

MARINHA

Coordenador : Ten A. BRANDÃO DE FREITAS.

SUMÁRIO

- I — Colégio Naval.
- II — Notícias de todos os mares.

I — COLÉGIO NAVAL

Por ocasião da última Parada Militar de 7 de Setembro, o Colégio Naval desfilou pelas ruas de nossa Capital, sendo esta a primeira vez que os jovens marujos de Angra dos Reis se apresentaram ao público carioca.

Registrando o fato nas fôlhas de nossa Revista, queremos felicitar o Comando e os oficiais do Colégio Naval, pelo garbo demonstrado por seus instruendos. Aproveitamos o ensejo para esclarecer os nossos leitores o que é, na realidade, o Colégio Naval.

— “Ao ingressar no Colégio Naval, sob palavra de honra, perante nosso estandarte, com o testemunho de meus superiores e colegas, comprometo-me a cumprir lealmente tôdas as disposições de nosso Código de Honra e a zelar pelo seu cumprimento, consciente da responsabilidade, que assumo”.

É este um dos instantes máximos da carreira do militar da Marinha do Brasil, quando o jovem inicia a escala ascendente de um ideal quase sempre perseguido através da meninice ou, então, quando lança um pensamento para o passado e vê realizados os sonhos começados com o presente de Natal ou do aniversário, ao lhe darem o garboso uniforme de marinheiro e, dali por diante, a cada passo, foi crescendo o desejo de, realmente, ser um dos nossos bravos defensores por saber qual é o importantíssimo papel que a Marinha representa.

O novo aluno do Colégio Naval sabia, ainda que, sendo aceito, comprometia-se a não mentir, não colar, não ser covarde e não desonrar a farda. Isto era a reafirmação de uma vida futura íntegra e, moralmente, imaculada. Estaria servindo, doravante, ao lema “Classis Spes” — Es-

perança da Classe, Esperança da Armada — e bem o sabia, pois, de seus esforços muito dependeria a carreira que abraçava e, quem sabe, seria útil um dia à Pátria.

Entretanto, a glória vindoura dependerá do presente. Seu curso, o do Colégio Naval, é estabelecimento de ensino secundário do Ministério da Marinha, destinado a prepará-lo para o oficialato, pois, em seguida, irá para a Escola Naval. É o Colégio Naval equivalente ao científico. Nêle, intelectual, moral, física e militarmente, os alunos estarão aptos, ao concluí-lo, aos cursos superiores.



Entre o mar e a montanha está o Colégio com seus campos de esportes

A escolha dos candidatos à Escola-Naval é difícil e, por isso mesmo, mais consagrada para aqueles que são aprovados. Necessita a Marinha de muitos oficiais para preenchimento contínuo de seus quadros e, tal fato, só será possível através de estudos rigorosos e árduos. Têm de ser aproveitados os melhores, em inteligência, em preparo e em físico, de tal forma que sejam cem por cento sadios, perfeitos como a Marinha exige.

O Colégio Naval prepara os alunos para os três cursos de formação da Escola Naval, que são: corpo de armada, corpo de fuzileiros e corpo de intendentes.

• CORPO DA ARMADA

O Corpo da Armada, espinha dorsal da Marinha, como é considerado, tem por função, privativamente, o comando dos navios de guerra e das forças navais.

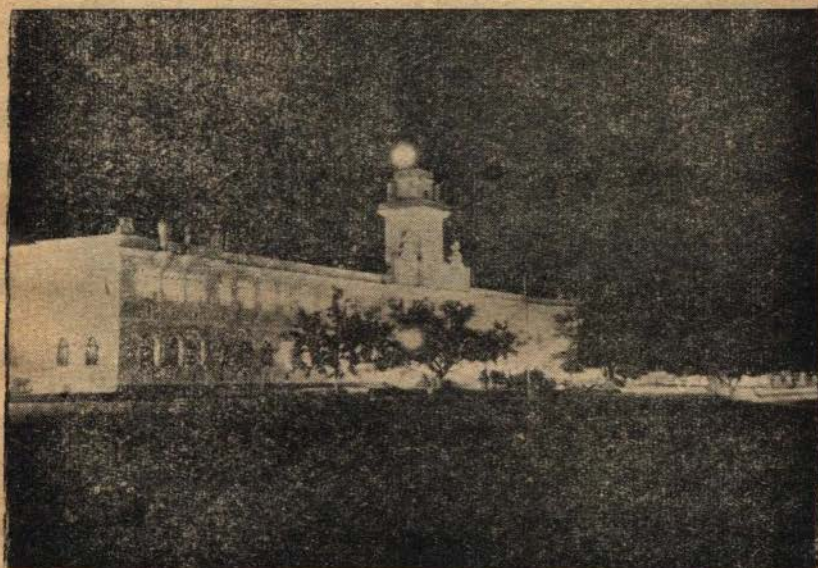
Seu curso consta de dois estágios: um, de dois anos, no Colégio Naval, e outro de três anos, na Escola Naval. O oficial do Corpo da Armada poderá, no futuro, especializar-se em Engenharia Naval, Eletrônica, Submarinos, Observação Aero-Naval, Armamento, Máquinas e Motores, Comunicações, Hidrografia e Navegação.

CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

Constitui-se o Corpo de Fuzileiros Navais de uma força terrestre para operar com as forças navais e as demais do País, em tarefa de caráter naval, principalmente operações anfíbias.

Compete-lhe participar, portanto, de operações anfíbias; tomar parte em trabalhos coordenados, isto é, os que envolvam forças de mar, terra e ar; capturar bases avançadas, aéreas ou portos necessários às ações navais; assegurar a defesa imediata das bases navais e guarnecer as suas fortificações.

Consta o curso de oficiais fuzileiros navais de dois estágios: um de dois anos, no Colégio Naval, idêntico aos demais quadros, e outro, de dois anos, na Escola Naval, onde estudam as matérias próprias de sua técnica e futuras atividades.



O estudo é feito pela noite a dentro

CORPO DE INTENDENTES

Na Marinha de Guerra sua função é das mais importantes e o seu bom desenvolvimento refletirá, certamente, de maneira satisfatória nas demais funções a ele ligadas. Incumbe-se a Intendência das atividades relativas ao abastecimento de toda espécie de suprimentos aos navios, órgãos e estabelecimentos navais (gêneros, fardamento, sobressalentes, combustíveis, etc.), bem como a toda a contabilidade.

Os intendentes fazem dois estágios, como os demais, estudando as matérias que lhes são concernentes.

PAPEL DE COMANDO

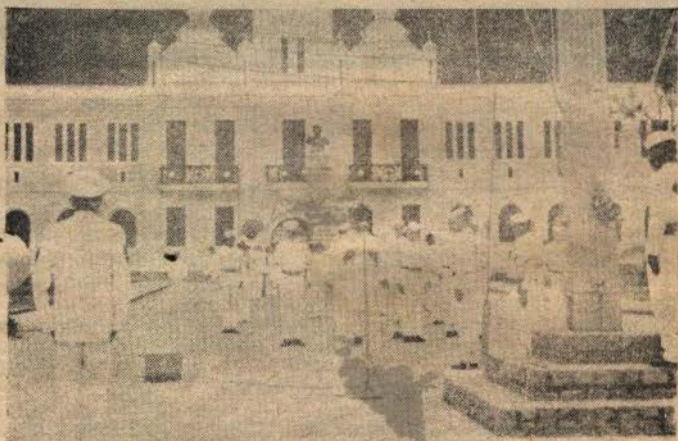
Percebe-se que ser oficial da Marinha, galgando, a seguir, postos mais elevados, é difficilimo. Este fato, entretanto, é incentivador para aqueles que são capazes e persistentes. O estudo quotidiano, o aperfeiçoamento cultural e técnico levará o oficial que demonstrar essas qualidades a

progredir. A técnica, por exemplo, cada vez mais necessária nos dias de hoje, só poderá ser alcançada por aqueles que a ela, em algum ramo, se dedicar. Ninguém ignora que ela impera e os que, em seu estudo se sobressaírem, com certeza, terão papel preponderante no futuro, qual seja o do comando do pessoal ou da obtenção de funções cada dia mais elevadas.



Instrução de Infantaria nas matas de Angra dos Reis

Ainda, neste campo de esclarecimentos, figura a parte cultural. Pela natureza de seu serviço, o marinheiro, principalmente, o oficial da Marinha, terá ensejo de viajar muito, o que quer dizer, privar com os povos



Leitura da Ordem do Dia

mais cultos do mundo. Cada oficial, por isso, tem a obrigação de se aprofundar na cultura humanística e filosófica. Ser oficial da Marinha, e ser um líder que dirige homens, máquinas e navios. Impõe-se, pois, que o futuro oficial tenha bom desenvolvimento intelectual, seja profissionalmente um técnico, primando sempre pelas qualidades de caráter, lealdade e sinceridade.

VANTAGENS IMEDIATAS PARA ALUNO

As vantagens que a Marinha oferece aos alunos do Colégio Naval e aos oficiais, compensam o sacrifício do exame de admissão. De início o aluno ganha um ano de estudos, pois, se quiser entrar diretamente na Escola Naval, terá de fazer os três anos do Curso Colegial, enquanto que o Colégio Naval é de apenas dois anos. É curso equivalente ao das Escolas Preparatórias de Cadetes do Exército e da Aeronáutica. Em segundo lugar é quase inteiramente gratuito, sem jóias ou mensalidades ou taxas.



Em viagem de instrução são feitos exercícios de tiro real

Entrando no Colégio Naval, o aluno recebe alojamento, alimentação, boa parte do fardamento, assistência médica e dentária, ensino e instrução militar, educação física e esportiva, além de sôlido para pequenas despesas pessoais. Ao concluir o segundo ano do Colégio, já é reservista da Marinha, é o aluno transferido direta e automaticamente para a Escola Naval, sem qualquer concurso ou exigência, a fim de terminar o curso.

VANTAGENS FUTURAS

Dentre as vantagens futuras, existe uma que é um dos maiores sonhos de quase todos os homens, conhecer o mundo, suas principais cidades, costumes e meios de vida. Ao marinheiro isso é dado com freqüência.

Outra compensação é a do oficial da Marinha garantir para si e para a família uma existência segura e estável, além de, pelo seu valor, poder, um dia, em postos de comando, dar algo de si, para a Marinha e para o Brasil, pois, do trabalho e do ideal pessoal somado com os dos demais brasileiros, quem lucrará é a Pátria comum.



Os tiros são observados pelos alunos

ATIVIDADES OUTRAS

Somam-se a essas vantagens, outras atividades, tôdas proporcionadas em proveito do aluno, quais sejam, as culturais e recreativas, as esportivas, vividas de modo intenso, os prêmios de melhor aproveitamento, as licenças, as férias e as viagens, bem como a assistência moral e religiosa, que lhes são oferecidas.

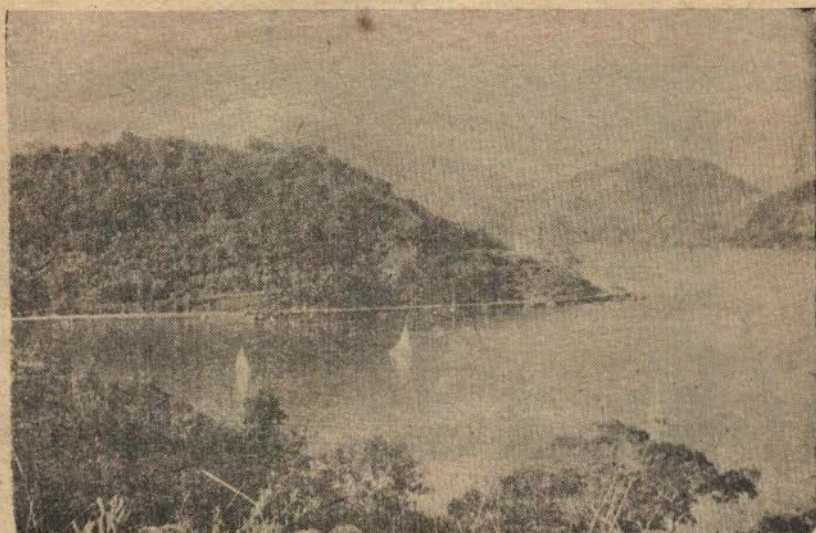
Esta é, em síntese, a vida do aspirante à carreira militar na Marinha, cheia de lances dos mais belos e sugestivos. Não resta dúvida, vem a Marinha trazer aos jovens, moços que findam o ginásio ou o colégio, uma excelente oportunidade, um estímulo dos mais interessantes para desenvolverem suas vocações. A Marinha os espera, o Brasil os quer como guardiães dos seus mares e de suas terras.



Colégio Naval — Esperança da Armada



No "Grêmio" os alunos ouvem música ou se utilizam da biblioteca



Iatismo — desporto preferido dos futuros oficiais de marinha



Treinamento de postos de combate durante uma das viagens de instrução
(Rio — Vitória)



Pesca submarina nas proximidades
do local onde já foi realizado o
Campeonato Mundial



Chegada ao Rio de Janeiro — mensalmente os alunos são licenciados viajando
para seus lares em navios de guerra

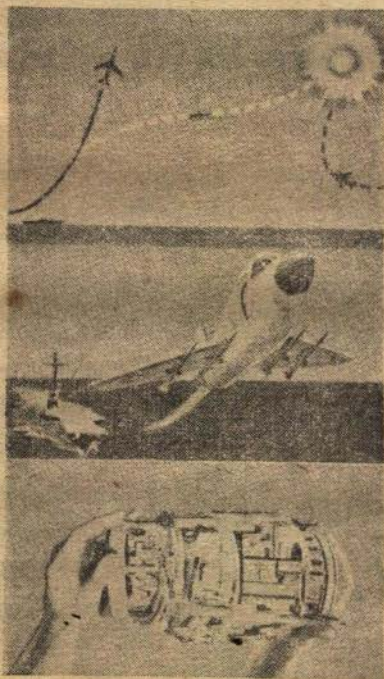
II — NOTÍCIAS DE TODOS OS MARES

1 — "SPARROW III" — NOVO PROJÉTIL DA ARMADA DOS ESTADOS UNIDOS

O "Sparrow III", novo projétil autopropulsado da Armada Norte-Americana, é uma versão melhorada dos modelos anteriores.

O "Sparrow" (pardal) utiliza um único radar de busca que possui ótimo ângulo, que permite aos pilotos dos aviões da Marinha lançá-los com qualquer ângulo de aproximação. Uma vez captado pelo objetivo o "Sparrow" dirige-se, automaticamente para o mesmo, voando várias vezes mais rápido que o som, interceptando, infalivelmente o aparelho inimigo, mesmo que o alvo empreenda todas as ações evasivas que suas características permitam.

O "Sparrow" mede 3,65 metros de comprimento e 20 centímetros de diâmetro. É equipado com uma ogiva ultra explosiva que entrará em funcionamento qualquer que sejam as condições atmosféricas.



As figuras mostram:

Fig. 1 — Qualquer que seja o ângulo de lançamento do engenho, este pode dirigir-se para o objetivo, logrando o impacto.

Fig. 2 — Um bombardeiro da Marinha, ao ser lançado de um porta-aviões, levando sob as asas quatro "Sparrow III".

Fig. 3 — Cérebro eletrônico que guia o "Sparrow III", proporcionando-lhe interessantes características de segurança e extrema precisão.

2 — ERA NUCLEAR NA MARINHA MERCANTE

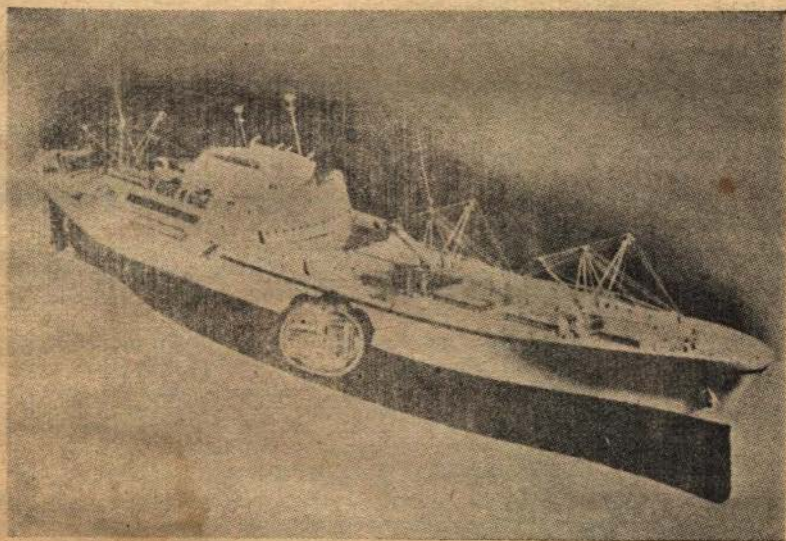
No dia 22 de maio de 1819, o *Savannah*, pequeno navio de 320 toneladas, saía do porto do mesmo nome, na Georgia (EUA), com destino a Liverpool, na Inglaterra, inaugurando a era da navegação marítima a vapor. Passados 140 anos, outro *Savannah* desliza dos seus estaleiros em Camden, New Jersey, para as águas do Rio Delaware. Era o primeiro

navio mercante a ser impulsionado pela energia nuclear. A construção do *Savannah* atômico só estará concluída em junho do próximo ano, quando ele iniciará um ciclo de viagens experimentais. Passará depois a operar sob a bandeira da States Marine Lines, que para isso assinou contrato com o Governo dos EUA.

Serão os Estados Unidos precedidos pela União Soviética quanto à utilização da energia nuclear nos barcos de superfície. Com efeito, até o fim deste ano, será terminado o *Lenin*, navio atômico quebra-gêlo, que foi lançado em 1957. Também a Grã-Bretanha está projetando fazer uso da energia atômica em sua marinha mercante. Os dois novos transatlânticos da famosa Cunard Line, o *Queen Mary II* e o *Queen Elizabeth II*, poderão ser transformados em navios atômicos no curso de sua construção. No setor de navios de guerra, os Estados Unidos já lançaram o cruzador atômico *Long Beach*, de 14 mil toneladas, enquanto os submarinos *Nautilus* e *Skate* já estão em serviço.

* *
*

Ao contrário do seu homônimo do século XIX, que precisava tomar carvão em cada 90 horas, o novo *Savannah* poderá passar até três anos e meio sem reabastecer-se de combustível atômico. Terá capacidade de carga de 9,5 mil toneladas, podendo ainda transportar 65 passageiros. Desenvolverá uma velocidade de 21 nós. A única diferença do *Savannah*



em relação aos navios convencionais é que o reator está colocado no lugar da tradicional caldeira de óleo. O sistema de propulsão compreende as principais turbinas, engrenagem de redução, principais condensadores, turbinas, geradores auxiliares e sistema hidráulico. Geradores Diesel de emergência e uma caldeira suplementar fornecerão força ao navio, no caso de o reator sofrer qualquer paralisação.

O sistema reator é composto de um reator de água pressurizada, de um recipiente pressurizador e de suas serpentinhas de refrigeração. Fica

o sistema de reator localizado no centro do navio, entre as paredes que isolam o compartimento do reator. A maior parte desse sistema, inclusive o reator com suas serpentinas primárias, pressurizador, geradores de vapor, bombas primárias de circulação, sistema de ar condicionado e outros sistemas auxiliares ficarão dentro de um vaso cilíndrico, situado no meio desse compartimento. Certos auxiliares do sistema de reator de pressão baixa, como os desmineralizadores de água, tanques de drenagem e outros poucos componentes se localizam fora do vaso, a fim de facilitar o acesso para reparos e manutenção.

Para permitir que os visitantes possam observar as máquinas, será construída uma galeria especial e a sala de controle, também visível da galeria, terá paredes de vidro.

Um sistema especial de controle de radiação, composto de 32 postos de observação, espalhados por todo o navio, dará alarmas automáticos, no caso de os níveis de radiação se tornarem perigosos para passageiros e tripulantes.



Já foi reconhecido que o *Savannah* não será um navio econômico. Sua construção servirá apenas de teste do uso da energia nuclear na marinha mercante. Naturalmente que serão aproveitados os ensinamentos adquiridos na construção desse barco pioneiro, a fim de que os navios atômicos que vierem depois dele possam competir economicamente.

3 — NOTÍCIAS DIVERSAS

1 — O USS SARGO, primeiro submarino nuclear a cruzar o equador, acaba de realizar a façanha de um cruzeiro de dois meses e meio, percorrendo mais de 90.000 milhas no Pacífico, permanecendo submerso, nada menos que 89.880 milhas.

Em um simples mergulho submergiu durante 44 dias e cobriu 10.000 milhas quando então bateu o recorde de permanência independente da atmosfera terrestre num período de 33 dias.

A finalidade deste cruzeiro foi experimentar o submarino e a tripulação e determinar a possibilidade de um submarino nuclear operando na vastidão do Pacífico.

2 — O navio-aeródromo nuclear LEXINGTON está incorporando à Esquadra do Atlântico o Primeiro Esquadrão Operacional de aviões armados com engenhos-foguetes ar-superfície tipo BULLPUP. Os aviões são os FJ-4B e VA-212 e podem levar, cada um, cinco engenhos de 540 libras.

3 — O Japão lançou, em maio do corrente ano, o seu primeiro submarino construído depois da guerra. O novo barco desloca 1.000 toneladas e é movido por um motor diesel-elétrico que lhe dá a velocidade de 13 nós na superfície.

O tempo total da construção foi menor do que 1/3 do requerido antes da Segunda Guerra Mundial. Ainda em 1959 serão lançados ao mar mais dois submarinos de 750 toneladas.

4 — Em declarações feitas à imprensa o Almirante Arleigh Burke, Chefe de Operações Navais, durante quatro anos, assinalou os seguintes pontos interessantes:

— uma parte importante da Marinha será submarina, mas nem toda, porque uma das nossas tarefas principais é proteger a Marinha Mercante

contra ataques de aviões, minas, submarinos e navios de superfície. Um submarino não possui valor algum contra os ataques aéreos e minas.

— a Marinha não se prende a qualquer tipo de navio ou sistema, e sim à missão que tem a cumprir. No futuro os navios poderão ter formas as mais estranhas, seja de tartaruga ou de navios sem nenhuma superestrutura. Talvez tenham em seu bôjo e até mesmo engenhos-dirigidos no convés.

— a Marinha não perdeu seu interesse pelos hidroaviões a jato. Algum dia haverá um hidroavião nuclear, pois este é o aparelho ideal para servir de experiências à propulsão nuclear.

— possuímos grande interesse no espaço aéreo exterior, especialmente no que diz respeito aos reconhecimentos, ao tempo, à navegação e às comunicações. Nós da Marinha, possuímos capacidade para lançar engenhos-foguetes e satélites, malgrado o ridículo a que nos levou o VANGUARD.

— a pesquisa dos oceanos é de particular interesse para a guerra submarina. Estamos trabalhando há mais de 4 anos neste setor.

— o moral do marinheiro americano é excelente, pois sabe que o sucesso de seu navio depende de cada homem da tripulação. Não importa que mudança a Marinha venha a sofrer com o tempo, pois sabemos que sua força estará sempre representada pelo trabalho em equipe de seus homens.

5 — Foi lançado ao mar no dia 8 de junho o submarino nuclear GEORGE WASHINGTON, capaz de lançar misseis balísticos sob a capa polar ártica.

6 — A Marinha Americana contratou com a Electric Boat para dirigir uma equipe mista da indústria e da Marinha que está trabalhando num sistema de contrôlo de submarinos. O sistema reduzirá as tripulações dos submarinos atômicos de 100 para 12 homens.

7 — Em Lakehurst, N.J., um jato F9F-8 Cougar, da Marinha, foi lançado ao ar no 1º teste vivo por meio de uma nova e revolucionária catapulta que será instalada no navio-aeródromo nuclear Enterprise. A catapulta, conhecida como C14 "CAT", é de combustão interna, usando uma mistura de ar, água (para resfriamento) e o combustível de jato JP-5.

O novo sistema, que levou 5 anos de estudos e custa milhões de dólares para desenvolver, terá 50% mais potência do que as catapultas a vapor e ocupará menos espaço.

O sistema de servo-contrôlo que a catapulta usa, permite operá-la mais suave e mais economicamente do que as atuais catapultas. A quantidade de pressão necessária pode ser regulada de acôrdo com o peso do avião.

A nova catapulta foi estudada porque os reatores nucleares do Enterprise não dariam bastante pressão de vapor para as catapultas. Quatro catapultas C14 CATS serão instaladas no Enterprise, que deverá ser comissionado em setembro de 1961. A Marinha diz que a potência da catapulta é bem superior à necessária para lançamento dos atuais aviões. O Comandante Ray C. Tylutki, ex-Comandante do Grupo Aéreo 14 do Hornet, que pilotou o avião nos vôos de prova, disse que a C14 CAT era a catapulta mais suave que êle havia experimentado.

8 — A Marinha Americana revelou que está trabalhando em um novo Sonar, que se der bom resultado vai tirar ao submarino uma de suas principais defesas — as camadas térmicas oceânicas à prova de som.

O novo conceito, conhecido como o sonar de profundidade variável, permitirá aos navios lançar o aparelho de sonar de si, bem abaixo das camadas térmicas do oceano com o fim de captar sons submersos e descobrir submarinos.

9 — Foi batida em Quincy, Mass., a quilha do 1º destróier — o BAINBRIDGE, nuclear e de mísseis guiados da Marinha. Está prevista a sua entrega à Marinha em janeiro de 1962. Segundo disse o Senador Leverett Saltonstall o BAINBRIDGE será capaz de ilimitadas operações acima de 10.000 milhas à tóda fôrça e sem reabastecimento. Ele prevê uma mudança no conceito do destróier e na tática e estratégia navais do futuro.

10 — O primeiro cruzador atômico e de mísseis — o LONG BEACH, a ser comissionado no ano fiscal de 1961, terá 2 sistemas de controle de fogo extremamente rápidos para o lançamento do míssil superfície-ar TALOS. O paiol e carregador mecânico Mark XII em construção pela General Electric e pesando 350 toneladas, são considerados a maior peça de armamento até agora encomendada pela Marinha. Ela é maior do que o sistema de controle de fogo para uma bateria de canhões de 16".

Estão programados dois outros cruzadores do mesmo tipo e do mesmo armamento.

**"FONTE EMPRESA COMERCIAL E INDUSTRIAL
DE MATÉRIAS-PRIMAS S. A.**

Produtos químicos e matérias-primas

Telegramas: "SOURCE" — Caixa Postal 1513

RUA DO CARMO 6-7º ANDAR

TELEFONES : 42-8564, 42-5995 E 42-7445

RIO DE JANEIRO

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL

A complexidade dos problemas cuja solução foi confiada à administração da Rêde Ferroviária Federal obrigou-a a estabelecer um programa de prioridade que vem sendo rigorosamente executado. Se, em sua primeira fase, a entidade se ocupou sobretudo com o aspecto material das ferrovias filiadas, hoje, além disso, empresta especial atenção ao problema humano de seus empregados.

O presidente em exercício da RFF, ao analisar os trabalhos da Rêde, ora completando dois anos de atividade ressaltou os seguintes pontos:

AMPARO E INCENTIVO

— Estamos empenhados — disse — na criação de um espírito de empresa em substituição à gerência burocrática, que estagnou nos anos passados o progresso ferroviário. Vive o país um momento dinâmico em que as ferrovias necessitam de evidenciar sua participação à vigorosa manifestação, que se observa no Brasil inteiro, de rápida emancipação econômica.

Pouco adiantam os equipamentos modernos que as ferrovias instalam em suas linhas, se o homem fica esquecido, despreparado para o seu manejo e impossibilitado de retirar dêle o maior aproveitamento. Cumpre selecionar nossos homens, treiná-los para utilizar os equipamentos que compramos e gerir os transportes dentro de um espírito de competição, cabendo-nos, por outro lado, retribuir-lhes o generoso esforço com medidas de amparo e incentivo, a fim de que desapareçam os desajustamentos humanos tão prejudiciais às ferrovias quanto inconvenientes ao seu pessoal.

PESSOAL DE OBRAS

Ao se referir aos desajustamentos e situações anômalas, o presidente da RFF citou o exemplo do pessoal de obras, assinalando:

— O governo, acaba de transformar o pessoal de Obras das ferrovias em extranumerário-mensalista. Foi uma solução feliz, com que me rejubilei, integrando-se nos quadros da RFFSA um contingente humanos dos mais valiosos que vivia a angustiante expectativa de uma situação funcional indefinida. Meu interesse pelo assunto vem de quando, deputado na legislatura anterior, apelei reiteradas vezes para o governo no sentido de pôr fim a uma inquietação que pesava sôbre tantos lares. Agora, na Rêde Ferroviária, tive a oportunidade de fazer novas gestões junto ao titular da Viação e ao próprio presidente da República, dando-me hoje por feliz na modesta participação que pude dar para a vitória desses humildes e dedicados servidores.

REAPARELHAMENTO FERROVIÁRIO

Prossegue o presidente:

— Grande parte dos nossos recursos foi consumida na melhoria das condições de segurança das linhas, da sinalização e do material rodante. Cêrca de 330 mil toneladas de trilhos e acessórios correspondentes a 3.378 quilômetros de linha foram adquiridos diretamente pela Rêde ou com financiamento do BNDE e estão sendo empregados, substituindo material rodante de notória precariedade.

Até agora, foram substituídos mais de 10 milhões de dormentes, empregando-se cêrca de 2 milhões de metros cúbicos de pedra britada no reforço de lastramento. Tôdas as estradas se empenham na remodelação das suas linhas, renovando a sua via permanente e fazendo a substituição de tração a vapor por tração diesel.

ABASTECIMENTO

Tais esforços foram coroados de êxito, dando, em conseqüência, a regularização dos transportes. Com essa regularização, tornou-se normal o abastecimento. Não mais se registraram as velhas queixas contra a falta de transporte. O minério, a madeira, o café, o açúcar, as frutas, os cereais puderam ser escoados com rapidez.

Em julho dêste ano o Executivo autorizou, em decreto, a criação de uma subsidiária destinada a construir e operar um sistema nacional de armazéns gerais, frigoríficos e silos, visando a regularizar o escoamento da produção. Essa subsidiária terá um inestimável valor no processo econômico, valendo como um grande ponto de sustentação à produção nacional.

INVESTIMENTOS

— “Nós passamos — praticamente um quarto de século sem fazer novas aquisições, sem melhorar a via permanente, sem comprar novos equipamentos e as ferrovias chegaram a um estado de precariedade lamentável”.

E ainda:

— “Mas, a verdade é que se o Brasil, neste instante, já tem desenvolvido o seu programa rodoviário, volta-se agora sèriamente para o aparelhamento de suas ferrovias, porque delas vai depender também, o sucesso das suas rodovias. Porque elas não são competidoras própria-mente, mas auxiliares, e precisamos, para as pequenas distâncias, do transporte de caminhão. Para as longas distâncias e para o material pesado, sòmente a ferrovia resolve, porém, em têrmos econômicos, êsse tipo de transporte”.

RFF QUER DIZER PLANEJAMENTO

A seguir, o presidente expôs o que a RFF tem procurado fazer em seus dois anos de atividades, explicando que ela não administra diretamente as estradas, mas é uma organização de cúpula, responsável direta pelo planejamento, pelas diretrizes e pela fiscalização do programa ferroviário nacional.

A RFF superintende um vasto programa de recuperação do parque ferroviário brasileiro e determina a compra de novos equipamentos para as estradas, as quais, entretanto, são diretamente administradas pelos seus diretores.

Assinalou ainda:

— “A verdade é que essa fiscalização e êsse planejamento deram grandes resultados. Nós podemos dizer que o Brasil atravessa um momento de recuperação de suas ferrovias. São dezoito unidades hoje incorporadas à Rede Ferroviária Federal. É natural que surjam pequenas dificuldades, porque nós não tínhamos ainda um organismo tão forte, tão grande e com tamanha extensão e profundidade com a RFF. Basta dizer que é a maior empresa já organizada no Brasil e era natural que as nossas estradas, habituadas como se achavam a um autonomia absoluta, sentissem, nos primeiros meses, dificuldades em apoiar as decisões da RFF.

Mas, vencida a primeira etapa, hoje, de um modo geral, as estradas estão perfeitamente identificadas com o programa da RFF.”

COORDENAÇÃO

E concluindo:

— “Na coordenação de esforços para a ciência do transporte ferroviário, a RFF tem contado com a indispensável colaboração do Poder Executivo, no desenvolvimento dos trabalhos de uma organização que ocupa lugar de vital importância nas metas do governo.

O Ministro da Viação, hoje na presidência do BNDE, foi um precioso colaborador na solução de dificuldades para a execução do programa de recuperação ferroviária. Seu sucessor, o ministro Amaral Peixoto, já nos primeiros atos à frente da pasta da Viação, revelou seu conhecido espírito público ao procurar inteirar-se do andamento das obras ferroviárias, dada à vinculação estreita que têm com os problemas sob sua responsabilidade, notadamente as que se relacionam com a melhoria dos serviços de transportes suburbanos. Ante o exposto, esperamos, apenas, que o público abra à RFFSA um crédito de confiança para que possamos realizar a obra de soerguimento do transporte ferroviário, a qual demanda soluções a longo prazo.