







MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

RELATÓRIO APRESENTADO AO SENHOR DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, ENGENHEIRO VICENTE DE BRITO PEREIRA FILHO, PELO CAPITÃO MAURO BORGES TEIXEIRA, AO ASSUMIR A DIREÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS.

ERRATA

À pág. 12 — alíneas 10 e 11, onde se lê:
... é cortado em cêrca de 70% do que deve receber... ,
leia-se: são cortados em cêrca de 70% do que devem receber,...

À pág. 14 — alínea 33, onde se lê: ... serviço de 1949, leia-se:
... exercício de 1949;...

À pág. 16 — alíneas 18 e 19, onde se lê:
... prevê, em sacos de 60 kgs., mais de 5 milhões... , leia-se:
... será, em sacos de 60 kgs., de mais de 5 milhões...

641 13/1/952

RELATÓRIO DA SITUAÇÃO GERAL

I — VIA PERMANENTE

a) — **Dormentes:** — Há necessidade de troca de pelo menos 150.000 (cento e cinquenta mil) dormentes ainda no corrente exercício, devido à falta de substituição conveniente em anos anteriores. As substituições já havidas não têm passado de 50% da quota média anual que é de cerca de 130.000. Assim é que em 1949 foram substituídos apenas 40.000 e em 1950 simplesmente 61.000.

b) — **Trilhos:** — A situação neste aspecto é verdadeiramente crítica e é causa de grandes contratempos na eficiência dos transportes. A Estrada de Ferro de Goiás não tem, em absoluto, nenhum estoque de trilhos novos ou velhos. Os inúmeros desvios que precisam ser feitos, aguardam apenas que a Estrada obtenha trilhos para serem executados, melhorando assim o tráfego. Faltam também chaves (tipo 32) para assegurar melhores condições da via. Relativamente à substituição de trilhos, pode ser feito o seguinte quadro, tendo em vista os trechos mais gastos e alguns mesmo com mais de 40 anos de uso, constituindo por isso insegurança constante para o material rodante e para o tráfego:

Trechos	Extensão em km de linha
Do Km 16 ao Km 38	22 km
Do Km 60 ao Km 100	40 km
Do Km 107 ao Km 120	13 km
Do Km 138 ao Km 153	15 km (Urgente)
Do Km 160 ao Km 200	40 km
Do Km 388 ao Km 393	5 km
Esplanadas de maior movimento (substituições diversas)	15 km
Total	150 km

(Cento e cinquenta quilômetros de linha ou sejam 300 km de trilhos.)

Da exposição acima que focaliza os trechos mais precários da linha, lembramos que seria de grande benefício para o tráfego a troca, de pelo menos, 50 km de linha (100 km de trilhos) no corrente ano.

c) — **Melhoria das Condições Técnicas e Construção de Variantes:** — As condições técnicas melhorariam sensivelmente com a troca dos trilhos velhos e a substituição dos dormentes inservíveis, devendo-se ter em conta um outro ponto saliente que é a construção de grandes e pequenas variantes, destacando-se entre as estudadas a de “Amanhece a Ararapira”, numa extensão de 12 km, a qual reduziria de 3 km o percurso antigo, além da diminuição considerável do número de curvas e do aumento de extensão das tangentes e dos raios das curvas, atendendo perfeitamente às modernas normas técnicas oficiais.

Apresentamos abaixo um quadro feito no estudo da variante “General Curado—Anápolis” que bem mostra as vantagens de sua pronta construção:

Trecho em Tráfego		Variante Projetada	
Extensão real	17.230 m	Extensão real	13.845 m
Extensão virtual	69.000 m	Extensão virtual	48.000 m
Raio mínimo	152 m	Raio mínimo	400 m
Rampa máxima	2,5%	Rampa máxima	1,35 2,5%
Tangente mínima entre curvas de sentidos contrários	28 m	Tangente mínima entre curvas de sentidos contrários	188 m
Número de curvas	39	Número de curvas	10
Soma dos ângulos centrais	1.948°	Soma dos ângulos centrais	332°
Resistência máxima à tração	32,5kg/ton.	Resistência máxima à tração	16,5kg/ton.
Acréscimo de despesas de conservação da linha e manutenção do material rodante e de tração por efeito das curvaturas	136,36%	Acréscimo de despesas de conservação da linha e material rodante e de tração por efeito das curvaturas	23,24%

OBS. — Considerou-se 0,07% como coeficiente de acréscimo de despesas com a linha, material rodante e de tração para cada grau de ângulo central das curvas.

Há necessidade urgente de estudo de variantes no trecho compreendido entre os km 130—152 e, bem assim, entre “Anhanguera—Goiandira—Veris-

simo". São tôdas variantes de pequena monta e fáceis de serem feitas e que, no entretanto, são vitais para o aumento da capacidade de tráfego da Estrada de Ferro de Goiás. Há, também, necessidade de se construir uma variante de 2 km no trecho compreendido entre os km 140-145, para fugir da zona periôdicamente alagada pelas águas do ribeirão Vai-Vem que transborda durante os grandes aguaceiros.

d) — **Empedramento:** — A linha é empedrada em apenas 12 km de sua extensão e encascalhada em 30 km. É de necessidade urgente que se proceda o empedramento dos cortes molhados no trecho "Leopoldo Bulhões—Goiânia" e de outros trechos, igualmente críticos, ao longo da linha.

e) — **Abastecimento d'Água:** — É preciso um grande desenvolvimento nessa parte do serviço, de modo a permitir aumento na capacidade do tráfego.

f) — **Construção de Moradia para Pessoal:** — A falta de casas ao longo da linha é um dos aspectos mais graves do problema social da Estrada de Ferro de Goiás. Temos necessidade de construir mais 203 casas. O pessoal das turmas de conserva que reside em casas de taipas, quase tôdas muito velhas e em mau estado de conservação, está em sua grande maioria contaminado pela terrível "doença de Chagas". Uma das partes essenciais para o combate ao "barbeiro" é a construção de casas higiênicas.

g) — **Novo Trecho "Leopoldo Bulhões—Goiânia":** — O novo trecho pôsto em tráfego no comêço dêste ano, tem uma série de pontos críticos, tais como os cortes dos km 365 e 407 a 423, que estão com a linha enterrada na lama, pois, a drenagem é precária e está continuamente prejudicada em sua função pela queda de enormes barreiras. Essas quedas têm se dado, devido à falta de rampamento adequado dos cortes, alguns com mais de 20 m de altura, com perfil de rampa curvo ou mesmo de aprumada muito aquêem do exigido pelo plano de escorregamento do terreno, com tendência de desmoronamentos constantes, provocando demoradas interrupções do tráfego.

h) — **Conclusão:** — A via permanente mal pode suportar o tráfego atual e de forma alguma é capaz de aguentar um substancial aumento na capacidade do tráfego, sem que sejam atendidos prinêcipalmente, as trocas de trilhos (em alguns trechos pesando menos de 20 kg por m) e dormentes; construção de novos desvios e melhoria no abastecimento de água.

II — LOCOMOÇÃO

a) — **Material de Tração:** — A Tração vem revelando ser o ponto mais crítico das deficiências da Estrada de Ferro de Goiás. Efetivamente, é de urgente necessidade a aquisição de um mínimo de 10 locomotivas, tipo Mallet, para atender às imposições atuais do tráfego. Temos apenas 31 locomotivas, em sua maioria imprestáveis pelo grande desgaste proveniente do excesso de trabalho e uso de longos anos. Ao assumirmos a direção da Estrada, nada menos de 11 locomotivas se achavam encostadas, por desgaste ou quebradas, aguardando reparação.

b) — **Material Rodante:** — O material existente é insuficiente para atender, como devia, a grande exportação dos produtos do Estado de Goiás. Alcançava a casa dos 50 o número de vagões fora do tráfego, por motivos diversos, quando levantamos a situação geral da Estrada. A quantidade mínima que a Estrada requer, no momento, para aumentar a sua velha frota é de 100 vagões para 30 toneladas; 100 gôndolas; 100 pranchas e 50 gaiolas. No momento temos apenas o seguinte material rodante: carros de passageiros 20; carros de correio 5; carros de Administração 3; carros restaurantes 4; vagão automóvel 1; vagões coletores 14; vagões frigoríficos 3; vagões para inflamáveis 6; vagões fechados 180; gaiolas 39; gôndolas 51; pranchas 27 e pranchas para lenha 12, conforme demonstração anexa.

c) — **Oficinas e Depósitos:** — As Oficinas de Araguari, as únicas que a Estrada de Ferro de Goiás possui, são bem dotadas de material e relativamente bem instaladas, acreditando mesmo que com pequenas melhorias poderão ser consideradas muito boas. Entretanto, com o contínuo desenvolvimento da linha e o aumento do tráfego, já estão longe de atender as necessidades atuais da Estrada. Uma ponta de linha está atualmente em Goiânia, distante 430 km de Araguari, no Triângulo Mineiro, e de cerca de 400 km das margens do rio Araguaia, futuro ponto terminal da Estrada de Ferro de Goiás.

Deste modo, é indispensável, desde já, o início da construção de importantes oficinas em Goiânia, ponto central da Estrada de Ferro de Goiás, a fim de se atender às deficiências atuais que obrigam o material rodante a percorrer mais de 400 km para sofrer reparações importantes, sendo que tal situação só tende a se agravar.

Os depósitos existentes são os de Ipameri e de Pires do Rio, aliás mal aparelhados e insuficientes. É pois de inadiável urgência a ampliação do

depósito de Ipameri e a criação de outro em Leopoldo Bulhões, onde a Estrada se biparte.

d) — **Conclusão:** — Indispensável e de caráter urgente se torna a criação das oficinas de Goiânia e a ampliação dos depósitos existentes, para que o tráfego não se ressinta com a constante e, por vêzes, prolongada paralização dos materiais rodante e de tração.

III — TRÁFEGO

a) — **Serviço de Telecomunicações:** — O meio principal de comunicações é o telégrafo que atende perfeitamente as necessidades atuais da Estrada. Entretanto, o contrôle do tráfego é antiquado, pois ainda usamos o “Staff de bastão”, quando existe em nosso Almojarifado, há mais de 5 anos, um equipamento completo de “Staff-Elétrico”, inteiramente sem uso, para cuja instalação imediata já determinamos as necessárias medidas.

b) — **Trens de Passageiros com Cabine:** — É uma velha e justa aspiração da população o estabelecimento de trens de passageiros, providos de cabines com leitos. E é nosso propósito, propormos o estabelecimento de trens noturnos equipados com carros dormitórios, logo que seja renovado o material da via permanente.

c) — **Armazéns de Carga:** — São insuficientes os armazéns de carga atualmente existentes, particularmente os de Araguari e Goiandira, onde se faz a conexão com a Cia. Mogiana e a Rêde Mineira de Viação, respectivamente. E, por isto, premente a necessidade de serem construídos ou alugados outros armazéns naquelas cidades, a fim de que as mercadorias não permaneçam longo tempo nos vagões, à espera de baldeação ou transporte por parte daquelas Estradas.

d) — **Conclusão:** — O aumento da capacidade de tráfego da Estrada, depende, principalmente, da melhoria das condições técnicas da via permanente, do aumento dos materiais rodante e de tração, da construção de novos desvios e caixas d'água, ampliação das oficinas e depósitos e finalmente da melhoria do contrôle do tráfego.

IV — SERVIÇO FLORESTAL

A Estrada de Ferro de Goiás, dispõe apenas de um hórto florestal com uma área inferior a 100 alq. e cêrca de 350.000 pés de eucaliptos, podendo essa quantidade ser aumentada de, no máximo, mais uns 150.000 pés, dado a natureza imprópria do terreno que é quase todo constituído de pedras e cas-

calho, isto é, pedregoso. Essa aquisição de um terreno inadequado para o fim a que se destinava, nos faz sentir a premente necessidade da criação imediata de mais dois hortos florestais para atender, em futuro próximo, os gastos sempre crescentes de lenha e dormentes da própria Estrada, devendo ditos hortos serem localizados nas regiões de Ipameri e Leopoldo Bulhões, dado a impraticabilidade de se poder contar, dentro em breve, com a capacidade dos fornecedores em tôda a faixa ao longo da linha, por se encontrarem as respectivas matas e cerrados grandemente desgastados pelo prolongado corte de madeiras, sem o necessário reflorestamento. Essa ampliação que vem reclamando o Serviço Florestal, exige a admissão de pelo menos mais um agrônomo, dado o vulto do que se terá de fazer. — A fim de ser salvaguardado o rendimento do capital empatado na aquisição do horto florestal existente, encontra-se instalada ali uma olaria mecânica que vem provendo a autosuficiência da Estrada em telhas e tijolos para as suas inúmeras obras em execução.

V — SITUAÇÃO FINANCEIRA

a) — **Receita e Despesa:** — Até o ano de 1943 a Estrada tinha as suas finanças equilibradas, apresentando mesmo superávits, entretanto, nos anos que se seguiram, a situação se tornou deficitária, devido aos contínuos aumentos de vencimentos do pessoal, aumento do tráfego de mercadorias de baixo frete, deficiências técnicas, etc. É expressivo o quadro demonstrativo abaixo:

ANO	Receita	Despesa	Déficit
1 945	14.189.994,40	19.068.013,90	4.878.019,50
1 946	13.392.853,60	26.192.232,00	12.799.378,40
1 947	11.308.985,00	29.131.106,30	17.822.121,30
1 948	12.078.619,70	34.877.775,50	22.799.155,80
1 949	14.477.926,30	45.190.942,80	30.713.016,50
1 950	16.931.590,70	48.884.456,00	31.952.865,30
Somas	82.379.969,70	203.344.526,50	120.964.556,80

b) — **Fretes:** — O motivo principal do desequilíbrio financeiro da Estrada repousa, principalmente, na baixa tarifa que vigora desde 1944, sem que qualquer alteração substancial se tenha feito nos fretes. Aliás, os fretes

cobrados pela E. F. Goiás são por demais baixos, em comparação com os de outras ferrovias que servem o Brasil Central. Sem qualquer temor à concorrência rodoviária, pode-se assegurar que os exportadores, de um modo geral, não se opõem a um aumento de frete, desde que se lhes dê o que falta no momento, isto é, possibilidade efetiva do escoamento dos seus produtos. Os quadros abaixo evidenciam, com eloquência, as diferenças de fretes entre a E. F. Goiás e as E. F. Mogiana e Rêde Mineira de Viação.

COMPARAÇÃO DE RAZÕES PARA CLASSIFICAÇÃO IDÊNTICA
NUM PERCURSO DE 400 QUILOMETROS,
POR DEZENA DE QUILOS.

Tabelas	C. M.	R. M. V.	E. F. G.
C-1	5,24	5,92	5,46
C-2	5,24	5,92	3,43
C-3	5,24	5,92	3,14
C-4	4,11	5,92	1,96
Gado para corte	62,70	58,80	23,20
Suínos	37,40	33,00	17,00

PERCENTAGENS DAS CLASSIFICAÇÕES ACIMA
COM RELAÇÃO À E. F. G.

Tabelas	C. M.	R. M. V.	E. F. G.
C-1	96,0 (—)	108,2 (+)	100
C-2	152,3 (+)	172,2 (+)	100
C-3	166,3 (+)	188,2 (+)	100
C-4	209,1 (+)	302,0 (+)	100
Gado para corte	270,6 (+)	253,1 (+)	100
Suínos	220,0 (+)	194,2 (+)	100

c) — **Responsabilidades Passivas:** — Os compromissos vencidos até 31 de dezembro de 1950, montam a Cr\$ 21.027.342,40, sendo Cr\$ 19.313.163,10 relativos a material e Cr\$ 1.714.179,30 devidos a diversos. Essa elevada

dívida da Estrada trás a Administração em constante desassossêgo, pelas justas e contínuas solicitações dos diferentes credores, o que muito vem contribuir para dificultar a adoção de medidas enérgicas e moralizadoras junto aos fornecedores. É um problema que merece a melhor atenção do Governo e, por isto, estamos elaborando o processamento daquelas dívidas para que seja aberto, seu demora, o respectivo crédito especial, destinado ao seu pagamento.

VI — PESSOAL

a) — **Deficiência de Verba — Diaristas:** — Encontramos o pessoal diarista e de Obras com os vencimentos atrasados de três meses, devido à não distribuição dos créditos. Essa situação teve de ser resolvida imediatamente, de modo a atender os justos reclamos do pessoal que estava sendo trabalhado por agitadores comunistas. Entretanto, perdura ainda grave ameaça sôbre os diaristas e pessoal de Obras, de vez que as verbas distribuídas estão muito aquém do necessário para atender o pessoal em exercício. Assim é que a Estrada conta com 986 diaristas trabalhando nos seus diferentes setores e da verba pedida de Cr\$ 15.000.000,00 sômente Cr\$ 13.105.800,00 foram distribuídos. Ora, a despesa anual acarretada pelos atuais ocupantes da TND é de Cr\$ 14.064.540,00 e a despesa autorizada foi de Cr\$ 13.105.800,00 dando um deficit de Cr\$ 958.740,00, donde se conclui que a Estrada terá que receber um refôrço de verba mínimo de Cr\$ 958.740,00, para que possa manter o mesmo número de servidores, uma vez que o incremento que vem procurando imprimir nos seus serviços a proíbe de fazer qualquer corte no seu pessoal. Entretanto, em não se conseguindo o necessário refôrço de verba, a Administração será compelida a dispensar cêrca de 100 servidores, com gravíssimas consequências para o interêsse desta ferrovia, além do molesto aspecto social, qual o de deixar ao abandono numerosas famílias. Não se cuida aqui de uma intransigência administrativa, mas é do conhecimento geral que a Estrada de Ferro de Goiás teve os seus encargos bastante aumentados com a entrega ao tráfego, neste ano de 1951, do novo trecho Leopoldo Bulhões—Goiânia, o que representa uma sobrecarga de mais 85 km de estrada, sem que o quadro tenha sido aumentado para atender a sobrecarga de serviços. Antitécnico e anti-econômico será, pois, qualquer diminuição de pessoal, o que, além do mais, acarretará graves transtornos na capacidade de tráfego da Estrada, já tão reduzida e absolutamente insuficiente para atender ao escoamento da produção do Brasil Central.

b) — **Pessoal de Obras:** — Antes de tudo é conveniente ressaltar que, devido à deficiência de diaristas, e por exigência do serviço, o pessoal de

Obras é usado no desempenho de funções especializadas, tais como de Agentes, Telegrafistas, etc. o que constitui proibição prevista no Decreto-lei n. 240, de 4 de fevereiro de 1938. O quadro de Obras conta com 530 servidores, com uma despesa mensal de Cr\$ 415.272,50 e anual de Cr\$ 4.983.270,00, enquanto que a verba distribuída a esta Estrada é de Cr\$ 2.500.000,00 sob a classificação de verba 4 — Consignação III — Conjunto de Obras — 08 — Construção de casas isoladas para o operariado, construção de armazéns para carga, abrigos para carros, etc. É verdade também que o Plano Salte reserva, em sua verba 4 — Obras, equipamentos e aquisição de imóveis — Consignação IX — Inversões especiais que se destinam a melhoramentos na via permanente, abrangendo a construção de variantes, alargamentos, mudança de sistema de tração, eletrificação, aquisição de trilhos e acessórios, empedramento e restauração da linha, etc., para o corrente ano, a dotação de Cr\$ 10.000.000,00, que até hoje não foi distribuída. Aliás, devido à falta de distribuição dessa dotação, viu-se a Administração desta Estrada na contingência de suspender o início, e mesmo a continuação, da maioria das obras e aplicar a verba de Cr\$ 2.500.000,00 inteiramente para pagamento do pessoal de Obras em serviço, o que entretanto, só dá para cobrir essa despesa até junho próximo, caso não haja a distribuição da verba prevista no Plano Salte. Caso se positive a não distribuição dessa verba até meados de junho, a Administração da Estrada se verá na grave emergência de dispensar os 530 operários pagos pela verba de Obras, entre eles Foguistas, Condutores, etc., paralizando dessarte grande parte das atividades da Estrada, o que, por certo, levantará o clamor público geral. Urge, pois, que os poderes públicos tomem as providências que a gravidade do caso requer, mandando distribuir com a maior urgência a verba de Dez Milhões de Cruzeiros.

c) — Salário-família: — No exercício de 1950, devido a insuficiência da verba, muitos servidores deixaram de receber o salário-família, havendo por isto inúmeras queixas e reclamações com justas razões. Tal situação de fato observou-se com uma distribuição total de Cr\$ 2.456.250,00. Pois, apesar disto, para o corrente exercício foi feita uma criteriosa previsão de Cr\$ 2.960.000,00 e a distribuição não excedeu a Cr\$ 1.900.000,00, resultando daí um deficit previsto para o corrente ano de 1951, de Cr\$ 1.060.000,00. A situação agora se apresentará, sem dúvida, mais grave e com certeza prometendo a ocorrência de grandes contratemplos que, seguramente serão explorados por todos aqueles que querem ou tenham interesses inconfessáveis de incompatibilizar o Governo com o povo, particularmente os comunistas que estão muito organizados no Triângulo Mineiro e contam com

numerosos elementos na Estrada de Ferro de Goiás, os quais já chegaram mesmo a criar situações graves para a Administração anterior.

d) — **Gratificações por Serviços Extraordinários:** — A verba anual para esse fim é de Cr\$ 80.000,00, enquanto que a despesa mensal da Estrada com essa finalidade é de cerca de Cr\$ 250.000,00. É sem dúvida uma grande disparidade e a Administração está presentemente empenhada em reduzir ao mínimo os trabalhos extraordinários. O meio mais eficiente será o aumento de servidores, o que não poderá ser feito por enquanto, ante as insuficiências das dotações orçamentárias, já apontadas nesta exposição. A realidade é que os servidores que vem prestando serviços extraordinários, é cortado em cerca de 70% do que deve receber, dando assim o Governo um péssimo exemplo de cumprimento da nossa legislação trabalhista, uma das grandes conquistas do sr. Presidente Vargas. É uma questão de honra para a atual Administração, conseguir uma solução satisfatória para os interesses dos trabalhadores que vem executando tarefas extraordinárias e não estão sendo pagos como de justiça. O D.N.E.F., por certo, não deixará de ver a gravidade do problema.

e) — **Diárias:** — O problema é semelhante ao anterior, pois a verba votada no orçamento vigente para atender ao pagamento de diárias foi de Cr\$ 200.000,00 e a necessidade, com tôda a parcimônia, é do dôbro dessa quantia, o que vem proibindo os deslocamentos de funcionários a um mínimo tal que os prejuízos causados aos serviços já são evidentes.

f) — **Vagas Existentes:** — A Estrada conta com dois engenheiros à disposição de outros órgãos, estando os seus departamentos técnicos sem a assistência desses profissionais, o que acarreta, evidentemente, uma grande deficiência em seus serviços. Entretanto, o seu quadro dispõe de quatro vagas, sendo uma de engenheiro classe "L" e 3 classe "K", o que comprova a existência de um claro de seis engenheiros na lotação da Estrada.

Outrossim, o quadro de desenhistas, apresenta três vagas, sendo uma de desenhista-auxiliar classe "E"; uma classe "F" e uma classe "G" que precisam ser preenchidas sem demora, pois que algumas obras têm a sua execução retardada, à espera dos respectivos projetos, detalhes ou prospecções.

Uma falha sensível no quadro funcional desta Estrada é a ausência de um "Consultor Jurídico" especializado na legislação que regula as Estradas de Ferro, bem como na legislação trabalhista, especialmente a relativa aos ferroviários. É a nosso ver uma falha que merece especial atenção do D.N.E.F. para deliberar sôbre a imediata criação desse cargo e conse-

quente nomeação de um profissional capaz e que resida ou venha a residir na sede desta Estrada.

VII — SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL

O serviço de assistência social na E. F. Goiás está afeto ao S.A.S., ao Serviço de Assistência e Cooperação Educacional à Família dos Ferroviários (S.A.C.E.F.F.) e à Caixa de Aposentadoria e Pensões da Zona da Mogiana (C.A.P.Z.M.).

a) — **Assistência Médica:** — Devido a várias circunstâncias e, apesar da eficiência e boa vontade do chefe do S.A.S., o serviço médico está aquém do que precisa ser, particularmente devido à falta de unificação do mesmo serviço e às instalações convenientemente aparelhadas. A situação é de tal ordem que exige imediata providência, o que aliás, está sendo feito, no sentido de unificar o serviço e aparelhá-lo de forma que se possa atender os justos reclamos dos ferroviários e de suas famílias. Precisam ser criados pelo menos 5 ambulatórios e terminar com urgência o Hospital de Araguari. Pretendemos manter ao longo da Estrada, permanentemente, uma automotriz com pessoal habilitado ao serviço social.

b) — **Cooperativa:** — A Cooperativa existente presta bons serviços, mas precisa ser ampliada para melhor preencher as suas finalidades, servindo a todos com maior eficiência.

c) — **Alimentação:** — O pessoal obreiro é em sua maioria doentio e mal alimentado, por isto pretende esta Administração incentivar o plantio de legumes, hortaliças e árvores frutíferas em cada uma das 60 turmas de conserva da linha, a fim de melhorar o padrão alimentar, pelo menos dessa laboriosa classe, imediatamente.

d) — **Ensino:** — É grande o número de crianças em idade escolar, aguardando a iniciativa da Administração da Estrada, e é assim que não envidaremos esforços para difundir ao máximo o ensino primário, cuidando com especial carinho da alfabetização de adultos.

VIII — PATRIMÔNIO

Não existe propriamente um serviço autônomo de Patrimônio. O deficiente contróle existente faz parte da Seção de Orçamento e Contabilidade. Está atrofiado e mal organizado. Basta dizer que os materiais comprados e não pagos não constam das respectivas cargas, quer estejam no Almoxarifado ou já fornecidos às Divisões. Há um número considerável de materiais existentes que não constam do patrimônio e outros, que constam do patrimônio, mas não são encontrados. Dado o vulto de trabalho que de-

manda o levantamento do Patrimônio e considerando ainda que há menos de dois meses que assumimos a chefia da Estrada, reservamo-nos para expor em relatório espeelial a verdadeira situação em que se encontra o patrimônio da Estrada de Ferro de Goiás.

IX — PROBLEMAS ADMINISTRATIVOS

a) — **Acôrdos Sôbre o Tráfego:** — O problema do tráfego mútuo ou directo, com um regular intercâmbio de vagões, é um dos mais sérios e prementes com que se defronta a Administração. É penoso e quase crônico o congestionamento de produtos de exportação goianos em Araguari (ponto de contato com a Cia. Mogiana) e em Goiandira (ponto de contato com a Rêde Mineira de Viação). É comum ver-se mais de cem mil sacas de arroz e centenas de toneladas de charque permanccerem meses em Araguari à espera do alnejado escoamento. Em Goiandira o fenômeno é o mesmo, um pouco atenuado. Sem um maior fornecimento de vagões para baldeação em Araguari ou um melhor intercâmbio de vagões, não poderemos nunca promover um grande aumento na capacidade de tráfego da Estrada, sob pena de vermos agravado o congestionamento já tão alarmante. O problema não admite adiamentos e terá que ser resolvido de qualquer maneira. Sendo os vagões da E. F. Goiás, em sua maioria, de 30 toneladas, é indispensável que o intercâmbio se faça à base de tonelagem e não por unidades.

b) — **Eletrificação da Estrada de Ferro de Goiás:** — Consta do Plano Salte a dotação geral de Cr\$ 60.000.000,00 especificadamente para “variantes, alargamento, mudança de sistema de tração, ELETRIFICAÇÃO, aquisição de trilhos e acessórios, empedramento e restauração de linhas, reforço e substituição de pontes e oficinas”. Dessa dotação já foram distribuídas as seguintes quotas: Cr\$ 6.500.000,00 em 1949; Cr\$ 6.500.000,00 em 1950 e Cr\$ 10.000.000,00 para o corrente ano, das quais a Estrada recebeu as relativas aos exercícios de 1949 e 1950, sendo que a dotação do corrente ano ainda não foi entregue à Administração da Estrada. Não houve nenhuma aplicação das quotas recebidas em qualquer setor da eletrificação. Também a lei orçamentária consignou para a ELETRIFICAÇÃO Cr\$ 5.000.000,00 para o serviço de 1949; Cr\$ 20.000.000,00 para 1950 e Cr\$ 10.000.000,00 para 1951, sendo que apenas Cr\$ 2.300.000,00 foram efetivamente entregues por conta da dotação de 1949 à Estrada, sem que qualquer parcela desse recurso fôsse igualmente aplicada na eletrificação própria dita. Não nos cabe aqui discutir o acêrto ou desacêrto das aplicações, o que queremos é salientar que há uma forte corrente de técnicos abalizados contrária à eletrificação de estradas de ferro de tráfego

pouco denso, como é o desta Estrada. Entretanto, sabemos que a pouca densidade do nosso tráfego é devido exclusivamente às deficiências técnicas da Estrada e não à falta de mercadorias para transportar. A maior parte da exportação do Estado de Goiás escoa através de rodovias e por fretes elevadíssimos, dado a incapacidade da Estrada de Ferro de Goiás. Fôsse a Estrada eletrificada, com melhorias da via permanente, o seu tráfego seria, sem dúvida, muito denso, por ser a única ferrovia para o transporte da grande produção goiana. A eletrificação viria, em verdade, resolver o problema da densidade do tráfego, mas, agravaria de muito o já crônico congestionamento de milhares de toneladas de cereais e charque em Araguari, aguardando transporte pela Cia. Mogiana. Não poríamos, apesar de tudo, a menor objeção à eletrificação, se a Estrada pudesse contar com regularidade e número suficiente de vagões para um perfeito tráfego mútuo com a Cia. Mogiana e com a Rêde Mineira de Viação, e a fôrça motriz não tivesse de ser fornecida por uma usina própria, quando se encontra no Ministério da Agricultura estudos completos feitos pelo eng.º Sousa Leão, para o aproveitamento, em várias etapas, da Cachoeira Dourada. O próprio Plano Salte prevê uma verba de Cr\$ 80.000.000,00 para o aproveitamento do gigantesco potencial hidráulico daquela queda, calculado em cêrca de 300.000 HP e, por isso, capaz de fornecer abundante energia elétrica para todo o sul do Estado de Goiás, Triângulo Mineiro e a região destinada à futura Capital Federal. Com a realização dêsse empreendimento, a Estrada de Ferro de Goiás receberia melhor fôrça, por preço mais barato e sem os encargos da manutenção, podendo mesmo até a própria Cia. Mogiana ser eletrificada com a energia da Cachoeira Dourada. Tudo isto, porém, pertence a um futuro mais remoto, enquanto que os problemas vitais da E. F. Goiás veem reclamando providências enérgicas e imediatas, cuja solução neste setor, seria a substituição dos trilhos nos trechos mais críticos e a adoção de um meio de tração mais rápido e eficiente, que pudesse levar a produção de Goiás ao seu destino, trafegando as suas composições diretamente de Anápolis ou Goiânia até Santos ou outros pontos que fôsem servidos por estradas com a mesma bitola da E. F. Goiás. Nenhuma outra tração seria melhor do que a Diesel-Elétrica para a realização dêste único plano capaz de resolver o nosso grave problema, dado a grande eficiência e autonomia dessas máquinas. Assim, é nosso parecer que o restante da verba destinada à eletrificação da E. F. Goiás, seja aplicada na aquisição de locomotivas Diesel-Elétricas e equipamentos que entrarão em tráfego tão logo sejam entregues à Estrada.

X — A E. F. GOIÁS NO CONJUNTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES DO PAÍS

No momento atual a E. F. Goiás, única ferrovia que serve o Estado de Goiás, representa para o Brasil Central um dos seus mais importantes fatores de progresso. Entretanto, o futuro lhe reserva um papel muito mais destacado e que fugirá ao âmbito regional para se projetar como um dos mais importantes elos da cadeia de transportes do país. É que o Plano de Viação Nacional, prevê o seu prolongamento para Noroeste até as margens do lendário Araguaia e para NE até Formosa, passando ainda por Peixe, ponto navegável do Tocantins, estabelecendo assim a conexão do transporte fluvial Amazônico com o sistema ferroviário do sul do país. Atingirá então a Estrada de Ferro de Goiás a sua plenitude tornando-se a mais poderosa alavanca de progresso do Centro-Oeste. Assim sendo, em futuro não muito remoto, estará o Brasil com a sua mais importante e mais extensa linha de transporte interior em pleno trabalho, para a maior grandeza de nossa Pátria.

XI — CONCLUSÃO GERAL

Sem a concessão das melhorias indispensáveis e inadiáveis à E. F. Goiás, o Estado de Goiás permanecerá com a sua parca economia cada vez mais asfiziada, exclusivamente pela falta de transportes da sua já vultosa produção que, segundo a previsão da Produção Agrícola para 1951, prevê, em sacos de 60 kg, mais de 5 milhões de sacos de arroz; cêrca de três milhões de sacos de milho e aproximadamente 1 milhão de sacos de feijão. Em vão e contraditórios serão todos os apelos do Govêrno no sentido de aumentar a produção a fim de baixar o custo da vida nos grandes centros consumidores, sem que sejam envidados todos os esforços para possibilitar sem restrições e com ampla prioridade, o escoamento de tôda produção acumulada nos centros produtores. O sr. Presidente Vargas que disse, com sabedoria, que "a marelia para o Oeste é o verdadeiro sentido de brasilidade", por certo não negará o seu valioso apoio a tôdas as iniciativas tendentes a tornar realidade êsse brado de patriotismo. Neste apêlo, sincero e honesto, a Administração da Estrada de Ferro de Goiás, quer reafirmar ao sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro que nêle muito confia e dêle espera um sadio e patriótico apoio para a obtenção das reivindicações mínimas e indeclináveis aqui apresentadas.

Araguari, 28 de abril de 1951.

Cap. Mauro Borges Teixeira
Diretor.

RELATÓRIO

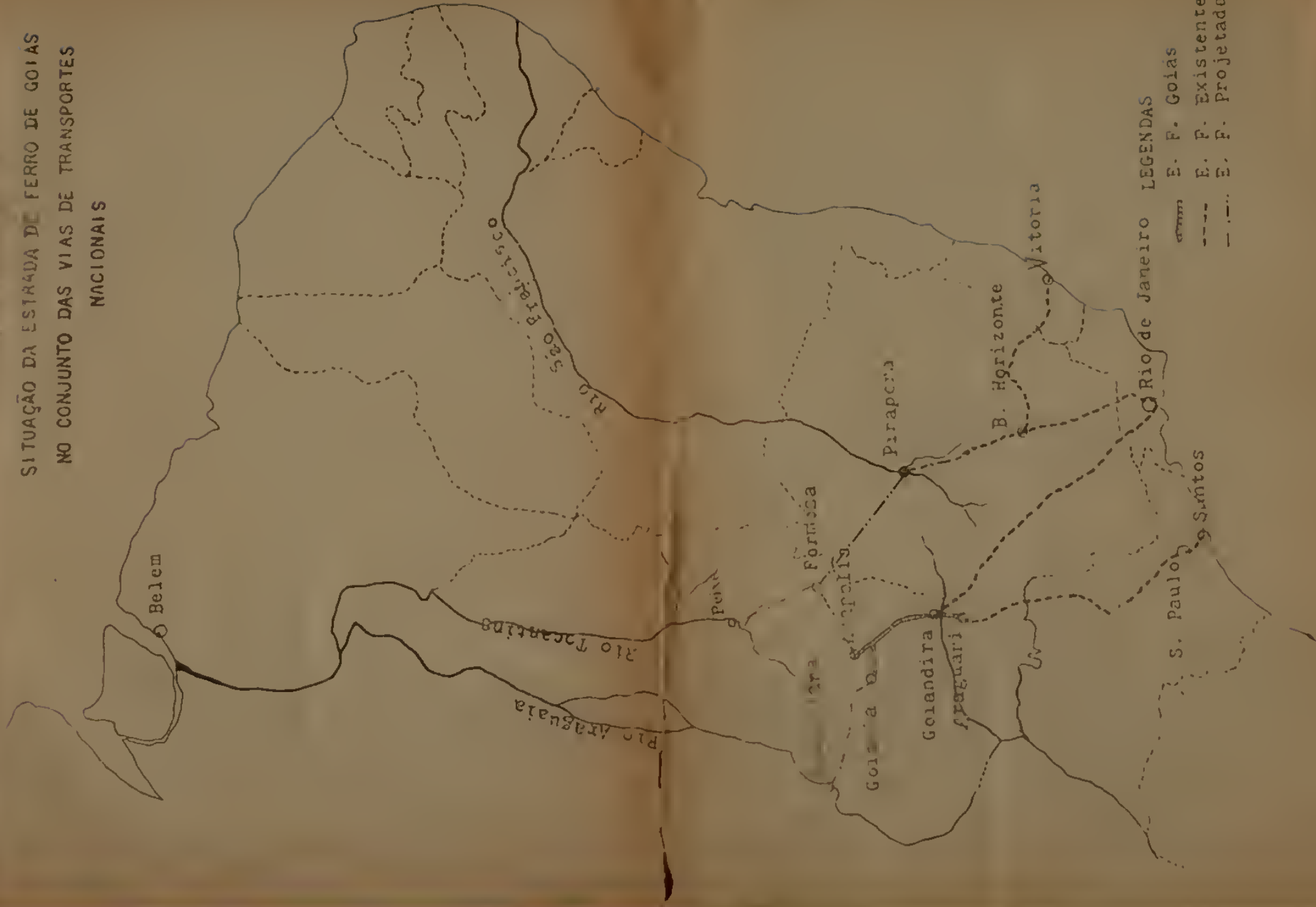
DA SITUAÇÃO GERAL DA ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS — APRESENTADO
PELO SEU DIRETOR CAP. MAURO BORGES TEIXEIRA

QUADRO DO MATERIAL RODANTE DA E. F. GOIÁS

Espécie	Lugares	Lotação	Tára	Existência	
				Em serviço	Em tráfego
Carro de 1ª classe	40	3.200	22.200	4	—
Idem	48	3.840	19.300	—	1
Carro Pullman . . .	36	19.000/22.500	16.500/20.000	4	2
Carro de 2ª classe	48	3.840	19.200	3	1
Idem	50	4.000	18.800	3	—
Idem	52	3.840	19.200	1	—
Idem	56	4.480	18.800	1	—
Carro de Correio e Bagagem.	—	5.000	14.000/18.000	1	1
Idem	—	8.000	17.000/18.000	2	1
Carro de Administração	4/8 leitos	480/640	13.300/20.000	2	1
Carro Restaurant .	30 cads.	16.800/23.300	15.800/22.300	3	1
Vagão Automóvel .	—	18.000	10.500	1	—
Vagão Coletor	—	15.000/18.000	10.550/10.997	8	6
Vagão Frigorífico	—	30.000	17.440	3	—
Vagão Inflamável .	—	18.000	11.200	1	—
Idem	—	20.000	12.000	5	—
Vagões	—	15.000	11.010	3	5
Idem	—	18.000	10.000/10.600	2	—
Idem	—	20.000	11.720/12.700	49	9
Idem	—	25.000	10.420/13.000	22	13
Idem	—	30.000	12.300	70	7
Gaiolas	—	18.000	10.786	32	7
Gôndolas	—	18.000	8.250/ 8.500	11	4
Idem	—	25.000	10.320/12.700	36	—
Pranchas	—	30.000	9.800	26	1
Pranchas pª lenha	—	18.000	8.550	12	—
Locomotivas diversos tipos	—	—	22.000/114.000	25	6

Araguari, 28 de abril de 1951

SITUAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS NO CONJUNTO DAS VIAS DE TRANSPORTES NACIONAIS



LEGENDAS

- E. F. Goiás
- - - E. F. Existentes
- . - . E. F. Projetadas

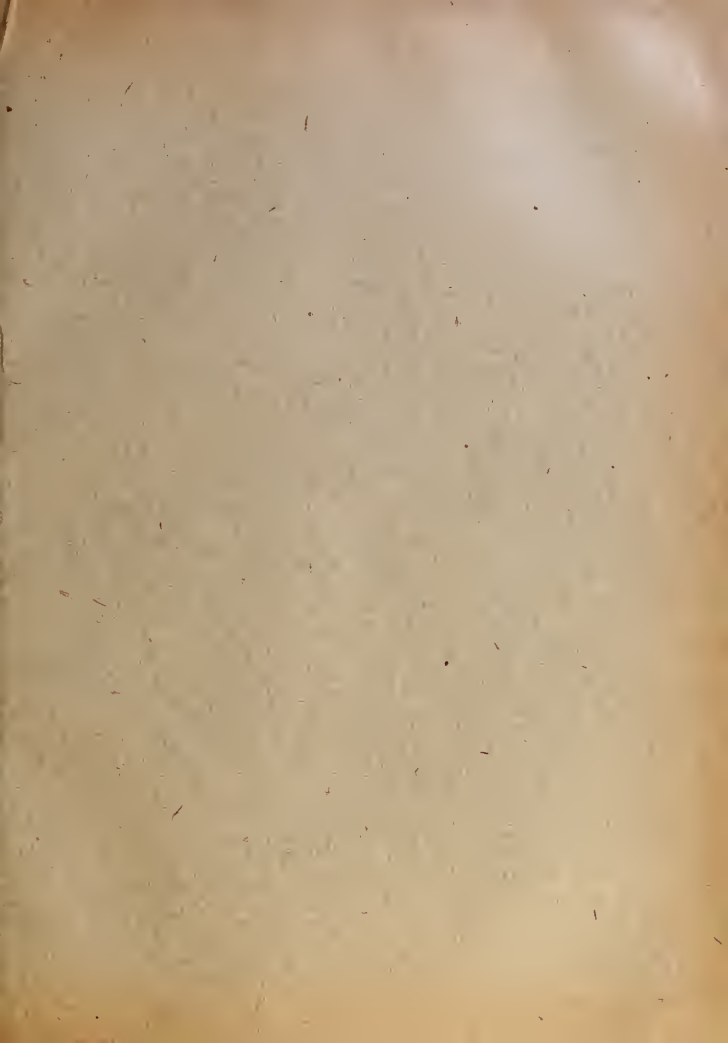




















Este livro deve ser devolvido na
última data carimbada

Departamento de Imprensa Nacional —

DMF — 2736

M. FAZENDA
D.A. - NRA - GB
15185
CC

Biblioteca do Ministério da Fazenda

641 - 52

385.098171

G615

Estrada de ferro de Goiaz

AUTOR

Relatorio 1951

TITULO

Devolver em

NOME DO LEITOR

641-52

385.098171

1951

G 615

Estrada . . .

