

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

RELATORIO

APRESENTADO AO EXMO. SNR.

Dr. AUGUSTO PESTANA

Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas

PELO

Engenheiro OCTACILIO PEREIRA

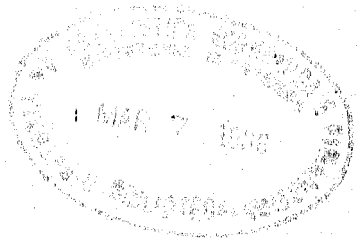
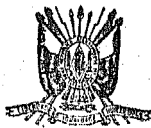
Director Geral da Viação Ferrea

EM

30 de Julho de 1927

RELATIVO AO ANNO DE 1926

Annexo ao Relatorio da Secretaria das
Obras Publicas



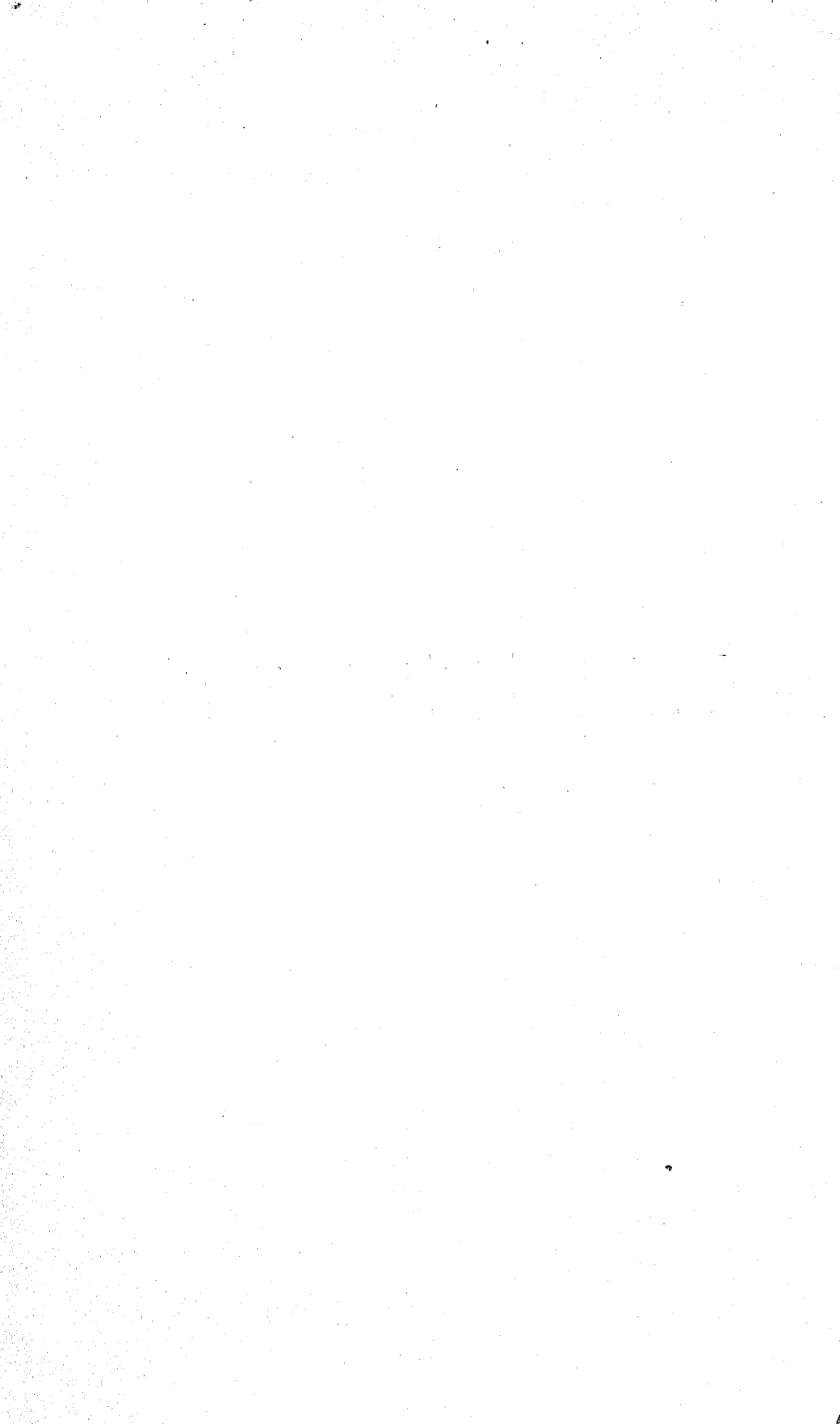
15458 5 12 48

RELATORIO

DA

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

1926



INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Em observancia á disposição regulamentar venho apresentar-vos o relatório dos trabalhos da Viação Ferrea durante o anno de 1926.

Distinguido pela confiança do Exmo. Sr. Presidente do Estado, assumi, interinamente, o cargo de Director Geral da Viação Ferrea, a 29 de Julho de 1926, em virtude de se achar licenciado para tratamento de saude, o Director effectivo, eng.º Augusto Pestana. Posteriormente, tendo sido designado o mesmo engenheiro para exercer as elevadas funcções de Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, fui, por decreto n.º 3.725, de 9 de Novembro de 1926, honrado com a nomeação effectiva do cargo de Director Geral.

Logo após haver assumido, interinamente, a direcção geral da estrada e, perfeitamente consciente da grande responsabilidade decorrente do posto a que fui chamado em momento bem difficil por que vinha atravessando a vida economico financeira da Viação Ferrea, não quiz iniciar a acção decisiva que se me impunha, sem estudar a situação tal qual se apresentava.

Por isso, solicitei do Exmo. Sr. Presidente do Estado permissão para, em prazo não superior a dez dias, apresentar-lhe um trabalho elucidativo acompanhado d'um plano de acção capaz de conjurar a grave crise dominante na Viação Ferrea.

E assim o fiz, mostrando ao Governo as condições reaes da Viação Ferrea, em documentos referentes a todas as divisões da administração, e, indicando a orientação que daria aos diversos serviços no sentido de arrancar-a do regimen dos deficits, em vigôr desde 15 mezes anteriores.

EXPOSIÇÃO DA SITUAÇÃO FINANCEIRA DA VIAÇÃO FERREA

Dentre os documentos apresentados, em 12 de Agosto de 1926, aqui transcrevo, apenas, o referente á "Exposição da situação financeira da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul" e capaz de, por si só, evidenciar os motivos de apprehensão manifestados pela alta administração do Estado.

"1) — ESTIMATIVA FINANCEIRA PARA AGOSTO DE 1926

Tomemos a receita orçada mensal de 6.000:000\$000.

Saldo existente em 1.º de Agosto.....		278:030\$080
Entradas provaveis		6.040:000\$000
		<hr/>
Total.....		6.318:030\$080
		<hr/>
Pagamento a effectuar.....	17.696:366\$720	
Contas de Julho	5.337:500\$000	23.073:866\$720
		<hr/>
Insufficiencia.....		16.755:836\$640
		<hr/>
Se, porém, tomarmos a receita, agora orçada de.....		3.700:000\$000
para Agosto, então aquelle "deficit" passará a ser de		19.055:836\$640

2) — CONTAS A PAGAR

As contas a pagar até 1.º de Agosto de 1926, montam a 17.696:366\$720

Destas, as importancias de 610:993\$780 são fornecimentos effectuados de Outubro a Dezembro de 1925.

Na importancia total de 17.696:366\$720 consta o total de..... 3.119:949\$520 em moeda estrangeira, vencido durante os mezes de:

Março	105:450\$150
Abril	726:657\$180
Maió	1.046:131\$550
Junho	669:067\$560
Julho	572:643\$080
	<hr/>
	3.119:949\$520

Verifica-se que no total de 17.696:366\$720 estão incluidas as contas seguintes:

Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea.....		3.701:507\$090
Carvão..	{ S. Jeronymo	1.998:631\$400
		{ Jacuhy
		<hr/>
		2.876:953\$070
Carvão estrangeiro		1.351:900\$820
		<hr/>
Total do carvão.....		4.228:853\$890
Lenha		1.300:617\$200
Indemnisações a pagar		176:700\$090
São Paulo-Rio Grande (trafego mutuo).....		175:289\$640
Banco Pelotense		3.468:108\$610
Caixa de Aposentarias e Pensões.....		153:449\$080

Em poder da Contabilidade, acham-se já contas processadas vencíveis em 1.º de Setembro no valor de 453:662\$020, que não estão incluídas na somma total.

RESUMINDO:

1) Importancia da insufficiencia provavel para Agosto	19.055:836\$640
2) Contas totaes a pagar até 31-7-1926.....	17.696:366\$720
3) Contas, incluídas do item 2, mas pagaveis em ouro e já vencidas	3.119:949\$520
4) Contas já processadas para pagamento em 1.º de Setembro	453:662\$020
5) Contas já verificadas e processadas com pagamento já vencido (inclusive as do item 4).....	18.150:028\$740

3) — IMPORTANCIAS A HAVER POR PARTE DA VIAÇÃO FERREA EM 30 DE JUNHO DE 1926

a) — Do Governo do Estado:	
Por conta de capital.....	8.306:674\$450
" " " custeio	11.843:271\$170
Total a haver do Estado rs.	20.149:945\$620
b) — Do Governo Federal	5.660:147\$800
Total a haver	25.810:093\$420

4) — DESPESA COMPARADA COM ORÇAMENTO PARA 1926

Para as 4 divisões, depois das reduções feitas nas despesas totaes e conservando-se os dados do orçamento, chegou-se ao seguinte resultado:

Orçamento total para o anno.....	66.615:190\$000
Despesas totaes	57.054:294\$000
Saldo sobre o orçamento.....	9.560:896\$000

5) — RECEITA E DESPESA

Comparação com a receita agora orçada para o 2.º semestre de 1926, despresando-se a receita orçada primitivamente para o mesmo periodo, no valor de 36.000:000\$000.

Para o calculo da nova receita, tomou-se:

Para Julho, um valor inferior ao de Junho.

Para Agosto, o total de 115:000\$000 diarios em 23 dias, mais 12 % sobre essa receita diaria nos ultimos 8 dias.

Para Setembro, tomou-se a média de igual periodo de 1925 e accrescentou-se 12 % relativo ao augmento das tarifas a vigorar.

Dessa fórma conseguiu-se o total de 26.590:000\$000 para o 2.º semestre, contra 36.000:000\$000 do orçamento primitivo, isto é, menos 9.410:000\$000 ou sejam 26 % menos.

As despesas, após as reduções indicadas em cada Divisão deram o total de 57.054:294\$000 para o anno, ou sejam 27.158:715\$000 para os 6 mezes ou sejam 4.949:010\$000 para Julho e 4.441:941\$000 para os mezes de Agosto a Dezembro.

Então teremos:

Nova receita para os 6 mezes.....	26.590:000\$000
Novas despesas para os 6 mezes.....	27.158:715\$000
	<hr/>
Novo "deficit"	568:715\$000

Contra o "deficit" real de 3.845:912\$580 verificado no 1.º semestre e que se devia contar para o segundo, caso nenhuma providencia fosse tomada para reduzir despesas e augmentar tarifas, isto é, o "deficit" total do anno seria 7.691:825\$160.

Admittido que seja o "deficit" de 568:715\$000 para o 2.º semestre teriamos:

"Deficit" do 1.º semestre.....	3.845:912\$580
"Deficit" do 2.º semestre.....	568:715\$000
	<hr/>
"Deficit" total para 1926 após as reduções realizadas e em realisação	4.414:627\$580

Com as novas reduções a fazer e com o augmento das tarifas, contando-se com uma melhora na receita nos tres ultimos mezes do anno, não será difficil cobrir o "deficit" de 568:715\$000, isto é, fazer com que não haja "deficit" no 2.º semestre. O caso de, ao chegarmos ao fim do anno, cobrir tambem o "deficit" do 1.º semestre deve ser objecto de cogitação muito arraigada, isto é, fazer desaparecer o "deficit" total, provavel, do anno igual a 4.414:627\$580.

CONCLUSÃO

Não se trata aqui de obter empréstimos para cobrir o "deficit", provavel, total de 4.414:627\$580, do qual 3.845:912\$580 está já verificado até fim de Junho e 568:715\$000 ficaram agora previstos para o

2.º semestre, mesmo depois das economias realizadas de Julho para cá e em realisação.

Não, o remedio deve ser encontrado, essencialmente, dentro da despesa e da receita da Estrada.

1.º Dentro da despesa

Assim, reduzir despesas deverá ser ainda o nosso principal escopo e isso quererá dizer:

a) diminuir o numero de empregados, de todas as categorias, em todos os departamentos, ao estrictamente necessario, sem prejudicar grandemente os serviços.

b) reduzir o consumo de materiaes, de fórmula segura.

c) applicar todos os meios para um eficiente e economico aproveitamento de todos os materiaes de consumo, como oleos, estopa, combustiveis (nestes, especialmente procurando empregar em maior quantidade os mais baratos e de maior rendimento), ferramentas e tudo quanto tiver de ser applicado nas officinas para conservação das locomotivas, carros e vagões e na linha para conservação da via permanente.

d) acabar com trabalhos de custeio caros e que possam ser addidos, em todas as divisões, taes como reconstrucção de carros e vagões, melhoramentos nas locomotivas, etc.

e) fazer com que os trens de carga executem horarios previstos rigorosamente, de modo a permittir economia de pessoal, lubrificantes, estopa e combustivel.

2.º Dentro da receita

a) procurar um bom e completo aproveitamento da capacidade de reboque das locomotivas e da eficiencia da lotação dos vagões, por meio de um "movimento" que exerça um controle seguro e que auxilie o desenvolvimento diario da receita.

b) contar com um augmento de receita, já pelo crescimento das energias productoras do Estado e pela diminuição da duração da crise economica actual, já pela applicação da nova tarifa, que poderá dar um excesso de 12 % e 15 % sobre a applicação das anteriores.

Esses são os remedios que apontamos e que applicaremos ao caso, seguros de obter os mais salutaes effeitos para equilibrar a receita com a despesa, poder cobrir os "deficits" apontados e encaminhar a Viação Ferrea ao desejado regimen dos saldos.

Quanto á Viação Ferrea poder saldar os seus debitos no commercio, contas papel e contas ouro, no valor total de 17.696:366\$720 até 31 de

Julho de 1926, bastaria poder contar, por enquanto, apenas com as seguintes entradas:

a) Do Governo do Estado, sómente por conta de capital	8.306:674\$450
b) Do Governo Fernal	5.660:147\$800
	<hr/>
Total.....	13.966:822\$250
Logo:	
A receber	13.966:822\$250
a pagar	17.696:366\$720
	<hr/>
Insufficiencia rs.	3.729:544\$470

São esses os recursos com que se poderiam contar para conjurar, em parte, a situação critica, salvo melhor juizo.

Entretanto, se o Governo do Estado entrasse com uma parte do seu debito para com a Viação Ferrea, por conta de custeio, debito esse de 11.843:271\$170, a insufficiencia de 3.729:544\$470 desapareceria.

Como medida complementar deve-se limitar as compras no paiz e no estrangeiro, tanto quanto possivel, sem prejudicar a conservação dos diversos serviços mas suspender com a maior parte dos trabalhos de conta de capital, visto que já se attingiu o limite do capital autozado pelo Governo Fernal e taes despesas vêm sendo pagas com dinheiro da receita da Viação Ferrea, embora, seja feito mais tarde o reembolso por parte do Governo do Estado.

Desobrigando-me, como profissional e administrador, das responsabilidades que assumi perante V. Ex. procurei mostrar, em algarismos precisos, a real situação da Viação Ferrea e, sem temer enfrentar as graves difficuldades do momento, embóra em caracter transitorio na directoria, por achar-me substituindo o digno collega, chefe e amigo engenheiro Augusto Pestana, devo usar da maxima franqueza para com V. Ex. e por devotamento ao meu Estado.

Assim, cuso avançar que a Viação Ferrea precisa ser administrada sob moldes que, sem tenderem para uma exploração puramente industrial, não compromettam a vida financeira do Estado e permittam o crescente desenvolvimento das energias vivas e productivas do Rio Grande do Sul. Os esforços de V. Ex. sempre tiveram esse fim.

Terminando, cumpre-me agradecer a confiança maxima com que V. Ex. hourou-me e declarar que limitei-me, na exhaustiva exposição apresentada, a mostrar a real situação economico-financeira da Viação Ferrea, deixando de abordar problemas transcendentés e de ordem administrativa visando melhoramentos, problemas que devem fazer parte do programma que se deverá elaborar, sem perda de tempo. Um programma de conjuncto é uma base segura e indispensavel á administração desta estrada."

Ainda na mesma ordem de considerações a imprensa desta capital, em data de 21 de Dezembro de 1926 deu publicidade á seguinte exposição sobre "Administração. Regimen economico e financeiro — Melhoramentos" referente á Viação Ferrea, onde dados de valor se acham condensados de modo a mostrar os resultados colhidos após tres mezes da actual administração.

I

"Os deficits avultados que se vinham succedendo mensalmente na Viação Ferrea exigiam medidas radicaes, immediatas e que déssem resultados seguros e capazes de conjurar a grave crise por que vêm passando, quasi sem excepção, todas as emprezas ferroviarias do Brasil e de todo o mundo.

De um lado, as consequencias da formidavel crise economica que o nosso Estado e todo o paiz vem atravessando desde muitos annos e, de outro, as constantes perturbações da ordem publica e outras causas de character administrativo e tarifario deram origem ao sério disequilibrio entre a receita e a despesa, isto é, aos deficits constantes e crescentes.

Desde a encampação, isto é, desde 28 de Julho do anno de 1920, data em que a estrada passou para a direcção do Governo do Estado, os resultados financeiros annuaes foram estes:

Em 1920.....	251:167\$340
" 1923.....	3.878:494\$760
" 1924.....	3.806:229\$320
" 1925.....	3.386:902\$440
No 1.º semestre de 1926.....	3.845:912\$580
Em Julho de 1926.....	1.362:670\$950
Total dos deficits	<hr/> 16.531:377\$390

Em 1921 e 1922 os saldos foram de 1.527:804\$310 e 941:557\$300, perfazendo o saldo total de 2.469:361\$610.

Tomando a differença entre os deficits e saldos verificados, attinge-se ao deficit total de 14.062:015\$780 até 31 de Julho de 1926, mas adicionando-se a esse deficit a quantia de 1.234:680\$800, que corresponde a 50 % dos saldos acima verificados e que cabe ao Governo Federal, chega-se ao total de 15.296:696\$590 para deficit.

Esta importancia, de accôrdo com os termos contractuaes de arrendamento, corre por conta exclusiva do Governo do Estado, isto é, vae pesar no seu orçamento annual. Verifica-se, portanto, que apenas em 1921 e 1922 houve saldo, passando-se depois para o continuo regimen deficitario, fosse como uma consequencia das revoluções que se succe-

deram e das crises economicas que tanto prejudicaram o desenvolvimento do commercio e das industrias, fosse por causas varias que não pueram ser dominadas.

Os coefficients de trafego, isto é, a relação entre a receita e a despesa, algarismos que demonstram claramente a situação financeira da exploração do trafego, aqui falam bem alto, mostrando os resultados a que chegamos:

Em 1920.....	106,82
" 1921.....	95,19
" 1922.....	97,37
" 1923.....	110,90
" 1924.....	108,89
" 1925.....	106,38
No 1.º semestre de 1926.....	114,76
Em Julho de 1926.....	135,58

O custo da tonelada-kilometro no mez de Julho deste anno, attingiu a \$ 181,702, enquanto que a receita por tonelada-kilometro attingia apenas a \$ 131,709 ou seja o deficit de \$ 049,993, por tonelada-kilometro transportada.

Essa era, afinal, a situação financeira quanto á "conta de custeio", onde, pelos termos do contracto de arrendamento, os saldos são divididos igualmente entre o Governo da União e o do Estado, mas os deficits verificados correm exclusivamente por conta do arrendatario, no caso o Governo do Estado.

Quanto á "conta de capital", isto é, que deve coresponder ás despesas de 200 milhões de francos belgas ou sejam 84.391:355\$354 da nossa moeda, importancia a que o Governo do Estado se comprometteu, pelo contracto de arrendamento, a despende em melhoramentos previstos numa das clausulas do mesmo contracto, importancia aquella empregada pelo Governo Federal, com a encampação da rêde geral, cumpre esclarecer bem assumpto de tão alta relevancia.

O Governo do Estado, cumprindo fielmente o seu contracto, e, tendo em vista as necessidades da estrada e as conveniencias do desenvolvimento economico do Estado, não poupou sacrificio para dotal-a de melhoramentos reaes, efficientes e opportunos, gastando com taes medidas a importancia total de 87.251:311\$210 até o dia 31 de Outubro deste anno, isto é, mais 2.859:775\$856, do que a que lhe cumpria empregar.

Si, porém, adicionarmos ao total gasto até Outubro, as importancias totaes das annuidades, em 10 annos, que o Governo do Estado terá ainda de pagar pelos vagões plataformas adquiridos por particulares e que já se acham incorporados ao material rodante da Viação Ferrea, na importancia total de 3.801:306\$400, da qual uma pequena parte já está paga, então teremos o total geral de 91.052:617\$610 para

“conta de capital”, isto é, verificar-se-á o excesso de 6.661:082\$256 sobre a importancia que o governo estadual se obrigara a despende.

Entretanto, apenas 79.907:067\$460 já foram reconhecidos em “conta de capital”, até a ultima “tomada de contas” semestral, restando o reconhecimento de 11.145:550\$150, o que se dará opportunamente.

Pelo exposto, facil é concluir-se as boas disposições do Governo do Estado, indo muito além das suas obrigações contractuaes, unicamente com o fim de dotar a Viação Ferrea dos melhoramentos de que vinha carecendo.

Entre estes, levados á “conta de capital”, citaremos:

- 1) — Aquisição de 71 novas e possantes locomotivas aptas para a queima do carvão nacional rio-grandense;
- 2) — Idem de 922 vagões de carga, sendo 382 plataformas, 380 fechados e 160 gradeados;
- 3) — Idem de 43 carros de passageiros, sendo 38 de 1.^a e 5 de 2.^a classe e mais um bagageiro;
- 4) — Idem de varias e importantes machinas ferramentas para as quatro officinas e os 17 depositos de locomotivas;
- 5) — Installação de 3.129 kilometros de linhas telegraphicas, sendo 2.081 com conductores de ferro e 1.048 de cobre;
- 6) — Aquisição de 326 kilometros de trilhos com 26,424 toneladas e mais 1.889 toneladas de accessorios, isto é, talas, parafuzos, grampos e arruellas;
- 7) — Idem de 20 caixas d’agua metallicas com capacidade de 50, 100 e 200 metros cubicos;
- 8) — Substituição de trilhos leves e já muito gastos por outros, typo 32 kilos por metro corrente, em 386 kilometros de linha em trafego;
- 9) — Construcção de cercas de aramado para fechamento das linhas em 348 kilometros destas;
- 10) — Estudos, projectos e execução de diversas variantes importantes nas linhas de Porto Alegre a Santa Maria e de Santa Maria a Cruz Alta, afim de melhorar traçados e permittir maior capacidade de reboque das locomotivas.
Dessas variantes foram inauguradas 6 com 23 km. 923 metros na linha de Porto Alegre a Santa Maria e diversas na linha de Santa Maria a Cruz Alta com 16 km. 500 metros perfazendo o total de 40 km. 423 metros de variantes excellentes pelas suas condições technicas.
- 11) — Estudos, projectos e execução de importantes obras d’arte de cimento armado nas variantes acima e em numero de 147, sendo 68 na linha de Santa Maria a Cruz Alta e 79 na de Porto Alegre a Santa Maria;

- 12) — Pontes e pontilhões reforçados com madeiras no total de 168 em diversas linhas;
- 13) — Augmentos de desvios nas diversas estações e construção de novos na extensão total de 41 km., afim de facilitar o descongestionamento do trafego;
- 14) — Construção de edificios typo “Standard” para as novas “Paradas”;
- 15) — Construção de novos e modernos depositos para locomotivas, salientando-se os de Piratiny e Couto e augmento de uma das officinas mecanicas;
- 16) — Reformas importantes em diversas estações e nos armazens do Almojarifado;
- 17) — Estudos e projectos para futuros melhoramentos, como a estação central da capital e dos quaes muitos já estão encaminhados para a approvação do Governo Federal.

II

Chamado pelo exmo. sr. presidente do Estado para interinamente, assumir a direcção da Viação Ferrea, em substituição ao sr. dr. Augusto Pestana que entrára em goso de licença para tratamento de saude, o dr. Octacilio Pereira, engenheiro chefe effectivo da 3.^a divisão (Locomoção), entrou em exercicio a 2 de agosto deste anno.

Continuador dos esforços que, de longa data, vinha empenhando o illustre dr. Augusto Pestana para a regularização da vida economico-financeira da nossa principal via ferrea, o novo director entregou-se logo ao estudo da situação que atravessava a estrada e, no fim de dez dias, apresentou ao exmo. sr. presidente do Estado um exhaustivo trabalho em que o problema era enfrentado com segurança e presteza.

Indicando os males indicou os remedios, com um programma de acção que mereceu a plena approvação do exmo. sr. presidente.

Diremos que s. s. firmou a actual administração na “despesa”, como base a mais segura e a mais efficiente, tratando de reduzir-a á strictamente necessaria, visto que no momento não lhe era licito contar com o desenvolvimento da receita. Na parte do “custeio” cuidou-se logo de reduzir o numero de pessoal, dispensando os funcionarios cujos serviços eram perfeitamente dispensaveis, seleccionando tanto quanto possivel e procedendo-se, em cada divisão, nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro, a cerca de quatro operações de redução.

O consumo de materiaes para os diversos serviços passou a soffrer redução sensivel, utilizando-se alguns já usados e limitando-se os pedidos de novos.

A compra de materiaes para applicação immediata ou para formação de “stocks” foi sensivelmente reduzida.

O consumo de combustivel foi reduzido por meio de medidas de

restrição, queimando-se em maior quantidade a lenha e o carvão estrangeiro por serem os mais economicos no momento.

Sem desorganizar serviço algum do trafego foram adoptadas varias medidas de restrição com o fim de diminuir despezas, mas com segurança e rapidez, pois os resultados deveriam apparecer sem tardança alguma, quer quanto á utilização do pessoal, quer quanto ao consumo dos materiaes.

Nesse sentido, as ordens da directoria se succediam com alta previsão, ao passo que os chefes das divisões, bem as interpretando, agiam dedicadamente e conjugando intelligentemente esforços e competencia.

Quanto ás obras que se estavam executando em "conta de capital" foram, em sua maioria, suspensas, ficando, apenas, algumas em actividade e cuja ultimação dependia de pouco tempo.

Aguardar-se-á opportunidade para reiniciar taes trabalhos, aliás importantes, porém, que carecem de ser atacados com mais efficiencia e certeza de attingirem a uma conclusão definitiva e em prazo limitado.

RECEITAS

Os resultados obtidos no 2.º semestre cifram-se nos seguintes algarismos:

Mezes	Receitas
Julho	3.590:066\$560
Agosto	4.287:574\$970
Setembro	3.730:098\$770
Outubro	4.138:183\$020

As receitas de Setembro e Outubro foram prejudicadas pela grande enchente no primeiro mez e pela aggravação da crise no segundo.

Quanto a receita de Novembro espera-se que attingirá a quantia não inferior a 4.500:000\$000, de accôrdo com os dados até agora collidos.

DESPESAS DE CUSTEIO

Mezes	Despesa
Julho	4.952:737\$510
Agosto	4.349:546\$080
Setembro	4.054:817\$750
Outubro	3.896:770\$550

isto é, 1.055:966\$960 em Outubro, menos do que a de Julho, sendo:

Pessoal	393:794\$960
Material	662:172\$000

quer dizer que a economia total nos tres mezes sobre o de Julho attingiu a 2.557:078\$150, sendo:

Pessoal	994:738\$930
Material	1.562:339\$220

Por estes algarismos, vê-se claramente os beneficos resultados das providencias postas em pratica, pois a reduccão da despesa já fez sentir seus effeitos a partir do mez de Agosto.

Para Novembro, a despesa não será superior a 4.000:000\$000.

DEFICITS E SALDOS

Os deficits foram os seguintes:

Julho	1.362:670\$950
Agosto	61:971\$110
Setembro	324:718\$980,

emquanto que em Outubro já se verificou o saldo de 241:412\$470. Quer dizer que no segundo semestre o deficit total até Outubro foi de 1.507:948\$570.

Para o mez de Novembro o saldo não será inferior a 500:000\$000.

O deficit de Agosto em relação ao de Julho foi reduzido de 1.300:699\$840, porque a receita augmentou de 697:508\$410 e a despesa baixou de 603:191\$430.

O deficit de Setembro foi maior que o de Agosto em virtude da grande enchente das aguas que perturbou os transportes em muitas linhas.

O saldo verificado em Outubro e o esperado para Novembro poderia, cada um delles, ser superior a 500:000\$000, se não estivesse em vigor a tarifa antiga para os transportes dos productos de xarqueadas e da madeira e, ainda, se não tivesse sido abolido o ½% "ad-valorem" sobre as mercadorias despachadas.

Como, pela marcha actual, no mez de Dezembro a receita e a despesa permittirão um saldo superior ao de Novembro, facil é prever que o 2.º semestre será fechado sem deficit algum, ou, se houver, será muito reduzido, apesar das consequencias más trazidas pela perturbação da ordem publica, depois do dia 16 de Novembro.

E' incontestado que a preferencia dada aos transportes militares vem affectando grandemente os transportes de mercadorias.

CUSTO DA TONELADA-KILOMETRO

Desde 1920 até 1925 o custo da tonelada-kilometro foi, respectivamente: \$095, \$143, \$127, \$121, \$126 e \$136, sendo as receitas correspondentes de \$101, \$136, \$123, \$134, \$137 e \$144. Donde se vê que houve saldo sómente em 1921 e 1922, de \$007 e \$004 por tonelada-kilometro e deficits nos demais annos, respectivamente de \$006, \$013, \$011 e \$008.

No primeiro semestre deste anno o custo médio da tonelada-kilometro transportada foi de \$153,7 contra a receita de \$133,9, o que dá o deficit no transporte da tonelada-kilometro de \$019,8.

Nos mezes de Julho, Agosto e Setembro o custo da tonelada-kilometro foi respectivamente de \$181,7, \$137,9 e \$185,7 contra as receitas de \$131,7, \$135,9 e \$170,8, isto é, apresentando os deficits de \$050, \$002 e \$014,9.

Em Outubro e Novembro o custo baixou muito, dando saldo, mas não está ainda apurado pela Estatística.

REDUCÇÃO DE PESSOAL

O numero de pessoal total da Viação Ferrea, que a 31 de Julho deste anno era de 13.134, sendo 11.622 em "conta de custeio" e 1.512 em "conta de capital", passou a ser em 31 de Outubro de 10.121, sendo 9.892 em conta de custeio e 229 em conta de capital. Houve, portanto, em tres mezes a redução total de 3.013 empregados, sendo 1.730 em conta de custeio e 1.283 em conta de capital.

As despesas totaes em folhas de pagamento do pessoal, sem as imputações respectivas, que, em 31 de Julho foram de 3.045:955\$000, sendo 2.797:609\$200 em conta de custeio e 248:346\$300, em conta de capital passaram a ser em 31 de Outubro de 2.434:761\$300, sendo..... 2.381:270\$700 em conta de custeio e 53:490\$600 em conta de capital. Houve assim em Outubro uma diminuição sobre Julho de 611:194\$700, sendo 416:338\$500 em conta de custeio e 194:856\$200 em conta de capital.

ALMOXARIFADO

As existencias do Almojarifado, e que são de propriedade do Governo do Estado, eram em 31 de Julho deste anno no valor de..... 14.500:162\$940.

Como as entradas de mercadorias nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro importaram em 9.409:180\$140 e as sahidas em 6.299:069\$600 verifica-se que a existencia em 31 de Outubro importava em..... 17.610:273\$480.

Esta importancia attesta claramente o grande "stock" de mercadorias existentes no Almojarifado, que se acha perfeitamente aparelhado para attender ás exigencias dos diversos serviços da estrada.

MOVIMENTO FINANCEIRO GERAL

1.º) — Governo do Estado.

a) — Conta de capital:

Até 31 de Julho a situação era a seguinte:

A importancia despendida em conta capital e já reconhecida pelo Governo Federal era de 63.229:964\$740, faltando, até então reconhecer a quantia applicada de 20.132:390\$110. Portanto, o Governo do Estado havia de facto despendido o total de 83.362:354\$850.

Para o pagamento deste total applicado, o Thesouro do Estado forneceu em dinheiro, cadernetas, promissorias e apolices, á Viação Ferrea, a importancia de 74.589:658\$420, ficando ainda a dever-lhe a somma de 8.772:696\$430, em 31 de Julho deste anno.

Até 31 de Outubro a situação era, porém, esta:

A importancia despendida em conta de capital e já reconhecida pelo Governo Federal era de 79.907:067\$460, faltando, até então, reconhecer a quantia applicada de 7.344:243\$750. Portanto, o Governo do Estado havia realmente despendido o total de 87.251:311\$210.

Para o pagamento deste total o Governo do Estado forneceu á Viação Ferrea, em dinheiro, cadernetas, promissorias e apolices a importancia de 76.831:222\$340, ficando ainda a dever-lhe a somma de 10.420:088\$870 em 31 de Outubro deste anno.

b) — Conta de custeio:

Até 31 de Julho a situação era a seguinte:

O deficit total verificado até 31 de Dezembro de 1925 foi de..... 10.088:113\$060 que, accrescido do deficit verificado este anno, até 31 de Julho, na importancia de 5.208:583\$530 e do valor das existencias do Almojarifado (propriedade do Estado), igual a 14.500:162\$940, perfaz o total de 29.796:859\$530.

Para fazer face a esta verba o Thesouro do Estado suppriu á Viação Ferrea, em dinheiro, cadernetas, apolices e promissorias o total de 18.138:842\$360, ficando a dever-lhe a somma de 11.658:017\$170, em 31 de Julho deste anno.

Até 31 de Outubro a situação era a seguinte:

O deficit total verificado até 31 de Dezembro de 1925 foi de..... 10.088:113\$060, que, accrescido do deficit verificado neste anno até fim de Outubro na importancia de 5.353:861\$150 e do valor das existencias do Almojarifado igual a 17.610:273\$480, perfaz o total de 33.052:247\$690.

Para fazer face a esta verba, o Thesouro do Estado, suppriu á Viação Ferrea o total de 29.454:751\$540, ficando a dever-lhe a somma de 3.597:496\$150 em 31 de Outubro deste anno.

Assim, a Viação Ferrea tinha a haver do Governo do Estado, a 31 de Julho deste anno, o total de 20.430:713\$000, sendo 8.772:696\$430 por conta de capital e 11.658:017\$170 em conta de custeio, emquanto que a 31 de Outubro tinha a haver 14.017:585\$020, sendo 10.420:088\$870 em conta de capital e 3.597:496\$150 em conta de custeio.

O pagamento de tal debito vae sendo realisado á medida que a Viação Ferrea requisita ao Thesouro do Estado as importancias em promissorias, afim de effectuar os pagamentos das suas compras no commercio, quando este assim deseja recebel-os.

2.º) — Governo Federal:

Em 31 de Julho a sua divida com a Viação Ferrea era de.....
5.748:130\$870, correspondente a transportes por conta dos diversos ministerios, estando ahi incluidos 5.566:136\$680 por conta do Ministerio da Guerra.

Em 31 de Outubro essa divida attingia 6.453:923\$240, correspondendo 6.243:843\$700 ao Ministerio da Guerra.

O pagamento de tal divida está, em parte, encaminhado, pois está votado pelo Congresso Nacional e já registrado no Tribunal de Contas Federal, o credito de 3.755:000\$000 por conta do total do debito, importancia esta que, accrescida de 600:000\$000, já autorizados para o pagamento dos transportes effectuados este anno por conta do Ministerio da Guerra, perfará o total a receber, até o fim deste anno, do Governo Federal, de 4.355:000\$000. Tal recebimento permittirá á Viação Ferrea satisfazer immediatamente uma boa parte dos seus compromissos em dinheiro.

Sommadas as importancias de que os Governos do Estado e Federal eram devedores á Viação Ferrea, verifica-se que esta tinha a haver o total de: em 31 de Julho, 26.178:844\$470 e em 31 de Outubro,.....
20.471:508\$260.

3.º) — Viação Ferrea.

O total dos compromissos assumidos pela Viação Ferrea até 31 de Julho deste anno e não pagos, era estimado em 17.696:366\$720 que, accrescido das contas processadas em Agosto, Setembro e Outubro, no valor de 25.360:445\$130, perfazia o total de 43.056:811\$850, a pagar, approximadamente.

Como, porém, nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro foram pagos 30.693:196\$380, sendo:

em dinheiro	13.627:768\$650
em apolices	3.994:500\$000
em promissorias	13.050:927\$730
em cadernetas do Thesouro do Estado	20:000\$000

segue-se que o saldo approximado a pagar em 31 de Outubro deste anno montava, apenas, a 12.363:615\$470.

Ora, viu-se acima que a Viação Ferrea, em 31 de Outubro, tinha a haver dos Governos do Estado e Federal a importancia total de..... 20.471:508\$260, que, uma vez paga lhe permittiria saldar todos os seus compromissos facturados até 31 de Outubro no valor approximado de 12.363:615\$470 e ficar com um excesso de 8.107:892\$790 para attender despesas com aquisição de materiaes, com pessoal e outras não apuradas até aquella data, mas effectivamente realizadas.

Ao concluir este capitulo, cumpre esclarecer que

a) — os pagamentos realizados pelo Thesouro do Estado em apolices referem-se em quasi sua totalidade, a materiaes, como locomotivas, carros e vagões adquiridos em concorrência publica e para pagamento em apolices;

b) — os pagamentos em promissorias foram realizados sómente após o mez de Setembro deste anno, como uma medida de emergencia e com o louvavel intuito de desafogar o commercio. A emissão das promissorias foi sob o juro de 8 %, resgate no prazo de seis mezes, com prorrogação maxima de 6 mezes. Entretanto o Governo do Estado, já destinou, do emprestimo recentemente negociado com os banqueiros americanos, somma sufficiente para attender aos urgentes melhoramentos da Viação Ferrea, e, ao mesmo tempo, para resgatar todas as promissorias emitidas ultimamente para pagamento das contas da estrada.

III

PREVISÃO ORÇAMENTARIA EM CONTA DE CUSTEIO PARA 1927

O orçamento para o exercicio de 1927 foi organizado sob bases relativamente solidas, de modo a não apresentar surpresas desagradaveis, principalmente na parte referente á receita.

Tendo a receita e a despesa do anno de 1925 attingido respectivamente a 53.124:937\$080 e 56.511:839\$500, isto é, dando o deficit de 3.386:902\$440 e um coefficiente de trafego igual a 106,4, não se tomou em conta as percentagens de acrescimo annual que uma e outra vêm tendo de anno para anno. Para a receita teve-se, porém, em conta o augmento soffrido ultimamente pelas tarifas e desenvolvimento das forças vivas do Estado, de modo a ficar-se abaixo do computo que daria-se fosse tomada a base, de que acima se falou, da percentagem annual de acrescimo notada.

Assim, a receita foi orçada em 59.117:037\$000, sejam mais..... 5.992:099\$920 ou 11,3 % a mais, quando de 1924 para 1925 o acrescimo realmente verificado foi de 24 %. A arrecadação por mez deverá ser de 4.926:419\$750.

Quanto á despesa, estabelecidos os coefficients correspondentes a cada divisão, para pessoal e material ficou prevista em 56.520:000\$000 ou 4.710:000\$000 por mez, isto é, mais 8:160\$500 do que o total de 1925.

Para pessoal computou-se 27.299:160\$000 e para material..... 29.220:840\$000, ou sejam, respectivamente, 48,3 % e 51,7 % do total da despesa orçada ou 46,2 % e 49,4 % do total da receita orçada.

O saldo previsto, portanto com muita parcimonia, para o exercicio de 1927 é de 2.597:037\$000, isto é, 4,4 % da receita orçada.

PREVISÃO DA CONTA DE CAPITAL PARA 1927

Para o exercicio proximo foi apresentada a previsão para o gasto de 19.356:328\$000, sendo 18.226:328\$900 para obras e materiaes e 1.130:000\$000 para desapropriações.

Do total para obras e materiaes 7.664:328\$900 destinam-se a aquisição de material rodante e machinismos para a 3.^a divisão (Locomoção) e 10.562:000\$000 á 4.^a divisão (Via Permanente) para o prosegui-mento de obras paralyasadas e o inicio de outras.

O orçamento geral poderá ser executado no todo ou em parte, de accordo com os recursos de que se dispuzer no momento.

Para a Locomoção tratar-se-á de adquirir machinismos para as tres officinas e diversos depositos, carros restaurantes, carros motores, dormitorios e bagageiros, gruas a vapor para a carga e descarga de carvão e outros materiaes.

Na Via Permanente cuidar-se-á do estudo e reforço de pontes já em andamento, da encommenda e substituição de trilhos, installações hy-draulicas, da construcção de novos depositos para locomotivas, estações e outros edificios, da ampliação das linhas nas estações e construcção de novos desvios, da construcção de cercas de arame ao longo das linhas, do prosegui-mento dos trabalhos de cadastro completo para o patrimonio nacional, e, finalmente, dever-se-á reiniciar os trabalhos paralyasados das variantes e outros.

CONSIDERAÇÕES GERAES

Antes de concluir diremos que a actual administração da Viação Ferrea tomou varias providencias que affectarão beneficemente a marcha de todos os serviços de trafego, tendo toda a directoria feito, no mez de Setembro, uma minuciosa e completa inspecção em todas as linhas detendo-se em cada estação para o exame de todas as secções do trafego e do movimento, inspecionando os edificios tanto na parte destinada á estação propriamente como na que se destina á habitação do agente. Visitou todas as 4 officinas principaes, todos os depositos de locomotivas, todas as inspectorias e residencias, removendo difficul-culdades e incentivando o pessoal ao exacto cumprimento do dever.

O director creou o "Conselho de Administração" composto exclusivamente do director e chefes de divisão e que se reúne semanalmente, uma ou duas vezes, afim de serem estudadas, discutidos e approvados assumptos de alta importancia para cada uma das divisões. Uma acta é redigida e depois de lida, discutida, approvada e por todos assignada na sessão seguinte, é enviada ao Governo do Estado, que, assim, fica ao par do andamento de todos os serviços da estrada. Os resultados de tão util iniciativa já são efficientes, tendo esta merecido francos applausos por parte do Governo.

Foram tomadas as devidas providencias para a concentração dos trabalhos de lastramento das linhas, de modo que a linha tronco, trecho de Porto Alegre a Santa Maria, fique lastrada com pedra britada no menor prazo possivel. Proseguiu-se nas obras de reforço provisorie das pontes com madeiras e iniciou-se o estudo, "in loco" para o reforço definitivo ou substituição das pontes fracas de modo a permittirem o trafego immediato das locomotivas pesadas e modernas. A pintura das pontes regularmente já está em andamento, seja por meio de serviço manual, seja por meio de machinas ou compressores adequados.

Proseguiu-se com a substituição dos trilhos velhos por novos, nos trechos mais necessarios, substituição dos dormentes por outros de madeira ou de aço, importados estes. Foram substituidos em quasi todos os ramaes os trens de passageiros por outros mixtos, aproveitando-se mais efficientemente e economicamente a capacidade de reboque das locomotivas, com vantagens reaes para os transportes, mais rapidos e mais em dia. Foram reiniciados, graças a iniciativa da administração da nossa estrada, os trens directos entre esta Capital e a de São Paulo, intercambio esse de grande utilidade e que vae ser regulado por um convenio entre as tres estradas interessadas, convenio este que poderá attingir ao intercambio de vagões de carga.

Muitas outras medidas adoptadas regulam o trafego dos automoveis de linha, afim de serem evitados os continuos desastres, com ferimentos graves ou perdas de vidas do pessoal; a circulação dos trens; os recebimentos de lenha, dormentes e carvão nacional; os trabalhos das officinas e depositos das locomotivas; os serviços da Caixa de Aposentadorias e Pensões, principalmente na parte referente ao serviço medico e de hospitalização; a creação da Escola de Aprendizizes nas officinas.

Preoccupa-se a actual direcção da Viação Ferrea com o ataque, no proximo anno, dos serviços paralysados, mas sob um plano seguro de conclusão e ampliação de despesas regulares; com a reforma do regulamento geral em vigór, de modo a corrigir os senões que a pratica de sua applicação durante alguns annos vem indicando, promovendo tambem a organização de regulamentos internos; com a organização de um novo quadro do pessoal, afim de adaptal-o ás exigencias crescentes da actualidade e de futuro não remoto; com o problema capital das pontes, reforçando-as ou substituindo-as definitivamente por outras

novas e capazes de supportarem o peso, por eixo, de locomotivas posantes; com as habitações destinadas a darem conforto aos ferroviarios, creando para esse fim um “Fundo de Reserva das habitações ferroviarias” capaz de garantir a solução de problema tão importante e de humanidade e ainda creando o serviço de desinfectação systematica de todas as habitações, estações, armazens e escriptorios, afim de evitar a transmissão de molestias contagiosas e que tanto têm disimado o pessoal ferroviario.

Não lhe são extranhos os problemas magnos da reforma ou construcção de novas officinas modernas e, em condições de bem attenderem á conservação, reparação e reconstrucção do já numeroso material rodante e de tracção; a ampliação dos desvios para cruzamentos dos trens e manobras nas estações ou a criação de novos desvios que permittam o descongestionamento do trafego em muitas linhas; o desenvolvimento em capacidade e em numero das installações hydraulicas; a melhoria das estações e paradas, reformando umas, reconstruindo outras e fazendo obra nova para algumas; aquisição de trilhos do typo “standard” para a indispensavel substituição de material velho identico no trecho de Cruz Alta a Passo Fundo; a aquisição de material rodante ainda necessario para dar maior efficiencia aos serviços de transportes de passageiros e cargas, modernizando a tracção em alguns trechos com a encomenda de “carros-motores” modernos, de combustão interna, para o trafego em ramaes, como o Casino ou subúrbios, como Canôas.

Para a execução de taes melhoramentos que deverá obedecer a um plano de conjuncto, conta o actual director, dr. Octacilio Pereira, com o concurso efficaz e dedicado dos seus auxiliares immediatos, os chefes das 1.^a, 2.^a, 3.^a e 4.^a divisões, respectivamente, engenheiros Fernando de Abreu Pereira, Celso Pantoja, Frederico Von Bock e Dario Lassance, todos cercados de elementos de valor, como ajudantes, chefes de subdivisões e officinas, inspectores e residentes e de um pessoal subalterno disciplinado e capaz de produzir o maximo esforço em beneficio da Viação Ferrea, á qual sentem-se todos ligados por laços de uma solidariedade admiravel e forte.

Concluindo, mencionamos as visitas que a toda a Viação Ferrea fizeram, de uma vez, o dr. Arlindo Luz, engenheiro de destaque na classe e director da Estrada de Ferro Sorocabana, de São Paulo, e, de outra vez, os drs. Caetano Lopes Junior, Inspector Federal das Estradas de Ferro, Alberto Sangés, chefe de divisão da Inspectoria Federal das Estradas e Alberto Flores, engenheiro da Central do Brasil. Todos esses engenheiros, em entrevistas dadas aos jornaes ou por outra fórma, manifestaram o seu applauso ao que aqui viram, destacando a disciplina e correcção do pessoal da Viação Ferrea, a excellencia do material rodante e de tracção, os trabalhos das officinas e depositos e, finalmente, a organização e methodo de todos os serviços.

O sr. Presidente do Estado por decreto n.º 3725, de 9 do corrente, nomeou, o actual director interino, dr. Octacilio Pereira, director geral da Viação Ferrea, effectivo.

O dr. Octacilio Pereira ao apresentar ao Governo do Estado o seu relatorio sobre a exploração do trafego durante o mez de Outubro, em que se verificou o primeiro saldo na importancia de 241:412\$470, depois de 15 mezes continuos de deficits, termina a sua exposição com estas phrases:

“Ao concluir, sr. Secretario das Obras Publicas, permitti que me congratule comvosco e com o benemerito Governo do Estado, pelo saldo verificado em Outubro, pois, parece que, de ora em diante, salvo motivo de força maior, poder-se-á ter a segurança de que o equilibrio entre a receita e a despesa da Viação Ferrea será mais do que um facto, pois será elle ultrapassado, de modo a que o regimen dos saldos possa ser proseguido.

Para tanto, bastará que a esta directoria continuem a ser facultados os meios de manejar com absoluta precisão e liberdade de acção a despesa, jugulando-a, base essencial e decisiva, quando, como no nosso caso, a receita promete auxiliar o administrador de modo efficiente e é a consequencia do desenvolvimento da vida economica do nosso grande Estado.

Com justiça, que de minha parte deve emanar expontaneamente, consigno, aqui, com prazer, a dedicação empregada pelos srs. chefes de divisão e seus auxiliares, no sentido de conjugar esforços com esta directoria para a obtenção dos resultados ora apresentados.

E esta directoria não póde encobrir-vos que tão auspicioso resultado é tambem o reflexo preponderante da liberdade de acção, e a ella conferida, pelo insigne Presidente do Estado que, por essa fórmula agindo, bem interpretou a solução do problema ferroviario sul rio-grandense.”

E esta directoria não se enganava nas suas previsões, pois, desde Julho até Dezembro de 1926 os resultados financeiros mensaes aqui o attestam:

Mezos	Deficit	Saldo
Julho de 1926.....	1.362:670\$950	—
Agosto de 1926.....	61:971\$110	—
Setembro de 1926.....	324:718\$980	—
Outubro de 1926.....	—	241:412\$470
Novembro de 1926.....	—	426:458\$530
Dezembro de 1926.....	—	1.148:656\$900

A sensivel redução do deficit no mez de Agosto foi uma consequencia da immediata reacção operada com a redução das despesas de 603:191\$430 sobre as de Julho e bem assim com a elevação da receita.

O deficit de Setembro avolumou-se unicamente em consequencia da grande enchente que, durante 15 dias do mez, perturbou completamente os transportes em varios trechos da rêde, o que se reflectiu na baixa soffrida pela receita.

Do relatorio apresentado ao Governo do Estado e referente ao mez de Dezembro constam dados e conclusões que aqui transcrevo, em parte, com o fim de demonstrar evidentemente os resultados obtidos no 2.º semestre do anno em apreço.

**RECEITAS, DESPESAS, DEFICITS E SALDOS NO 2.º SEMESTRE
de 1926:**

MEZES	Receitas no 2.º semestre	Despesas no 2.º semestre	Deficits no 2.º semestre	Saldo no 2.º semestre
Julho	3.590:066\$560	4.952:737\$510	1.362:670\$950	---
Agosto	4.287:574\$970	4.349:546\$080	61:971\$110	---
Setembro	3.730:098\$770	4.054:817\$750	324:718\$980	---
Outubro	4.138:183\$020	3.896:770\$550	---	241:412\$470
Novembro	4.421:397\$570	3.994:939\$040	---	426:458\$530
Dezembro	5.395:369\$440	4.246:712\$540	---	1.148:656\$900
Totaes.....	25.562:690\$330	25.495:523\$470	1.749:361\$040	÷ 1.816:527\$900 --- 1.749:361\$040
	Saldo verificado no 2.º semestre 1926.....			÷ 67:166\$860

Receita verificada no 2.º semestre de 1926.....	25.562:690\$330
" orçada pela actual administração.....	26.590:000\$000
" arrecadada para menos.....	1.027:309\$670
Despesa verificada no 2.º semestre de 1926.....	25.495:523\$470
" orçada pela actual administração.....	27.158:715\$000
" realizada para menos	1.663:191\$530
Deficit previsto para o 2.º semestre de 1926.....	568:715\$000
Saldo verificado no 2.º semestre de 1926.....	67:166\$860
Receita total arrecadada em 1926.....	51.612:356\$810
" prevista pela actual administração.....	52.639:666\$480
" constante do orçamento para 1926.....	62.590:000\$000
" prevista para mais pela actual administração	1.027:309\$670
" prevista para mais no orçamento.....	10.977:643\$190
Despesa total realisada em 1926.....	55.391:102\$530

Despesa prevista pela actual administração.....	57.054:294\$060
" constante do orçamento de 1926.....	60.466:310\$040
" prevista para mais pela actual administração	1.663:191\$530
" prevista para mais no orçamento de 1926....	5.075:207\$510
Deficit no 1.º semestre de 1926.....	3.845:912\$580
Saldo no 2.º semestre de 1926.....	67:166\$860
Deficit total no exercicio de 1926.....	<u>3.778:745\$720</u>
Saldo total previsto no orçamento para o exercicio de 1926	<u>2.123:689\$960</u>
Previsto para menos.....	5.902:435\$680
Deficit total previsto pela actual administração para o exercicio de 1926.....	4.414:627\$580
Previsto para mais.....	635:881\$860
Receita do exercicio de 1925.....	53.124:937\$080
" " " " 1926.....	51.612:356\$810
" para menos em 1926.....	<u>1.512:580\$270</u>
Despesa no exercicio de 1925.....	56.511:839\$520
" " " " 1926.....	55.391:102\$530
" para menos em 1926.....	<u>1.120:736\$990</u>

COEFFICIENTE DE TRAFEGO NO EXERCICIO DE 1926

1.º semestre

Janeiro	117,98
Fevereiro	117,34
Março	108,28
Abril	111,34
Maió	115,47
Junho	119,42

2.º semestre

Julho	137,95
Agosto	101,45
Setembro	108,70
Outubro	94,17
Novembro	90,35
Dezembro	78,71

DESPESAS COM PESSOAL E MATERIAL NO 2.º SEMESTRE DE 1926

MEZES	Pessoal	Material	Total
Julho	2.581:142\$560	2.371:594\$950	4.952:737\$510
Agosto	2.336:323\$800	2.013:222\$280	4.349:546\$080
Setembro	2.225:017\$350	1.829:800\$400	4.054:817\$750
Outubro	2.187:347\$600	1.709:422\$950	3.896:770\$550
Novembro	2.125:450\$550	1.869:488\$490	3.994:939\$040
Dezembro	2.200:158\$400	2.046:554\$140	4.246:712\$540
Totaes.....	13.655:440\$260	11.840:083\$210	25.495:523\$470

Desse relatório as conclusões mais importantes foram as seguintes:

1) — O saldo de 1.148:656\$900 de Dezembro poderia elevar-se a cerca de 1.648:656\$900, si não continuassem em vigor as reduções tarifarias para os transportes de madeira, xarque e sub-productos, além de ter-se supprimido a taxa de $\frac{1}{2}\%$ ad-valorem.

O grande saldo obtido é o resultado da applicação das novas tarifas, mas, muito principalmente, é a consequencia do desenvolvimento dos transportes e da redução de despesas.

2) — O saldo conseguido para o 2.º semestre no valor de..... 67:166\$860 bem poderia ter-se elevado a 1.736:166\$860, si não vigorassem as reduções tarifarias apontadas e que representam, muito approximadamente, para os mezes de Setembro, Outubro, Novembro e Dezembro o valor total de

1.669:000\$000.

3) — O deficit para o exercicio de 1926, que no primeiro semestre já era de 3.845:912\$580, ficou reduzido a 3.778:745\$720, mas poderia ter ficado apenas em 2.109:745\$720, pelos motivos expostos acima.

4) — A receita apurada no 2.º semestre attingiu a 25.562:690\$330 enquanto que a que foi orçada pela actual administração attingia a 26.590:000\$000.

Mas, sommando á receita apurada os 1.669:000\$000 correspondentes ás reduções tarifarias apontadas, teriamos o total de 27.231:690\$330, isto é, mais 641:690\$330 do que a nossa previsão.

O mesmo se poderá dizer para a receita do exercicio de 1926 que attingiu a 51.612:356\$810, quando, sem as reduções tarifarias, poderia attingir a 53.281:356\$810, isto é, 641:690\$330 mais do que a nossa previsão.

5) — Quanto ás despesas verifica-se que se gastou, no 2.º semestre.

menos 1.663:191\$500 do que a importancia prevista pela actual administração.

6) — Quanto aos coefficients de trafego, de 137,95, o mais elevado e attingido em Julho de 1926, conseguiu-se baixar a 78,71, em Dezembro do mesmo.

7) — Reduzem-se os transportes militares, pois, apenas trata-se de reconduzir as forças militares ás suas sédes; intensificam-se os transportes de mercadorias; augmenta-se o numero de trens; aguarda-se o transporte de gado em pé e sente-se que a atmospheria de paz reinante estimula o productor e desenvolve francamente a vida economica do Estado, tudo indicando que uma nova éra de trabalho surge aureolada pelas beneficas consequencias dos dinheiros entrados com o recente emprestimo americano negociado pelo Governo do Estado.

Em torno da vida da Viação Ferrea sente-se um desafio nas negociações, na confiança da offerta e na certeza dos pagamentos immediatos das contas em atrazo e bem assim, de ficarem em dia.

E' a vida economica e financeira que resurge, com bafejos de dias felizes e é a abertura de um novo caminho para a qual trouxemos o nosso modesto concurso, amparados pelo homem que dirige os destinos do Estado tão superiormente e ainda com o vosso apoio, certos de que deveriamos confiar na riqueza do Rio Grande, uma vez que tinhamos liberdade de acção, confiança e apoio decididos.

Iremos para diante, emprehendendo, trabalhando e com iniciativas proficuas, mas, sem outras preocupações, por emquanto, que não as de gastar pela conta de custeio, sem velleidades de apresentar grandes saldos, mas orientados pelo espirito de trazer equilibrada a desposa com a receita e zelando pela situação que se creou.

Concluindo esta já longa exposição, devo fazer justiça aos srs. chefes de divisão, que tanto me auxiliaram para que podessemos attingir o fim collimado e aos seus dignos subordinados, todos procurando cumprir os seus deveres e conjugar esforços intelligentemente.

E' justo que o Governo do Estado procure amparar o pessoal da Viação Ferrea, pois, tem elle sabido cumprir o seu dever e ir mesmo muito além, tanto nos momentos de paz e labor, como nos de labor e revoluções.

A nova tabella que se irá estudar, após, a revisão do regulamento, e que poderá vigorar a partir do 2.º semestre do corrente anno, deverá ir ao encontro dos interesses do pessoal da Viação Ferrea, amparando-o, melhorando as suas condições de vida e levando aos seus lares dias mais tranquillos e mais felizes.

Concluo, Sr. Secretario, congratulando-me com S. Exa. o Sr. Presidente do Estado e comvosco, pelos resultados que a bôa sorte me permittiu apresentar-vos, collaborando assim, junto ao Governo, para a grande obra da administração riograndense, sempre proba, sempre orientada e sempre modelar.

Quanto á “Estimativa financeira” para o 2.º semestre de 1926 os dados foram os seguintes:

Total approximado a pagar:

Mezes	Importancias
Julho	21.597:667\$180
Agosto	23.073:866\$720
Setembro	25.552:206\$330
Outubro	16.413:405\$420
Novembro	18.348:115\$470
Dezembro	18.164:545\$250

Os deficits financeiros, approximados, no mesmo periodo attingiram a:

Mezes	Importancias
Julho	15.364:958\$670
Agosto	19.055:836\$640
Setembro	20.504:261\$550
Outubro	11.409:979\$270
Novembro	13.273:725\$850
Dezembro	13.154:405\$050

Apraz-me registrar que, taes deficits foram reduzidos, mensalmente, a ponto da estimativa financeira para o mez de Julho do anno corrente, de 1927, accusar um saldo de 748:500\$440, e, emquanto que em Julho de 1926 mantinha a Viação Ferrea uma conta corrente com o saldo devedor ao Banco Pelotense de 5.000:000\$000, em Julho deste anno, de 1917, o saldo passou a ser credor na importancia de..... 1.696:309\$500.

PATRIMONIO DA VIAÇÃO FERREA

Pela circular n.º 45, de 27 de Outubro de 1924, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, foi determinado a execução dos serviços para avaliação do Património das Estradas de Ferro Nacionaes.

SERVIÇOS EXECUTADOS NA VIAÇÃO FERREA

1) — Pela 3.ª divisão (locomoção):

A 3.ª divisão iniciou os seus trabalhos, em 21 de Setembro de 1925, empregando continuamente dois engenheiros e 1 dactylographo, concluindo-os a 20 de Maio deste anno.

Apenas lhe falta dactylographar uma parte e effectuar a revisão geral dos trabalhos a serem apresentados.

Todas as Officinas e seus machinismos, Depositos, Uzinas, Postos de Visita, foram inventariados minuciosamente, organizando-se um trabalho modelar, pela apresentação de dados preciosos e uteis.

As despesas totaes montaram a 25:134\$232, para serem levadas á conta de custeio.

2) — Pela 4.^a divisão (via permanente):

Os trabalhos da 4.^a divisão, foram iniciados em Setembro de 1926 e proseguem com actividade, pois, a sua conclusão leva regular tempo, pela vastidão das linhas, quantidade de edificios, obras d'arte, etc.

Foram organizadas tres turmas de engenheiros, com o pessoal necessario, além do pessoal que trabalha nesse serviço, nos escriptorios.

De Setembro de 1926 a Março deste anno, as despesas com tal trabalho attingiram a 22:050\$000, no escriptorio e a 24:694\$818 com as tres turmas, seja o total de 46:744\$818 nos 7 mezes ou 6:677\$030 por mez.

1.^a e 2.^a divisão

Recentemente iniciaram os respectivos trabalhos.

CONCLUINDO:

A 3.^a divisão está com os seus trabalhos quasi ultimados, enquanto que a 4.^a divisão prosegue com as suas turmas, nas linhas.

As 1.^a e 2.^a divisões, apenas, agora iniciaram seus trabalhos.

As despesas totaes feitas pela 3.^a divisão, até Maio, e pela 4.^a até Março deste anno, montam a 71:879\$050, em conta de custeio.

PESSOAL

O numero total de pessoal da Viação Ferrea, que, em 21 de Julho de 1926 era de 13,134, sendo 11,622 em conta de custeio e 1.512 em conta de capital, passou a ser em 31 de Outubro do mesmo anno de 10.121, sendo 9.892 em conta de custeio e 229 em conta de capital.

Foram assim dispensados naquelle periodo 3.013 empregados, sendo 1.730 em conta de custeio e 1.283 em conta de capital, representando a economia total até 31 de Outubro de 611:194\$700.

Por divisão tinha-se, em conta de custeio e capital:

Divisões	31 de Julho	31 de Outubro	Redução
1. ^a	748	659	89
2. ^a	3.407	2.626	781
3. ^a	3.601	3.211	390
4. ^a	5.378	3.625	1.753
Total	13.134	10.121	3.013

Em 31 de Dezembro a situação era a seguinte:

1. ^a Divisão	676
2. ^a "	2.646
3. ^a "	3.233
4. ^a "	3.656

Total..... 10.211, o que representa ainda, em relação a Julho, a redução de **2.923** empregados.

Os coefficients da despesa com pessoal em conta de custeio e em relação á despesa total e á receita apuradas, foram:

Mezes	Em relação á	
	despesa	receita
Janeiro	63,85 %	75,33 %
Fevereiro	67,60 %	79,32 %
Março	64,32 %	69,65 %
Abril	64,48 %	71,79 %
Maió	63,42 %	73,24 %
Junho	65,35 %	78,04 %
Média do 1. ^o semestre.....	64,79 %	74,36 %
<hr/>		
Julho	61,50 %	84,84 %
Agosto	62,03 %	62,93 %
Setembro	60,94 %	66,24 %
Outubro	62,48 %	58,84 %
Novembro	59,59 %	53,84 %
Dezembro	58,60 %	46,12 %
Média do 2. ^o semestre.....	60,87 %	60,71 %

Em Maio deste anno, 1927, se obtinha 49,66 % em relação á despesa e 44,95 % em relação á receita.

Assim, enquanto que, em Julho de 1926, tinha-se despesa com pessoal correspondente a 61,50 % da despesa total, restando, portanto, 38,50 % para materiaes, em Maio deste anno tal despesa correspondeu a 49,66 % da despesa total, restando 50,34 % para materiaes e saldos, isto é, mais 11,84 % do que em Julho.

Enquanto que, em Julho de 1926, tinha-se a despesa com pessoal, correspondente a 84,84 % da receita, restando, portanto, 15,16 % para materiaes, em Maio deste anno tal despesa correspondeu a 44,95 % da receita, restando, portanto, 55,05 % para materiaes e saldos, isto é, mais 39,89 % do que em Julho de 1926.

PESSOAL E MATERIAL

Para resaltar as reduções também apuradas com a despesa de materiaes no 2.º semestre de 1926 basta citar os seguintes dados:

DESPEZA	1.º semestre	2.º semestre	Totaes	Para menos no 2.º semestre
Pessoal	15.615:198\$210	13.547:515\$100	29.162:713\$310	— 2.067:683\$110
Material e diversos..	14.301:934\$970	11.980:787\$450	26.282:722\$420	— 2.321:147\$520
Totaes.....	29.917:133\$180	25.528:302\$550	55.445:435\$730	— 4.388:830\$630

Quer dizer que, no segundo semestre de 1926, apesar de estarem ahí incluídas as elevadas despesas do mez de Julho, quando se teve o maior deficit atingido na Viação Ferrea de 1.362:670\$950, verifica-se um decrescimo de despesa, em relação ao 1.º semestre, assim representado:

Pessoal	2.067:683\$110
Material e diversos.....	2.321:147\$520
Total da redução.....	4.388:830\$630

PESSOAL LICENCIADO

As despesas com licenças para tratamento de saude em 1926 apresentaram o seguinte movimento:

Mezes	Importancias
Janeiro	22:102\$550
Fevereiro	38:779\$400
Março	48:147\$400
Abril	46:865\$600
Maiο	61:426\$000
Junho	63:244\$100
Julho	56:081\$300
Agosto	44:154\$100
Setembro	33:943\$300
Outubro	35:049\$800
Novembro	35:355\$050
Dezembro	23:430\$700
Total.....	508:579\$300

Por divisão:

Divisões	Total	Mensal
1. ^a	55:414\$700	4:617\$891
2. ^a	126:746\$300	10:561\$858
3. ^a	207:369\$200	17:280\$766
4. ^a	119:053\$100	9:921\$091
Total	508:579\$300	42:381\$606

O vulto de taes despesas não podia deixar de exigir providencias da directoria, afim de, cohibindo abusos, reduzir-as ás suas justas proporções. Assim é que, após as medidas postas em pratica pelos srs. chefes de divisões, os resultados appareceram com a reduccão sensivel das importancias mensaes no 2.^o semestre.

INSTRUCCOES E REGULAMENTARES

Vigoram ainda na Viação Ferrea as instrucções regulamentares de transportes approvadas por aviso do Ministro da Viação e Obras Publicas, de 22 de Fevereiro de 1922, visto que as novas instrucções regulamentares enviadas ao Governo Federal para approvação, juntamente com as novas tarifas approvadas pela portaria de 23 de Julho de 1926, não foram approvadas em virtude de conterem pontos de vista differentes dos da Contadoria Central Ferroviaria.

Entretanto, esta directoria acaba de mandar proceder a uma revisão, afim de, novamente, submettel-as á approvação do Governo Federal, em virtude das defficiencias existentes nas instrucções antigas e ainda em vigor nesta estrada.

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DA VIAÇÃO FERREA

Estudar uma administração de estrada de ferro, é em realidade, como disse Mr. Lewis H. Haney, professor da Universidade de New York, "tão importante como estudar uma constituição politica".

E de facto, elaborar regulamentos para uma via ferrea constitue obra que jamais será perfeita, exigindo sempre, tarde ou cedo, retoques, novas adaptações e ampliações, de accordo com a evolução do serviço e da vida administrativa de uma estrada.

O regulamento dos serviços da Viação Ferrea, approvado por decreto n.º 3.281, de 29 de Fevereiro de 1924, do Governo do Estado, e

actualmente em vigor, necessita ser revisado, afim de que novas disposições possam ser adaptadas, de fôrma a corresponderem ás necessidades do desenvolvimento crescente dos serviços da Viação Ferrea.

Além de reorganizações que se tornam precisas com o intuito de dar melhor disposição e ampliar certos serviços de importancia capital, pensa esta directoria propôr a criação de um departamento commercial, anexo á estatistica, como órgão complementar do serviço do trafego. Esta criação é imposta pela conveniencia de dar-se ao trafego os elementos de que carece para, de sua parte, mais de perto conhecer a intensidade do movimento commercial que irá affectar directamente a massa dos transportes a seu cargo.

Com a criação da secção commercial pensa esta directoria ficar de posse de elementos seguros para determinação do trafego provavel da estrada, sua intensidade, sentido, etc., de fôrma a poder, com tempo, preparar e dispôr de seu material de tracção e rodante, com melhor aproveitamento.

Procura, porém, desde já, a directoria, estudar o assumpto, e, nesse sentido, mandou proceder a um inquerito, por intermédio do inspector da contadoria na fronteira, sr. Armando Nogueira, relativo ao intercambio commercial do Rio Grande do Sul com as republicas platinas.

Por outro lado, a seu pedido, tem recebido esclarecimentos e sugestões de industrialistas e companhias, com vultosos interesses nos transportes da Viação Ferrea, os quaes são submettidos a consciencioso exame, para, afinal, julgar-se das necessidades de adopção de novas normas administrativas, referentes á exploração commercial da estrada.

E' de esperar que, em futuro proximo, um entendimento continuo e efficaç entre as classes productora e commercial do Estado com a Viação Ferrea se estabeleça, permittindo, de certo modo, animar e engrandecer o surto economico do Estado.

QUADRO DO PESSOAL

O quadro do pessoal da Viação Ferrea e respectivos vencimentos, approved por portaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas, em data de 7 de Julho de 1923, e actualmente em vigôr, não correspondeu já no exercicio em apreço ás necessidades dos serviços desta estrada, quer quanto ao numero e categorias de pessoal, quer quanto aos vencimentos estabelecidos.

Esta directoria, pensa, ainda neste anno, submeter ao Governo do Estado para approvação e encaminhamento ao Governo Federal, o novo quadro, de accordo com a reforma acima alludida do regulamento dos serviços da estrada.

PESSOAL E ADMINISTRAÇÃO

No excellent livro do engenheiro chileno, Raul Simon, intitulado "Administração Commercial de E. de Ferro" encontram-se conceitos sobre o valor do pessoal das vias ferreas e que merecem especial destaque. Assim, diz elle, que, estudando-se as administrações e organizações industriaes se dedica maior attenção aos systemas do que aos homens encarregados de formal-os e manejal-os.

Da mesma fôrma se dedica bastante tempo e dinheiro aos problemas de ordem technica, á efficiencia das machinas e ao custo das materias primas, mas, muito pouco importancia se attribue á efficiencia e valor dos homens.

Com esse elemento gastam, as estradas de ferro, importancias que oscillam entre 50 e 60 % das despesas totaes da exploração, o que dá ao problema do pessoal logar de maior destaque na vida das administrações ferroviarias.

A tendencia das estradas de ferro americanas é considerar as condições physicas e mentaes dos empregados como um "factor de rendimento" da estrada e não como um simples dever social desta para com aquelles. Sob este ponto de vista as companhias não se preocupam, geralmente, de attender o futuro economico do pessoal, julgando que é isso uma questão da incumbencia privada de cada empregado, pelo que não cuidam da creação de Caixas de Pensões e Aposentadorias, etc.

Entretanto, taes companhias cuidam rigorosamente de tudo que se refere á segurança, bem estar e educação dos empregados, tendendo-se alli para a creação de um departamento que se occupará exclusivamente do problema pessoal, com as seguintes funcções:

- a) — Obtenção do pessoal
- b) — Hygiene e segurança
- c) — Educação para o serviço
- d) — Investigação das condições de trabalho
- e) — Recreio e descanso
- f) — Regulamentação dos trabalhos e salarios.

Quanto ao caso da Viação Ferrea póde-se dizer que o problema do pessoal vae se desenvolvendo aos poucos, mas, sem um programma preliminar.

Entretanto, é necessario organizar tal programma, utilizando-se os elementos, já existentes, de previdencia social e outros.

Assim, já tem a Viação Ferrea a Caixa de Aposentadorias e Pensões, com excellent serviço medico e hospitalisação, a Cooperativa dos Empregados com as suas escolas de Artes e Officios e seus cursos para ambos os sexos. As Sociedades de Amparo Mutuo e Beneficente dos Empregados, diversas associações recreativas, Escolas para feitores, machinistas e pessoal dos trens, telegraphistas e dactylographos.

Para obtenção do pessoal já ha regulamentação, fixando-se o maximo da idade, condições de saude, competencia e idoneidade.

Quanto á hygiene, já foram creadas turmas dotadas de apparatus para desinfeção de prédios, além das medidas abaixo citadas sobre habitações.

A parte recreativa para o pessoal, a directoria della vae se occupando e prestando todo o seu apoio ás iniciativas do pessoal, amparando-as devidamente.

Quanto ao seguro de vida do seu pessoal, cogita já a directoria em estudar o caso, junto ás Companhias Seguradoras.

Emfim, o problema sob o seu aspecto geral está merecendo a maior consideração pela directoria e não póde ser descurado, dada a sua importancia capital, especialmente quanto ás condições de trabalho e salario.

Continúa a ser objecto de cogitação desta directoria a solução do problema das habitações operarias, como uma necessidade imperiosa para os serviços da Viação Ferrea e uma medida de protecção aos seus servidores devotados e disciplinados, se ainda providencia de ordem hygienica não estivesse a indicar a conveniencia de offerecer-se maior garantia á saúde dos operarios e de suas familias.

Nesse sentido, póde-se dizer que a Viação Ferrea, a despeito de todas as difficuldades, vem preparando um programma, que aos poucos se vae realisando em beneficio do seu pessoal e dos seus serviços.

As villas operarias recentemente construidas em Couto, Cacequy e Piratiny já attestam sobejamente os resultados de tal iniciativa, e, a criação de um "Fundo de Reserva das habitações" na Viação Ferrea, virá, dentro em breve, permittir a realisação definitiva e em maior escala do programma já esboçado.

TRANSPORTES

A parte deste relatorio referente ao trafego desenvolve, sufficientemente, o assumpto, offerecendo dados esclarecedores. Pequenos movimentos sediciosos perturbaram, no começo do anno, a marcha dos serviços de transportes e, bem assim, a grande enchente de Setembro.

Entretanto, afóra taes occurrencias, os serviços correram normalmente e desenvolveram-se de modo satisfactorio, apesar de não ter havido os transportes de gado em pé com destino aos frigorificos de Rio Grande e Pelotas.

MOVIMENTO E LINHAS TELEGRAPHICAS

O serviço do movimento de trens melhorou sensivelmente com a ampliação da rêde telegraphica e installação de apparatus do serviço de "contrôle".

Tem a Viação Ferrea uma rede telegraphica excellente, bem conservada e dispõe de um serviço de "movimento" capaz de exercer o contróle dos trens de modo efficiente.

O actual quadro do pessoal em vigor, por demais deficiente, difficulta, em parte, taes serviços, bem assim os demais do trafego.

TARIFAS

Esta directoria, reputando o problema do estudo e applicação de tarifas de alta importancia, não visando sómente a majoração das mesmas, como recurso para conjurar crises de ordem economico-financeiro que, em todo o Brasil vem affectando sériamente o organismo da vida propria que devem ter as estradas de ferro, resolveu encarar a solução de tal problema sob ponto de vista mais amplo, dando-lhe uma orientação compativel com as necessidades economicas do Estado e as exigências dos serviços da Viação Ferrea.

Nesse sentido aqui transcreve-se trechos das instrucções dadas á 1.^a divisão:

"E' intenção desta directoria facilitar os transportes de mercadorias, indo ao encontro dos interesses publicos, sempre que dahi não redundem prejuizos para os da Viação Ferrea. Bem sabido é que as nossas tarifas não permitem alterações, sem autorização especial do Governo Federal, salvo responsabilidades de certa ordem, em que incorrerá o Governo do Estado quando as modificar, sponte sua, para menos.

Entretanto, desejo que certos transportes sejam estudados de modo a incremental-os, animado, assim, a producção ou exploração de certas mercadorias ou industrias."

.....

"Em face da exposição que vos acabo de fazer, manifestando-vos cabaes desejos de ir ao encontro do interesse publico, reflexo que é de uma industria de transportes como a Viação Ferrea deste Estado, peço as vossas providencias para que, sob tal conciliação, mandeis estudar os problemas que julgardes de oportunidade, acceitando as indicações que, para isso vos fizer o sr. Eng.^o Chefe da 2.^a divisão (trafego)."

.....

"Assim, mandareis estudar:

- 1) — Verificação dos resultados que offerecem as actuaes tarifas para os transportes:
 - a) — quanto aos interesses da producção, encarada sob os diversos aspectos em que se póde subdividir;

- b) — idem quanto á economia nacional, sob o ponto de vista geral;
 - c) — idem quanto aos interesses do arrendatario, encarado, não como explorador industrial dos transportes, mas, sim como detentor do principal meio de transporte, do qual depende a vida economica do Estado;
 - d) — idem quanto á vida economico-financeiro da Viação Ferrea, suas responsabilidades e o seu desenvolvimento futuro.
- 2) — Quaes as modificações a introduzir para a conciliação necessaria e opportuna de tão multiplos intereses ?
 - 3) — Determinação da natureza das mercadorias que, pela immediata reducção de tarifas, poderão ter maior producção, maiores transportes e maior consumo.
 - 4) — Procurar generalisar, o mais possivel, a recepção de certas mercadorias por vagão completo ou trem completo, indicando as vantagens a serem offerecidas aos expeditores.
 - 5) — Offerecer vantagens sobre certa tonelagem a transportar de determinadas mercadorias, tendo em vista os transportes no sentido da importação ou da exportação.
 - 6) — Precisar a possibilidade de reduzir, temporariamente, tarifas a valores inferiores ao custo do serviço, para determinados productos que, por emquanto, só poderão attingir aos mercados de consumo sob a protecção de tal medida.
 - 7) — Verificar a conveniencia ou inconveniencia, para o expeditor e para a Viação Ferrea, de ser mantida a tarifação por cabeça de gado em pé, carneiros, etc.”

UNIDADES DE TRAFEGO

As seguintes unidades de trafego apuradas para o 1.º semestre e para o fim do anno de 1926, são bastante elucidativas:

DESIGNAÇÃO	Resultado obtido no fim do 1.º semestre de 1926	Resultado obtido no fim do anno de 1926
Receita bruta	26.049:666\$480	51.612:356\$810
Despesa de custeio.....	29.895:579\$060	55.391:102\$530
Deficit	3.845:912\$580	3.778:745\$720
Coefficiente de trafego.....	114,76	107,32
Extensão em trafego.....	2.606,275	2.606,275
Numero de trens organizados, em serviço retribuido	22.739	43.385
Trens-kilometro. Total geral retribuido	2.795.797	5.322.066
Locomotivas-kilometro. Total geral..	4.515.244	8.650.813
Vehiculos-kilometro. Total retribuido..	20.069.099	39.424.583
Receita total por kilometro de linha..	9:994\$980	19:803\$112
Despesa total por kilometro de linha..	11:470\$616	21:252\$977
Deficit por kilometro de linha.....	1:475\$636	1:449\$865
Total da despesa de custeio por ton-kilometro	\$153,663	\$150,118
Receita bruta por ton.-km. de peso util retribuido	\$133,895	\$139,877
Deficit por ton.-km. de peso util retribuido	\$019,768	\$010,241
Numero de toneladas-kilometro de peso util retribuido	194.552.748	368.983.570

CUSTO E RECEITA DA TONELADA-KILOMETRO

Durante o anno de 1926 os dados referentes ao custo e á receita da ton.-km. transportada foram os seguintes:

MEZES	Custo	Receita	Saldo	Deficit
Janeiro	\$148,870	\$126,183	—	\$022,687
Fevereiro	\$155,802	\$132,782	—	\$023,020
Março	\$151,467	\$139,886	—	\$011,581
Abril	\$150,687	\$135,336	—	\$015,351
Maió	\$152,160	\$131,773	—	\$020,387
Junho	\$164,295	\$137,582	—	\$026,713
Julho	\$181,702	\$131,709	—	\$049,993
Agosto	\$137,950	\$135,935	—	\$001,965
Setembro	\$185,689	\$170,819	—	\$014,870
Outubro	\$143,377	\$152,259	\$008,882	—
Novembro	\$133,994	\$148,298	\$014,304	—
Dezembro	\$115,356	\$146,558	\$031,202	—
Médias do anno.....	\$150,118	\$139,877	—	\$010,241

Verifica-se, portanto, que em 1926, as médias foram:

ton.-km. custo	\$150,118
ton.-km. receita	\$139,877

E' interessante a comparação do custo e da receita médios da ton.-km. em diversas estradas de ferro brasileiras:

ESTRADAS	Custo	Receita
Estrada de Ferro Central do Brasil.....	\$090	\$069
" " " Oeste de Minas	\$296	\$221
" " " Noroeste do Brasil	\$202	\$134
" " " Goyaz	\$415	\$393
Rêde Cearense	\$159	\$110
Estrada de Ferro Therezopolies.....	\$158	\$100
" " " Rio do Ouro	\$083	\$027
Rêde Sul Mineira	\$339	\$278
Companhia Mogyana	\$151	\$216
Estrada de Ferro Sorocabana.....	\$110	\$129
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.....	\$150	\$140

Comparando-se o custo da ton.-km. na Viação Ferrea com o das demais estradas, verifica-se que unicamente os das estradas Central do Brasil, Rio do Ouro e Sorocabana são inferiores ao daquella.

Quanto á receita, verifica-se que a da Viação Ferrea é inferior ás das estradas Oeste de Minas, Goyaz, Sul Mineira e Mogyana, respectivamente, em \$081, \$253, \$138 e \$076 por ton.-km. e superior ás das estradas Central do Brasil, Noroeste, Cearense, Therezopolis, Rio do Ouro e Sorocabana, respectivamente, em \$071, \$006, \$030, \$040, \$113 e \$011.

COEFFICIENTE DE TRAFEGO EM 1926

Mezes	Coefficiente
Janeiro	117,98
Fevereiro	117,34
Março	108,28
Abril	111,34
Maió	115,47
Junho	119,42
Julho	137,95
Agosto	101,45
Setembro	108,70
Outubro	94,17
Novembro	90,35
Dezembro	78,71

**INTERCAMBIO COMMERCIAL POR INTERMÉDIO DAS ESTRADAS
DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE, FERRO CARRIL CENTRAL
DEL URUGUAY, FERRO CARRIL NORDESTE ARGENTINA
E BRAZIL GREAT SOUTHERN**

a) — Com a São Paulo-Rio Grande

Ha annos atraz o movimento de mercadorias para São Paulo por intermédio da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e Sorocabana assumiu proporções elevadas, visto que a Viação Ferrea e aquellas duas estradas pertenciam a Brazil Railway, que instituiu tarifas especiaes para os transportes directos de vinho nacional, banha, alfafa, etc. Assim, a exportação para São Paulo, em vagões completos, de alfafa, cereaes, banha e vinho, tomou tal vulto que momentos houve em que a estação de Marcellino Ramos chegou a ficar com as suas linhas congestionadas, exigindo providencias immediatas.

A importação de mercadorias era, porém, muito menor.

Tal situação desapareceu com a cessação das tarifas especiaes, mas, deve se cuidar de estudar o caso, afim de ver se será possível intensificar tal intercambio, prejudicado, actualmente, pela baldeação obrigada de todas as mercadorias em Marcellino Ramos ou Rio Uruguay. Creio que um entendimento entre as tres estradas interessadas permittirá chegar-se a um accôrdo que concilie os interesses economicos das mesmas, tendo-se, porém, em vista os altos interesses economicos do Rio Grande do Sul.

b) — Com a F. C. Central del Uruguay

O intercambio commercial por esta estrada já teve tambem muito maior movimento do que o actual, principalmente quanto á exportação, dando-se como em Marcellino Ramos, o congestionamento das linhas na estação de Sant'Anna do Livramento.

A intensidade de tal movimento diminuiu por causas varias, pois a tendencia natural, quanto á exportação, é encaminhar grande parte dos productos riograndenses para o porto do Rio Grande.

A estação de Sant'Anna do Livramento, ligada a de Rivera, da Central del Uruguay, por uma linha de duas bitolas, exporta especialmente madeiras, cereaes, herva-matte, farinha de mandioca, fumo, lã e productos de xarqueada e importa sal, farinha de trigo, kerozene, gazolina, carvão Cardiff, folhas de Flandres, arame, etc.

Um entendimento entre as administrações das duas estradas, vem sendo feito para a intensificação de taes transportes, mediante alteração de tarifas razoaveis, tendo-se, porém, em vista, os interesses economicos do Rio Grande do Sul.

c) — Com a F. C. Nordeste Argentina

As difficuldades para um maior intercambio residiram sempre na falta de ligação da estação da Viação Ferrea em Uruguayana com o

porto fluvial desta cidade, o que muito encarece a mercadoria. Nesse sentido está, porém, o problema sendo estudado por esta directoria.

Entretanto, a F. C. Nordeste Argentina transporta para a cidade de Uruguayana e uma parte destinada á rêde da Viação Ferrea, principalmente, assucar de Pernambuco e farinha de trigo da Argentina. A Viação Ferrea encaminha para aquella estrada de ferro madeiras, herba-matte, fumo, couros seccos, lã, cereaes, pelles, aguardente e farinha de mandioca.

Esse intercambio poderá ser intensificado, mediante accordo com a administração da F. C. Nordeste Argentina, consultados, ainda aqui, os interesses economicos do Estado.

d) — Com a Brazil Great Southern

A precaria situação desta estrada não tem permittido um maior e desejado intercambio com a Viação Ferrea, porém, cessado aquelle principal motivo, o movimento poderá incrementar-se com vantagens para as duas estradas.

O F F I C I N A S

As tres officinas de reparação e conservação das locomotivas, carros e vagões são deficientes para attenderem ás necessidades da totalidade do material rodante e de tracção e, por isso, trata-se de amplial-as e da construcção de uma officina para carros e vagões no km. 3,700 da linha de Porto Alegre a Santa Maria.

Este ultimo serviço foi paralysado em Agosto de 1926, por economia, mas, está novamente em andamento, de accordo com os recursos do momento. Estuda-se tambem a acquisição da força motora e machinas ferramentas para tal officina.

DEPOSITO DE LOCOMOTIVAS

As obras dos depositos de locomotivas de Couto e Piratiny não foram paralyzadas, mas, tiveram marcha lenta. Entretanto, a conclusão dos serviços dar-se-á ainda neste anno de 1927, ficando a Viação Ferrea com dois depositos modelos em construcção e adaptação.

Necessaria se torna a construcção de novos depositos em diversos pontos, especialmente em Cacequy, Bagé e Gravatahy.

COMBUSTIVEIS

De preferencia queimou-se carvão nacional e lenha, importando-se carvão briquette estrangeiro para consumo nas linhas do littoral e fronteira e ainda para garantia do trafego no inverno, devido á deficiencia do fornecimento das quantidades requisitadas de carvão nacional.

A Companhia Minas de São Jeronymo forneceu em 1926 a quantidade de 107.379 toneladas e a de Butiá 25.405 toneladas, tendo a primeira contracto para fornecimento annual de 120.000 toneladas.

O total fornecido foi de 132.784 toneladas, mas, consumiram-se 116.555 toneladas, ficando em stock 16.229 toneladas.

Esta directoria mostrou, por documentos insophismaveis e por mais de uma vez, que a queima do carvão nacional nas locomotivas da Viação Ferrea não é economica, embora seja necessaria e se justifique como proteccionismo a uma industria importante e riograndense.

E não o é, porque as Companhias pouco se tem esforçado para offererem combustivel escolhido, lavado, isto é, melhorado, vendendo-o sempre por preços altos, tendo-se em vista a sua equivalencia com o carvão briquette e o preço deste.

Actualmente a Viação Ferrea dispõe de 26 % da totalidade das suas locomotivas, em condições de bem queimarem o carvão nacional isoladamente em suas grelhas, ao passo que as 74 % restantes devem queimar-o misturado com lenha.

A Companhia Minas de São Jeronymo concluirá o seu contracto de fornecimento em Setembro deste anno de 1927 e deseja reformal-o, o que é justo dentro de certos limites.

Conforme informou esta directoria ao Governo do Estado, para a novação do actual contracto, dever-se-á ter em consideração os seguintes pontos:

- 1.º) — o contracto actual é para o fornecimento de 10.000 toneladas mensaes, durante 3 annos, e está em vigôr desde 3 de Setembro de 1924, devendo findar-se a 3 de Setembro deste anno;
- 2.º) — os preços tem limites estabelecidos, obedecendo ás oscillações do custo do carvão estrangeiro;
- 3.º) — a queima do carvão nacional é antieconomica para a Viação Ferrea, mas, em parte, consulta os interesses economicos do Estado e constitue uma importante industria em exploração, amparada superiormente pelo grande e principal consumo da Viação Ferrea;
- 4.º) — a companhia tem os seus capitaes, aliás já bem vultosos, empregados em tal exploração e tem desenvolvido a sua producção, em quantidade, com o fim de attender ás necessidades da Viação Ferrea;
- 5.º) — quanto á qualidade do carvão, pouco tem ella feito para

melhoral-a, contando-se por isso, ainda, com cerca de 40 % de coisas imprestaveis, sendo 30 % de cinzas, 10 % de schisto, pyrites, pedras, etc.;

- 6.º) — justo é que se ampare tal industria, mas dentro de certos limites contractuaes que, assegurando a vida da Companhia não sacrifique em extremo a economia da Viação Ferrea;
- 7.º) — se ouro deixa de sahir do paiz com a aquisição de carvão nacional é preciso conhecer-se até que ponto ha nisso conveniencia de ordem moral, economica e financeira;
- 8.º) — os preços devem consultar os interesses de ambas as partes, Cmpanhia e Viação Ferrea, devendo, porém, ser inferiores, em qualquer hypothese, aos actuaes;
- 9.º) — bases seguras devem ser estabelecidas para a formação de taes preços, abandonando-se as bases actuaes e estudando-se outras mais praticas e em harmonia relativa com a equivalencia do carvão nacional em relação ao etxrangeiro inglez, briquette;
- 10.º) — o limite das quantidades mensaes deve ser inferior ao actual, oscillando entre 6 e 7 mil toneladas, como minimo, podendo a Viação Ferrea adquirir mais, se houver necessidades e os preços então lhe conviérem, nunca podendo estes ser superiores aos do contracto;
- 11.º) — fica a Viação Ferrea, portanto, com o direito de escolher entre um e outro carvão, o nacional e o estrangeiro, além do limite estabelecido acima, qual o carvão que mais lhe convém adquirir.

RECONSTRUCCÃO DE OBRAS D'ARTE

O serviço da reconstrucção das alvenarias de obras d'arte prosegue com relativa actividade e não póde ser posto de lado, dadas as más condigões de muitas obras. Ha muito ainda a fazer-se nesse sentido.

INSTALLAÇÕES HYDRAULICAS

Proseguem os serviços com as novas installações hydraulicas, de modo a ter-se um fornecimento d'agua ás locomotivas, officinas, etc., garantido, economico e regular. Taes trabalhos, orientam-se por um programma elaborado préviamente pela 4.ª divisão.

LASTRAMENTO DAS LINHAS COM PEDRA BRITADA

Problema de alta relevancia na Viação Ferrea, é um dos capitães a serem executados e obedecerá um programma seguro e capaz de permittir o lastramento geral com pedra britada de todas as linhas e ramoes da Viação Ferrea dentro de 6 annos. Nenhum outro serviço deve merecer maior atenção.

SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Proseguiu-se com a substituição de trilhos em diversos trechos de linhas, aproveitando-se o material restante da ultima encommenda e com grandes vantagens para o trafego e segurança das linhas.

Problema de real importancia, está sendo estudado com interesse e segura orientação, de modo a ser executado sob a base de um programma definitivo.

DORMENTES

A substituição de dormentes assumiu proporções não relativas ás necessidades, mas tende a attingir o seu maximo possivel.

A encommenda de 100.000 dormentes de aço permittiu o inicio do emprego desse material na linha de Rio Grande a Bagé, com resultados que ultrapassam á expectativa, apezar de conhecer-se alli os que a experiencia de 30 annos dictou.

O lastro local é proprio para o emprego de dormentes de aço, que, terão mais ampla applicação na rêde, logo que a maioria do seu actual lastro seja substituido por lastro de pedra britada.

CERCAMENTO DA LINHA

O cercamento da linha deve ser terminado e, para isso, no fim do anno de 1926, foram encommendados os materiaes necessarios para a construcção de uma grande parte das cercas. Um programma já elaborado orientará tal construcção.

SUBSTITUIÇÃO E REFORÇO DE PONTES

Prosegue-se no reforço de pontes com vigamentos de madeira em diversos trechos, afim de melhorar as suas condições de resistencia e permittir o trafego das locomotivas de maior peso por eixo motor.

Problema de grande importancia, a substituição de algumas pontes e o reforço definitivo da grande maioria dellas, não póde ser a sua solução retardada por muito tempo, visto que se precisa adaptal-as á resistencia para o trafego de locomotivas com o peso de 16 toneladas por eixo.

O caso vem sendo objecto de cogitações desta directoria, que facilitou a uma firma do Rio de Janeiro, representante de uma grande fabrica belga, o estudo *in loco* das condições de todas as pontes entre Porto Alegre e Santa Maria, por engenheiro francez de reputada capacidade technica.

Esse estudo foi executado sem compromisso algum para a Viação Ferrea e póde ser feito para as pontes de outras linhas, por qualquer outra firma que por elle se interessar, nas mesmas condições.

CONSTRUCÇÃO DE VARIANTES

Em Agosto de 1926 os serviços das variantes na linha de Porto Alegre a Santa Maria estavam muito reduzidos e bem assim na linha de Santa Maria a Cruz Alta, quando houve necessidade de paralyzal-os completamente, por medida de economia. Desde então taes trabalhos se acham completamente paralyzados, com graves prejuizos para o trafego da estrada, si outros inconvenientes não trouxesse, ainda, a suspensão, por tempo indeterminado, de trabalhos importantes como estes.

E' urgente o proseguimento dos trabalhos das variantes citadas e, bem assim, o inicio dos mesmos serviços de Cruz Alta até Passo Fundo.

HORTO FLORESTAL

A conservação do Horto Florestal, mantido pela 4.^a divisão desta estrada, está obedecendo ás instrucções elaboradas por esta directoria, sendo de esperar os melhores resultados possiveis com a plantação das essencias de eucalyptus, tanto para a sua utilização como combustivel nas fornhalhas das locomotivas, como para dormentes na linha.

Problema de alta importancia futura, a plantação e sua conservação correm por conta do Estado, não sendo opportuno cogitar-se da sua ampliação.

CONTA DE CAPITAL

De accôrdo com os termos da clausula IV do contracto de arrendamento em vigôr, vêm sendo executados melhoramentos ahi indicados

cujas despesas, nos termos da clausula III, item III, são levadas á conta capital da Viação Ferrea.

O limite de 84.391:535\$354, a despendere pela Viação Ferrea e correspondente aos 200 milhões de francos belgas pagos pelo Governo Federal pela encampação da rêde, já foi excedido, visto que até 31 de Dezembro de 1926 foram gastos 86.630:008\$640, isto é, mais..... 2.238:473\$286.

Adiante encontrareis maiores esclarecimentos.

Embora os termos da letra b do item III, clausula III do mesmo contracto, preveja levar-se em conta de capital o que exceder ao limite acima prefixado, applicado em melhoramentos, ha motivos para pensar-se na revisão do actual contracto para melhor ficar regulada a applicação de novas e vultosas importancias em importantes melhoramentos de necessidade e urgencia reconhecidas.

RELAÇÕES COM OUTRAS ESTRADAS

Esta directoria tem procurado manter e estreitar as relações com as estradas de ferro, ás quaes está ligada por trafego mutuo ou outros motivos de ordem economica.

Um entendimento perfeito vem existindo entre a Viação Ferrea e as seguintes estradas: São Paulo-Rio Grande e Sorocabana com as quaes mantem trafego mutuo de passageiros, Brazil Great Southern e Ferro Carril Central del Uruguay.

A Viação Ferrea teve a honra de receber as visitas dos directores dessas quatro vias ferreas, srs. engenheiros Moreira Garcez, Arlindo Luz, Alvaro Crespo de Oliveira e Hugh Grindley, além da visita honrosa dos engenheiros Caetano Lopes Junior, inspector federal das estradas, Alberto Gastão Sangés, chefe do gabinete da Inspectoria Federal das Estradas e Alberto Flores, ajudante de divisão da Central do Brasil e, mais, a dos engenheiros Couto Fernandes, Gustavo Kock e Oscar Castilhos, da Inspectoria Federal das Estradas.

A esses dignos visitantes offereceu a Viação Ferrea hospedagem condigna, proporcionando-lhes ensejo de tudo examinar e bem conhecer a organização administrativa da estrada, seus programmas de melhoramentos, etc.

A retribuição de taes visitas se impõe, não sómente como cortezia, mas tambem como uma necessidade de ordem technica, administrativa e economica, pois ha muito que estudar e apprender em taes visitas, além do estreitamento das relações entre administradores e chefes de serviço.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Ao assumir a directoria da Viação Ferrea reconheci logo a necessidade de crear-se um órgão consultivo e, por isto, em circular n.º 127, de 14 de Agosto, foi instituido o Conselho de Administração da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, nos moldes seguintes:

CONSTITUIÇÃO DO CONSELHO

O conselho será constituído pelo Director e os actuaes quatro chefes de serviço, exclusivamente.

REUNIÕES DO CONSELHO

Terão lugar, pelo menos, duas vezes por mez, mas sempre que possível, se realisará uma sessão por semana.

FINS DO CONSELHO

Destina-se o Conselho a promover relações mais intimas de aproximação dos chefes de serviços, entre si e com o director, tornando mais facil a troca de ideias sobre os diversos serviços das divisões e promovendo iniciativas de utilidade, medidas de fiscalisação.

Ahi se definirão attitudes, se desfarão quaesquer difficuldades surgidas durante a marcha dos trabalhos nas divisões e se estudarão problemas de administração, encaminhando os de ordem technica, economica, etc.

Reservando, embóra, o director o direito que lhe assiste de deliberar de accôrdo com as responsabilidades decorrentes do seu cargo, desejará sempre ouvir os seus auxiliares nos diversos assumptos de administração que comportarem essa sua attitude.

Emfim, visam taes reuniões estabelecer uma necessaria unidade de vistas na administração de todas as divisões nas relações destas para com a directoria, pois, abusos apontados, deficiencias de alguns serviços e melhoramentos ou regularisação de outros constituirão assumptos para a tomada de medidas, em conjuncto ou separadamente, de modo a que resultados verdadeiramente efficientes possam ser obtidos.

ACTA DAS SESSÕES

O secretario da directoria a juizo do director, poderá assistir ás sessões, afim de tomar apontamentos para a redacção da acta, que, uma vez approvada e assignada na reunião seguinte, deverá ser enviada, por copia, ao Exmo. Snr. Dr. Secretario das Obras Publicas.

Na falta do Secretario, qualquer chefe de serviço poderá organizar a acta citada, por indicação do director.

Levada tal deliberação ao conhecimento do Governo, S. Exa. o Sr. Presidente do Estado, Dr. A. A. Borges de Medeiros se dignou exarar o seguinte despacho: “Merece applausos a feliz iniciativa”.

De 17 de Agosto a fins de Dezembro foram realizadas 13 reuniões, cujas actas, devidamente assignadas pelo director e demais chefes de divisões, foram enviadas ao Governo.

RECONHECIMENTO AO PESSOAL

E' de justiça salientar o concurso efficaz que prestaram a esta directoria os srs. engenheiros chefes de divisão, seus ajudantes e demais auxiliares, e, para o fazer nada mais poderia resaltar tal justiça do que reproduzir aqui a circular n.º 19 de 8 de Fevereiro, dirigidas aos srs. chefes de divisão, referente aos resultados apresentados pela directoria, ao Governo do Estado sobre a exploração do trafego no mez de Dezembro de 1926.

“Dando-vos copia do relatorio de Dezembro, que acabo de enviar ao Governo do Estado, apraz-me salientar o concurso precioso que prestastes á Directoria da Viação Ferrea, para a obtenção de resultados tão auspiciosos, quão surprehendedentes.

Para tal o factor “**homem**” não podia deixar de representar papel saliente, pois, nelle se concentram poderes e iniciativas que, muitas vezes, nas administrações e em dados momentos difficeis é elemento decisivo de victoria.

No nosso caso, a meu ver, tivemos o concurso muito efficaz de todos os nossos auxiliares, taes como ajudantes, chefes de sub-divisões, chefes de secções e de officinas, inspectores, residentes, todos empenhados na obra regeneradora que coube a esta directoria iniciar, afim de conjurar uma crise grave e assoberbante.

Nunca pretendi vencer unicamente com o meu proprio esforço e, por isso, no momento critico, appellei para o pessoal da Viação Ferrea, certo de que nelle encontraria o desejado auxilio e as precisas forças para a grande lucta que se ia travar, entre elementos diversos.

Os resultados conseguidos e attestados nos diversos itens do relatorio citado, não podem deixar de desvanecer a todos nós, como uma justa compensação aos nossos esforços intelligente e dedicadamente conjugados para o mesmo fim.

E' por isso que desejo dar aqui um testemunho eloquente, sincero e franco do meu profundo reconhecimento ao pessoal da Viação Ferrea, lembrando-vos a conveniencia de dar-lhe a saber esta minha attitude e bem assim a parte final do relatorio e referente ao meu modo de pensar quanto aos melhores dias que lhe desejo promover, dentro em breve.

Uma summula dos resultados obtidos sobre receitas, despesas, saldos e deficits no 2.º semestre e no exercicio de 1926 seria de todo conveniente levar ao conhecimento dos vossos auxiliares immediatos, aqui e na linha.

Firmemos o principio de união que nos fortalecerá sempre mais e mais, sendo “um por todos e todos por um”.

Aos srs. engenheiros Fernando Olynto de Abreu Pereira, Celso Pantoja, Frederico Von Bock e Dario Lassance, chefes respectivamente da 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª divisão, e bem assim ao eng.º Aymoré Drummond de Macedo, secretario desta directoria, deixo aqui consignado os meus agradecimentos, extensivos aos seus ajudantes e a todo pessoal da Viação Ferrea.

CONCLUSÃO

Esta directoria reconhece que os resultados satisfactorios a que attingiu a administração da Viação Ferrea, nada mais são do que a consequencia da liberdade de acção e absoluta confiança que lhe dispensou o benemerito sr. Presidente do Estado, em momento de sérias difficuldades e apprehensões para a sua administração, na parte referente a vida economica da estrada.

E nessa “liberdade de acção e absoluta confiança” consubstancia-se um programma de administração, que só pôde enaltecer o criterio de quem o applica, mostrando que o bom funcionamento dos diversos serviços da Viação Ferrea pôde e deve ser independente do organismo puramente politico sobre o qual se esteia a administração modelar do Estado.

Conferir ás emprezas do Estado uma organização autonoma, uma personalidade moral distincta, com orçamento especial e impôr-lhes as mesmas normas da contabilidade de empresas privadas, são regras aconselhadas pelo eminente economista Charles Gide para administrar-as com successo e que vem tendo integral applicação nos serviços da Viação Ferrea.

Permitto-me ainda transcrever o seguinte trecho do Curso de Economia Politica de Gide:

“Gambetta disait: “On gouverne avec un parti: on administre avec des capacités”. Mais le danger c’est que les partis au pouvoir n’entendent nullement séparer l’administration du gouvernement. C’est là l’écueil des entreprises d’Etat.”

O nosso caso, porém, para felicidade do Rio Grande e honra dos seus governantes, é bem diverso e os factos incontestes assim o affirmam.

A S. Ex.^a o sr. Presidente do Estado tributa o director da Viação Ferrea a sua gratidão e presta a sua homenagem ao homem que vem dirigindo os destinos do Rio Grande do Sul, sob sãos principios politicos e administrativos, tornando-o justamente credor do respeito e admiração do povo rio-grandense.

A vós, sr. Secretario das Obras Publicas, o meu reconhecimento e a minha admiração, não podendo deixar de prestar tambem a minha homenagem ao vosso antecessor, dr. Sergio Ulrich de Oliveira.

Octacilio Pereira

Director Geral.

1.^a Divisão



Administração Central

**A Administração Central apresentou o
seguinte movimento :**

RELAÇÃO NOMINAL DO PESSOAL DE CATEGORIA SUPERIOR DA 1.ª DIVISÃO

Chefia — Porto Alegre

NOMES	CATEGORIAS
Eng.º Fernando Olyntho de Abreu Pereira	Engenheiro Chefe
Eng.º Aymoré Drummond	Engenheiro Ajudante (destacado nas funções de Secretario da Directoria).
Eng.º Ivo Pinto Ribeiro	Licenciado

1.ª sub-divisão — Contabilidade Geral

Oswaldo Ehlers	Chefe
Julio Charlier	Ajudante
Licinio Caceres	Guarda-livros
Francisco Matte	Contador
Henrique Northfleeth Filho	Ajudante
Marino Eichenberg	Chefe da 1.ª secção
Francisco Crossetti	" " 2.ª "
Gaspar Cunha	" " 3.ª "
Pedro Farias	" " 4.ª "
Victor Charlier	Procurador
João Grott	"
Luiz Ladario Guterres Valle	" (Rio)
João P. da Fonseca	Inspector
José F. Mendes	"
Armando Nogueira	"
Armando P. Santos	"
Elibio Bertoia	"
Otto Brinckmann	Thesoureiro
Augusto Brinckmann	Fiél do Thesoureiro
Octacilio Chaves	Pagador
Henrique Lucksinger	"
Achylles Martel	"
Luiz Salles	"
Wolf Povoas	"

2.^a sub-divisão — Estatística

NOMES	CATEGORIAS
Eng. ^o Ildefonso da Silva Dias.....	Engenheiro Chefe
Eng. ^o Ayres Pires de Oliveira.....	" Ajudante

3.^a sub-divisão — Almoxarifado

Eng. ^o José Simeão Soeiro de Souza.	Engenheiro Chefe
Eng. ^o Julio Avila	" Ajudante
Viriato Costa	Chefe da 2. ^a secção
Francisco Pereira	" " 3. ^a "
José M. da Silva Tavares.....	Ajudante da 3. ^a secção
Jorge Thormann	Armazenista em Santa Maria
Balante Tomasi	Ajudante
João Corrêa Braga	Armazenista em Rio Grande
João Bollick	Ajudante
Pedro Fortes	Armazenista do Armazem da Pa- pelaria em Porto Alegre
Olympio Barnech	Ajudante do Armazenista de Por- to Alegre
Francisco Dutra	Ajudante do Armazenista de Por- to Alegre
Augusto Kruse	Armazenista de Gravatahy
Ulysses Teixeira dos Santos.....	Armazenista de Garibaldi
Hugo de Sá Campello.....	Despachante na Alfandega do Rio Grande
Albino Gonçalves Borges.....	Despachante na Alfandega de Porto Alegre.

4.^a sub-divisão — Laboratorio de Ensaio e Analyses

Eng. ^o Adherbal Duarte.....	Engenheiro Chefe (desempenhando as funcções de Ajudante do Eng. ^o Chefe da 1. ^a Divisão)
--	--

1.^a DIVISÃO

Em 31 de Dezembro de 1926, o pessoal desta divisão era o seguinte:

CHEFIA

Engenheiro Chefe	1
Engenheiros Ajudantes	2 (1 destacado nas funcções de Se- cretario da Dire- ctoria).

1.^a SECÇÃO — (Expediente)

Escrepturarios de 1. ^a classe.....	3
Dactylographos	5
Porteiro	1
Archivista	1
Ajudante de archivista.....	1
Continuos	3
	<hr/>
	14

1.^a sub-divisão — (Contabilidade)

CHEFIA

Chefe	1
-------------	---

1.^a SECÇÃO — (Contabilidade geral)

Ajudante	1
Guarda-livros	1
Escrepturarios de 1. ^a classe.....	6
Escrepturarios de 2. ^a classe.....	5
Escrepturarios de 3. ^a classe.....	5
Escrepturarios de 4. ^a classe.....	5
Dactylographos	5
Continuos	2
	<hr/>
	30

2.^a SECÇÃO — (Thesouraria e Pagadoria)

Thesoureiro	1
Fiél	1
Pagadores	5
Procuradores	3
Escrepturario de 2. ^a classe.....	1
Escrepturario de 3. ^a classe.....	1
Dactylographo	1
Camareiros	4
	<hr/>
	17

3.^a SECÇÃO — (Contadoria)

Contador	1
Ajudante	1
Inspectores	5
Escrepturarios de 1. ^a classe.....	15
Escrepturarios de 2. ^a classe.....	30
Escrepturarios de 3. ^a classe.....	44

Escripturarios de 4. ^a classe.....	26
Archivista	1
Auxiliar de Archivista.....	1
Continuos e serventes	4
	<hr/>
	128

2.^a sub-divisão — (Estatística)

Engenheiro Chefe	1
Engenheiro Ajudante	1
	<hr/>
	2

PESSOAL

Escripturarios de 1. ^a classe.....	4
Escripturarios de 2. ^a classe.....	12
Escripturarios de 3. ^a classe.....	16
Escripturarios de 4. ^a classe.....	15
Dactylographos	3
Continuos	2
	<hr/>
	52

3.^a sub-divisão — (Almoxarifado)

Engenheiro Chefe	1
Engenheiro Ajudante	1
	<hr/>
	2

1.^a SECÇÃO

Escripturario de 1. ^a classe.....	1
Escripturario de 2. ^a classe.....	1
Escripturario de 3. ^a classe.....	3
Dactylographo	1
Continuos e serventes.....	3
	<hr/>
	9

2.^a SECÇÃO

Chefe	1
Escripturarios de 1. ^a classe.....	2
Escripturarios de 2. ^a classe.....	5
Escripturarios de 3. ^a classe.....	3
Escripturarios de 4. ^a classe.....	3
Auxiliar de escripta	1

Dactylographo	1
Fiscaes	2

27

Alfandega

Despachantes	2
Escripturario de 2. ^a classe	1

3

Armazem da Papelaria

Chefe	1
Escripturario de 2. ^a classe	1
Expedidores	3
Serventes	3

8

Armazem de Porto Alegre

Chefe	1
Ajudante	1
Escripturario de 2. ^a classe	1
Escripturario de 3. ^a classe	1
Escripturarios de 4. ^a classe	2
Conferente	1
Diarista	1
Capataz	1
Chauffeur	1
Serventes	6

16

Armazem de Gravatahy

Chefe	1
Fiel	1
Serventes	2

4

Descarga de carvão em Gravatahy

Guincheiro	1
Capataz	1
Carvoeiros	6

8

3.^a SECÇÃO — (Agencia de Compras)

Chefe	1
Ajudante	1
Escripturario de 3. ^a classe.....	1
Escripturario de 4. ^a classe.....	1
Recebedores	8
Capatazes de turma, immediatos e apontadores	21
Chefes de trem de lenha e guarda- freios	20
Rondas e trabalhadores.....	210
	<hr/>
	263

Armazem de Santa Maria

Chefe	1
Ajudante	1
Escripturario de 2. ^a classe.....	1
Escripturario de 3. ^a classe.....	1
Escripturario de 4. ^a classe.....	1
Fiél	1
Classificador de madeira.....	1
Conferentes	2
Capataz	1
Serventes	7
Trabalhadores diaristas	15
	<hr/>
	32

Armazem de Garibaldi

Chefe	1
Fiél	1
Escripturario de 3. ^a classe.....	1
Serventes	2
	<hr/>
	5

Descarga de carvão em Ligação

Chefe	1
Apontador	1
Guincheiros	2
Manobreiro	1
Trabalhadores	17
	<hr/>
	22

Armazem do Rio Grande

Chefe	1
Ajudante	1
Escrepturario de 2. ^a classe	1
Escrepturarios de 3. ^a classe	2
Escrepturarios de 4. ^a classe	2
Fiél	1
Conferentes	3
Capataz	1
Serventes	9
Trabalhadores	15
	<hr/>
	36

Descarga de carvão em Pelotas

Recebedor de carvão	1
-------------------------------	---

4.^a sub-divisão — (Laboratorio de Ensaios e Analyses)

Engenheiro Chefe	1
----------------------------	---

RESUMO

Chefia	1
Ajudantes	2
Secção de Expediente	14
Contabilidade	176
Estatistica	42
Almoxarifado	427
Laboratorio de Ensaios e Analyses	1
Conductor de Automovel	1
	<hr/>
Total	676

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

1.) — RESULTADOS FINANCEIROS

Foi o seguinte o resultado financeiro de 1926:

Receita	51.612:356\$810
Despesa	55.391:102\$530
Deficit	3.778:745\$720
Coefficiente do trafego	107,32

discriminando:

DISCRIMINAÇÃO	1.º semestre	2.º semestre	Total do anno
Receita	26.049:666\$480	25.562:690\$330	51.612:356\$810
Despesa	29.895:576\$060	25.495:523\$470	55.391:102\$530
Deficit	3.845:912\$580	—	3.778:745\$720
Saldo	—	67:166\$860	—
Coefficiente	114,76	99,73	107,32

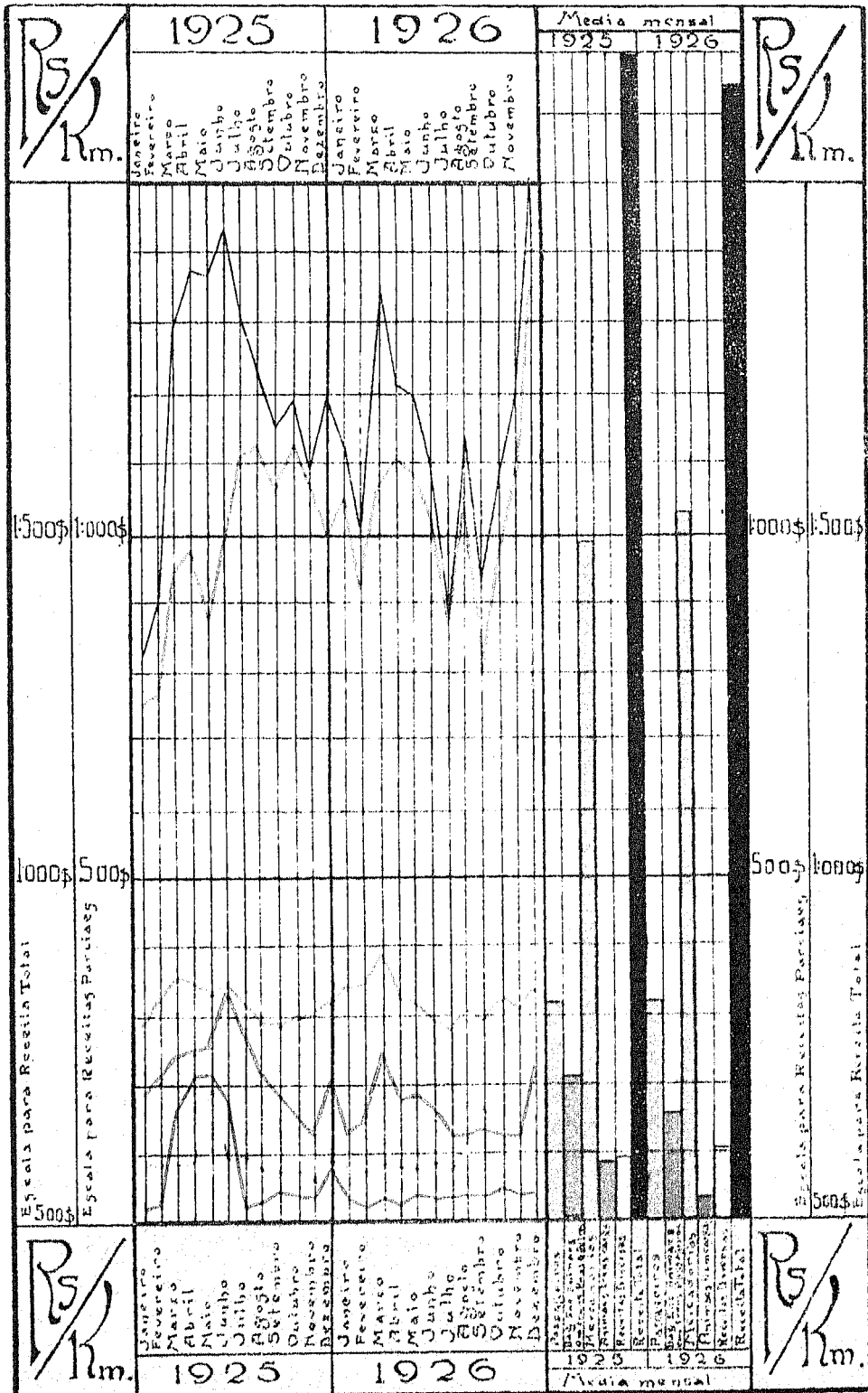
Verifica-se, portanto, que, em virtude do grande corte operado nas despesas, no segundo semestre, este encorrou-se com o saldo de..... 67:166\$860 contra o deficit, no 1.º semestre, de 3.845:912\$580.

Conseguiu-se, assim, reduzir o deficit no exercicio de 1926 para 3.778:745\$720.

Discriminação da receita do anno de 1926

TITULOS	1.º semestre	2.º semestre	Total	% do total
Passageiros	5.250:309\$350	4.837:634\$340	10.087:943\$690	19,54
Bagagens e en- commendas	2.599:217\$110	2.031:810\$030	4.631:027\$140	8,97
a transportar	7.849:526\$460	6.869:444\$370	14.718:970\$830	28,51

RECEITAS POR CAPITULOS E Km DE LINHA



Extensão média em traçado . 2.606 Km 275

Visão:

Ydetson de A. Dias
 Eng.º de Hefe da 2ª Sub-Divisão

TITULOS	1. semestre	2. semestre	Total	% total
Transporte	7.849:526\$460	6.869:444\$370	14.718:970\$830	28,51
Mercadorias	16.292:337\$220	15.952:459\$520	32.244:796\$740	62,47
Animaes em trens de passag.	108:332\$680	202:320\$930	310:653\$610	0,60
Animaes em trens de carga ..	468:669\$980	608:952\$040	1.077:622\$020	2,09
Vehiculos	33:765\$120	56:206\$860	89:971\$980	0,18
Telegrammas	60:304\$290	76:905\$260	137:209\$550	0,27
Armazenagens	79:640\$240	53:088\$660	132:728\$900	0,26
Rendas diversas	1.157:090\$490	1.743:312\$690	2.900:403\$180	5,62
Totacs	26.049:666\$480	25.562:690\$330	51.612:356\$810	100,00

O quadro a seguir indica, por especie, a receita arrecadada nos ultimos cinco annos:

TITULOS	1922	1923	1924	1925	1926
Passageiros	7.352:237\$240	7.027:051\$020	9.270:122\$180	9.979:894\$230	10.087:943\$690
Bagagens e encomendas	1.873:489\$240	2.033:141\$880	4.266:251\$810	6.250:243\$890	4.631:027\$140
Mercadorias	23.269:689\$990	22.550:962\$860	24.051:707\$500	30.897:887\$120	32.244:796\$740
Animaes em trans de passageiros ..	192:739\$470	287:483\$090	412:323\$150	419:382\$830	310:653\$610
Animaes em trens de carga	1.344:693\$500	1.900:999\$180	2.294:249\$970	2.627:828\$120	1.077:622\$020
Vehiculos	21:318\$560	19:618\$640	23:039\$500	47:622\$780	89:971\$980
Telegrammas	88:774\$940	88:691\$460	141:599\$710	146:159\$590	137:209\$550
Armazenagens	91:459\$460	87:013\$460	103:805\$040	119:227\$340	132:728\$900
Rendas diversas	1.543:388\$620	1.601:683\$060	2.256:159\$930	2.636:681\$180	2.900:403\$180
Totales	35.777:771\$020	35.596:644\$650	42.819:258\$790	53.124:937\$080	51.612:356\$810

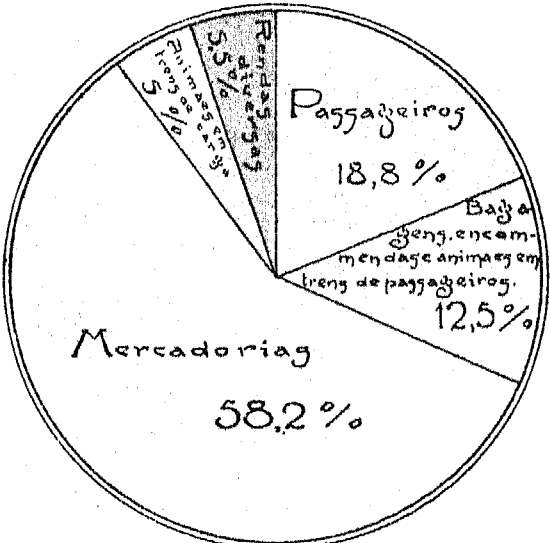
V.F.R.G.S.

1ª Divisão 2ª Sub-Divisão

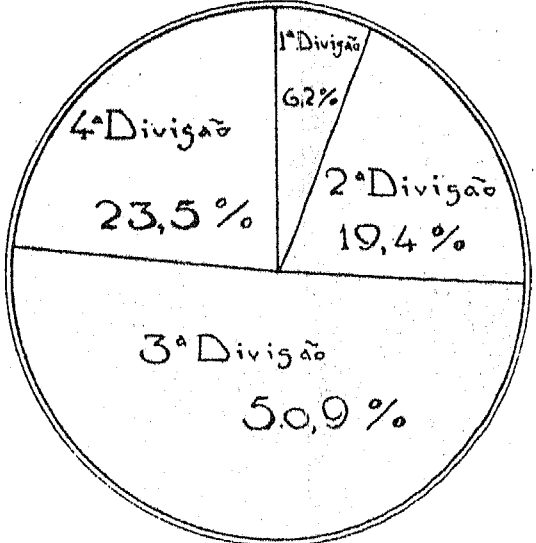
PERCENTAGEM das RECEITAS PARCIAES SOBRE a TOTAL

PERCENTAGEM das DESPEZAS das DIVISÕES SOBRE a TOTAL

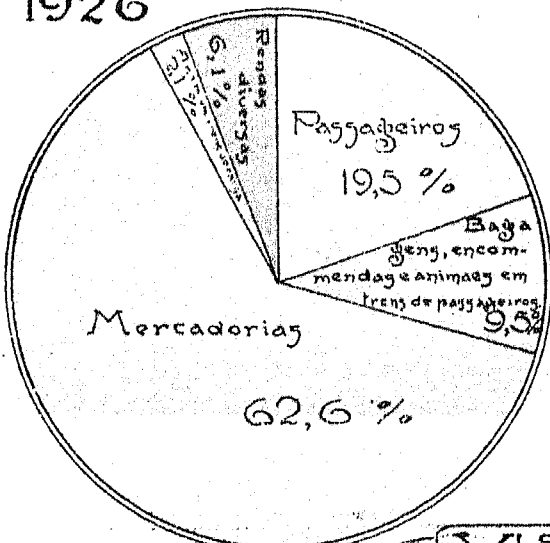
1925



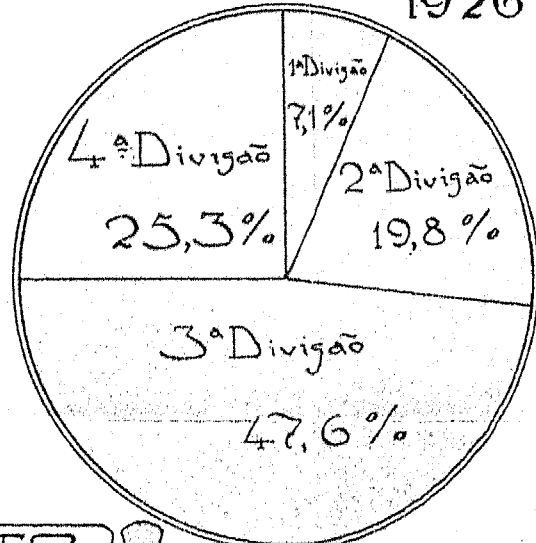
1925



1926



1926



VISTO
Ude...
 1926

Demonstração da receita do anno de 1926

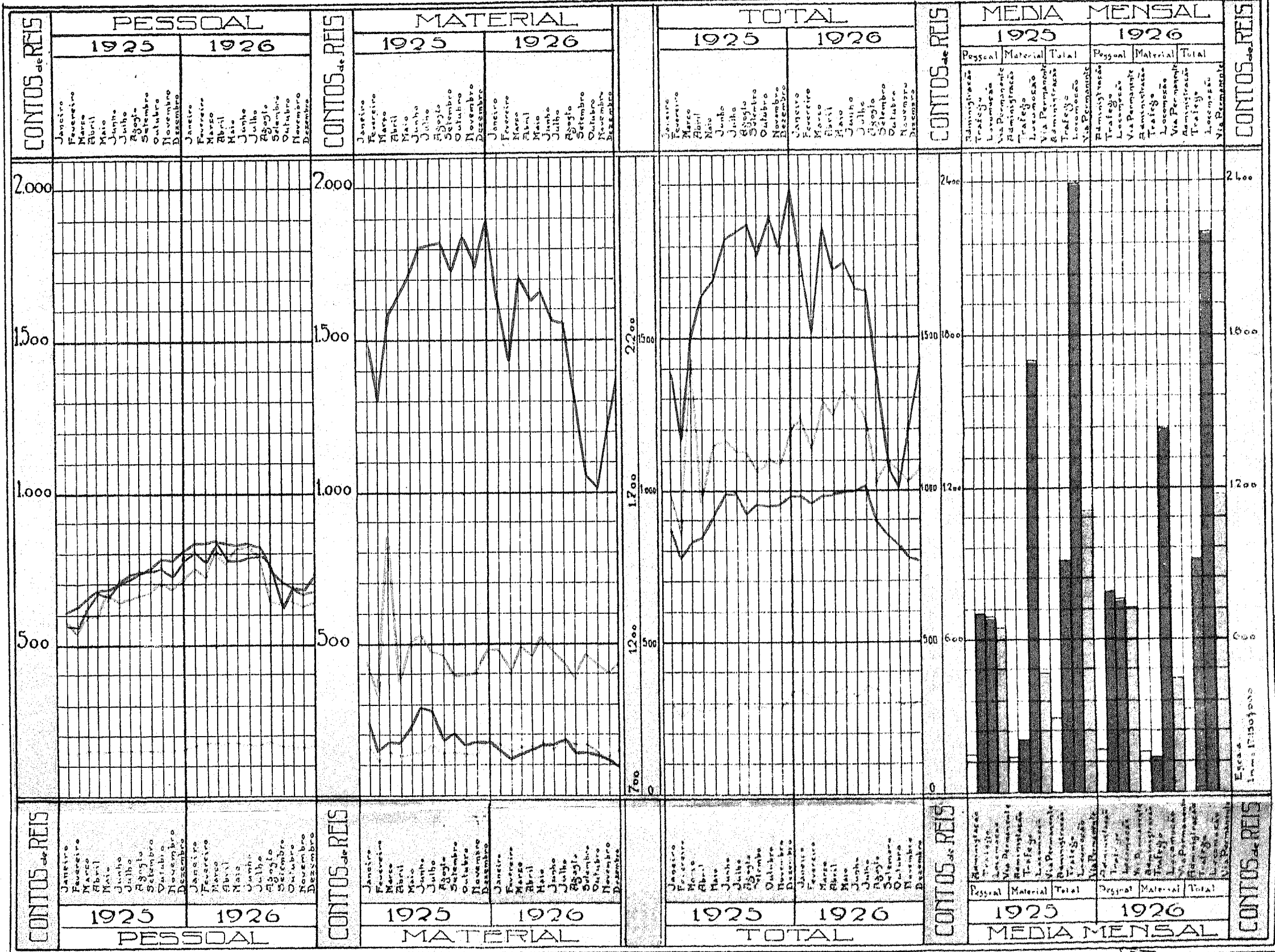
TITULOS	Numero e toneladas	Passageiro- kilometro e ton. kilomet.	Receita	% do total
Passageiros	1.101.750,	89.985.992	5.250:309\$350	20,15
Bagagens	2.378,846	779.620	479:940\$470	1,84
Encomendas	15.381,952	2.882.967	2.119:276\$640	8,14
Mercadorias	476.579,662	142.423.113	16.292:337\$220	62,54
Animaes em trens de passageiros..	1.399,500	228.894	108:332\$680	0,42
Idem em trens de carga	8.764,700	3.141.087	468:669\$980	1,80
Vehiculos	632,100	104.071	33:765\$120	0,13
Telegrammas	—	—	60:304\$290	0,23
Armazenagens ...	—	—	79:640\$240	0,31
Rendas diversas .	—	—	1.157:090\$490	4,44
Total 1.º semestre	—	—	26.049:666\$480	100,00
Passageiros	830.988,	72.944.649	4.837:634\$340	18,92
Bagagens	2.591,793	863.660	572:093\$640	2,24
Encomendas	11.491,489	1.898.843	1.459:716\$390	5,71
Mercadorias	385.123,435	130.664.914	15.952:459\$520	62,40
Animaes em trens de passageiros..	1.961,750	337.993	202:320\$930	0,79
Idem em trens de carga	11.014,800	4.034.402	608:952\$040	2,38
Vehiculos	487,778	158.685	56:206\$860	0,22
Telegrammas	—	—	76:905\$260	0,31
Armazenagens ...	—	—	53:088\$660	0,21
Rendas diversas .	—	—	1.743:312\$690	6,82
Total 2.º semestre	—	—	25.562:690\$330	100,00
Total do anno ...	—	—	51.612:356\$810	—
Demonstração da receita, considerando todo o anno				
Passageiros	1.932.738,	162.930.641	10.087:943\$690	19,55
Bagagens	4.970,639	1.643.280	1.052:034\$119	2,04
Encomendas	26.873,441	4.781.810	3.578:993\$030	6,93
Animaes em trens de passageiros..	3.361,250	566.887	310:653\$610	0,60
Mercadorias	861.703,097	273.088.027	32.244:796\$740	62,47
Animaes em trens de carga	19.779,500	7.175.489	1.077:622\$020	2,09
Vehiculos	1.119.878,	262.756	89:971\$980	0,17
Telegrammas	—	—	137:209\$550	0,27
Armazenagens ...	—	—	132:728\$900	0,26
Rendas diversas .	—	—	2.900:403\$186	5,62
Total do anno ...	—	—	51.612:356\$810	100,00

A discriminação da despesa de custeio feita durante o exercício de 1926 e distribuída, entre as quatro divisões é a seguinte:

DIVISÕES	1.º SEMESTRE			
	Pessoal	Material	Total	%
Administração Central	1.047:021\$600	955:958\$570	2.002:980\$170	6,76
Trafego	5.009:136\$250	886:590\$630	5.895:726\$880	19,73
Locomoção	4.783:996\$700	9.668:373\$490	14.452:370\$190	48,34
Via Permanente	4.733:228\$050	2.811:273\$770	7.544:501\$820	25,23
Total do 1.º semestre	15.573:382\$600	14.322:196\$460	29.895:579\$060	100,00
	2.º SEMESTRE			
Administração Central	998:619\$000	942:491\$720	1.941:110\$720	7,62
Trafego	4.308:578\$100	804:432\$750	5.113:010\$850	20,05
Locomoção	4.404:667\$300	7.551:811\$730	11.956:479\$030	46,90
Via Permanente	3.943:575\$860	2.541:347\$010	6.484:922\$870	25,43
Total do 2.º semestre	13.655:440\$260	11.840:083\$210	25.495:523\$470	100,00
	TOTAL DO ANNO			
Administração Central	2.045:640\$600	1.898:450\$290	3.944:090\$890	7,12
Trafego	9.317:714\$350	1.691:023\$380	11.008:737\$730	19,88
Locomoção	9.188:664\$000	17.220:185\$220	26.408:849\$220	47,68
Via Permanente	8.676:803\$910	5.352:620\$780	14.029:424\$690	25,32
Total do anno	29.228:822\$860	26.162:279\$670	55.391:102\$530	100,00

A discriminação mensal da receita e despesa no anno de 1926, encontra-se no quadro seguinte:

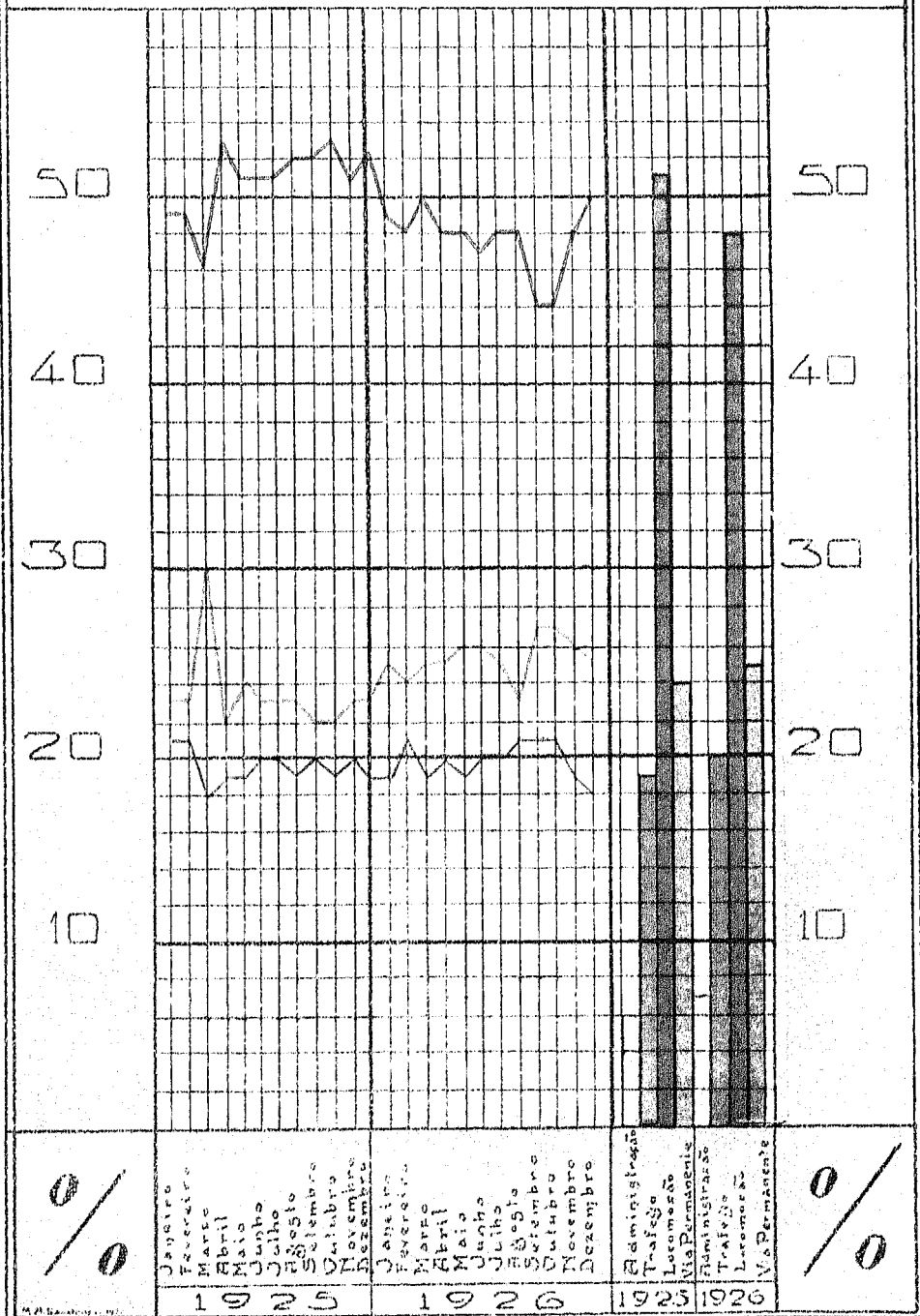
MEZES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente
Janeiro	4.245:805\$830	5.009:189\$260	—	763:383\$430	117,98
Fevereiro	3.934:755\$370	4.616:921\$150	—	682:165\$780	117,34
Março	4.778:005\$880	5.173:565\$120	—	395:559\$240	108,28
Abril	4.480:433\$190	4.988:642\$340	—	508:209\$150	111,34
Maior	4.442:092\$150	5.129:322\$210	—	687:230\$060	115,47
Junho	4.168:574\$060	4.977:938\$980	—	809:364\$920	119,42
Total 1.º semestre	26.049:666\$480	29.895:579\$060	—	3.845:912\$580	114,76



1ª Divisão
2ª Divisão
3ª Divisão
4ª Divisão

Handwritten signature and notes

PERCENTAGEM das DESPESAS
DAS DIVISÕES SOBRE a TOTAL
1925 a 1926.

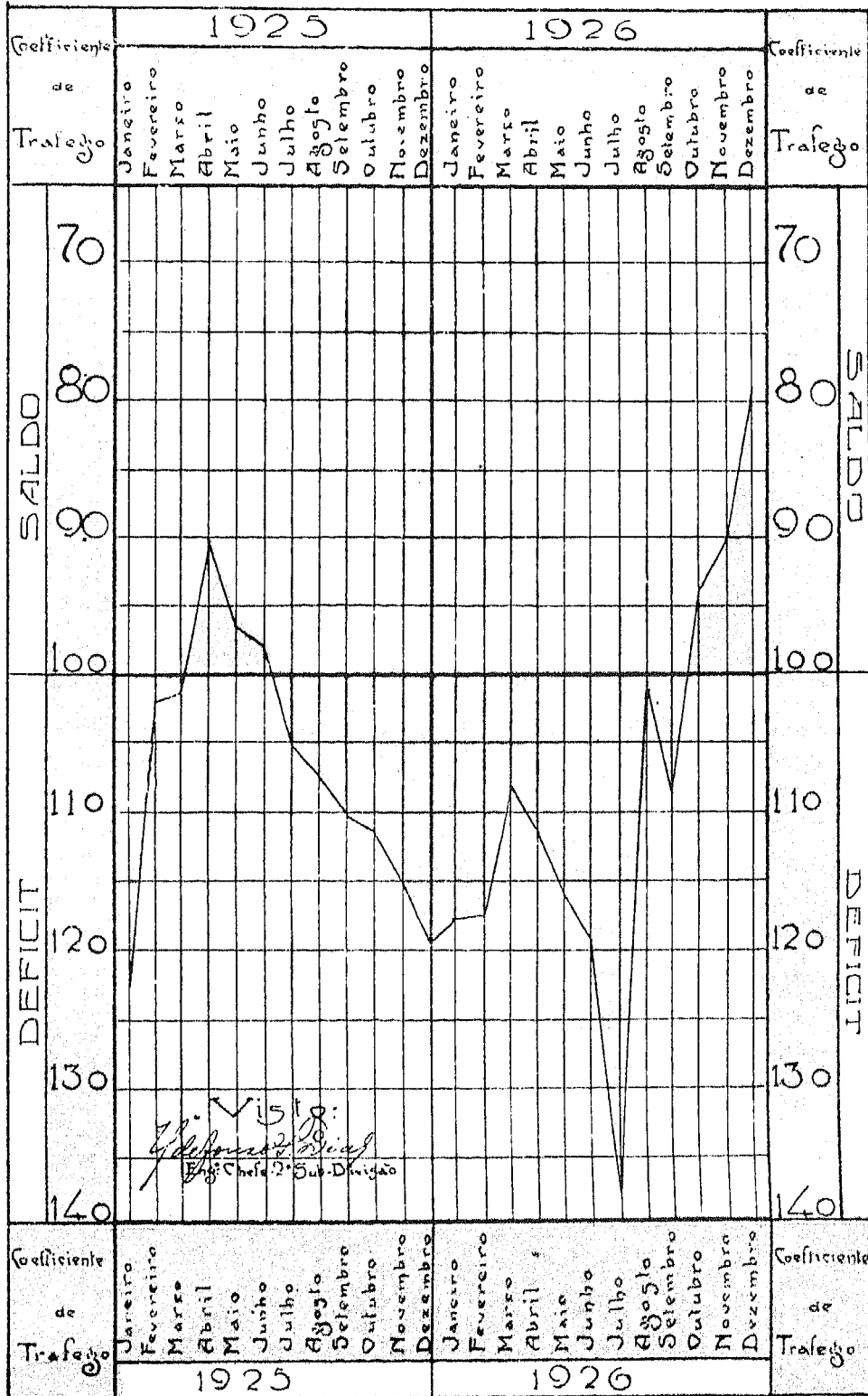


Exatidão média em traço 2.000 Km 275.

Visto:

Ed. Amaro
Especialista da 2ª Sub Divisão

COEFFICIENTE de TRAFEGO



2.º semestre

Mezes	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente
Julho	3.590:066\$560	4.952:737\$510	—	1.362:670\$950	137,95
Agosto	4.287:574\$970	4.349:546\$080	—	61:971\$110	101,45
Setembro ...	3.730:098\$770	4.054:817\$750	—	324:718\$980	108,70
Outubro	4.138:183\$020	3.896:770\$350	241:412\$470	—	94,17
Novembro ..	4.421:397\$570	3.994:939\$040	426:458\$530	—	90,35
Dezembro ..	5.395:369\$440	4.246:712\$540	1.148:656\$900	—	78,71
Total 2.º semestre	25.562:690\$330	25.495:523\$470	67:166\$860	—	99,73
Total do anno	51.612:356\$810	55.391:102\$530	—	3.778:745\$720	107,32
Média mensal	4.301:029\$000	4.615:925\$000	—	314:896\$000	—

Resultado financeiro de 1920 a 1926

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente
1920	22.243:452\$396	23.760:417\$041	—	1.516:964\$645	106,82
1921	31.758:541\$990	30.230:737\$680	1.527:804\$310	—	95,19
1922	35.777:771\$020	34.836:213\$720	941:557\$300	—	97,37
1923	35.596:644\$650	39.475:139\$410	—	3.878:494\$760	110,90
1924	42.819:258\$790	46.625:488\$110	—	3.806:229\$320	108,89
1925	53.124:937\$080	56.511:839\$520	—	3.386:902\$440	106,38
1926	51.612:356\$810	55.391:102\$530	—	3.778:745\$720	107,32

Resultados gerais e unidades de trafego

a) por tonelada-kilometro (liquida)

Em 1926:

MEZES	1.º semestre				
	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Janeiro	33.648,141	\$126,183	\$149,870	—	\$022,687
Fevereiro	29.633,320	\$132,782	\$155,802	—	\$023,020
Março	34.156,429	\$139,886	\$151,467	—	\$011,581
Abril	33.105,889	\$135,336	\$150,687	—	\$015,351
Maió	33.710,111	\$131,773	\$152,160	—	\$020,387
Junho	30.298,858	\$137,582	\$164,295	—	\$026,713
Total 1.º semestre	194.552,748	—	—	—	—
Média mensal do semestre ..	32.425,458	\$132,895	\$153,663	—	\$019,768

MEZES	2.º semestre				
	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Julho	27.257.498	\$131,709	\$181,702	—	\$049,993
Agosto	31.529.839	\$135,985	\$137,950	—	\$001,965
Setembro	21.836.594	\$170,819	\$185,689	—	\$014,870
Outubro	27.178.516	\$152,259	\$143,377	\$008,882	—
Novembro	29.814.367	\$148,298	\$133,994	\$014,304	—
Dezembro	36.814.008	\$146,558	\$115,356	\$031,202	—
Total do 2.º semestre	174.430.822	—	—	—	—
Média mensal do semestre ..	29.071.804	\$146,549	\$146,164	\$000,385	—
Total do anno	368.983.570	\$139,877	\$150,118	—	\$010,241
Média mensal do anno	30.748.631	—	—	—	—

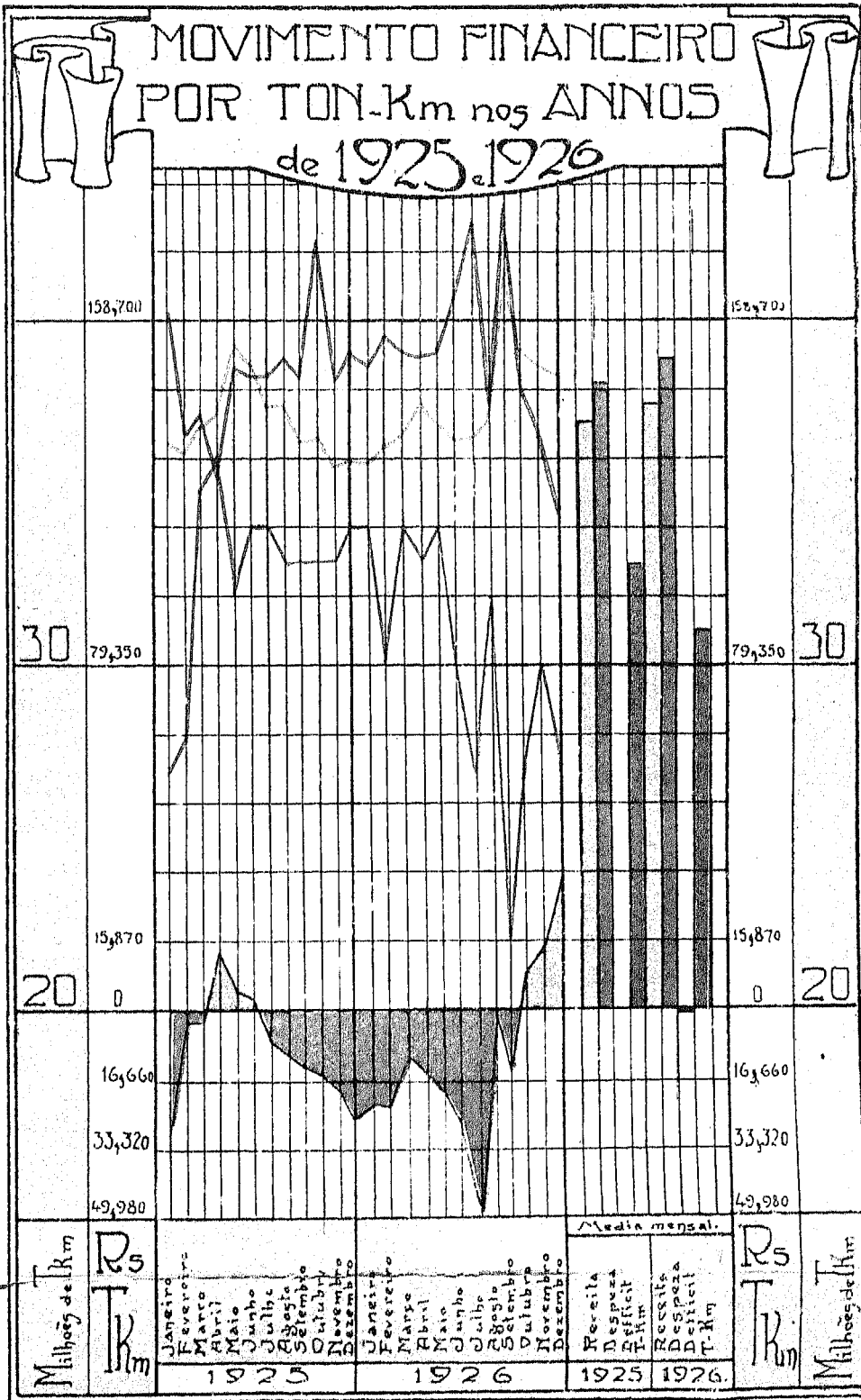
No periodo de 1920 a 1926

ANNOS	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1920	234.288.465	\$095	\$101	—	\$006
1921	222.550.318	\$143	\$136	\$007	—
1922	282.374.738	\$127	\$123	\$004	—
1923	295.173.707	\$121	\$134	—	\$013
1924	340.536.341	\$126	\$137	—	\$011
1925	391.801.532	\$136	\$144	—	\$008
1926	368.983.570	\$140	\$150	—	\$010

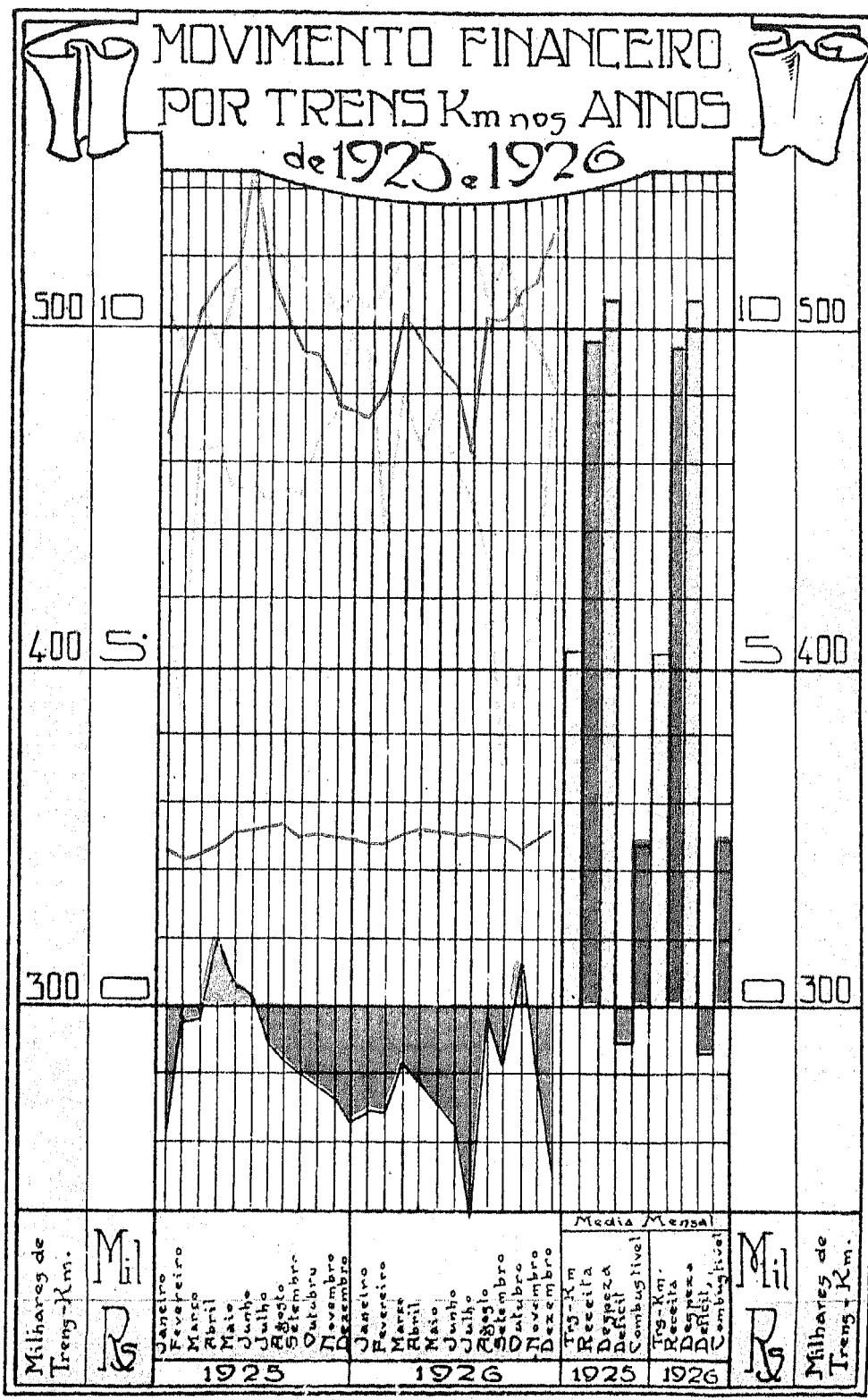
b) Por trem-kilometro

Em 1926:

MEZES	1.º semestre				
	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Janeiro	491.977	8\$630,1	10\$181,8	—	1\$551,7
Fevereiro	439.147	8\$960,0	10\$513,4	—	1\$553,4
Março	469.047	10\$186,6	11\$029,9	—	\$843,2
Abril	463.824	9\$659,8	10\$755,5	—	1\$095,7
Maiο	473.669	9\$378,0	10\$828,9	—	1\$450,9
Junho	458.133	9\$099,0	10\$865,7	—	1\$766,7
Total do 1.º semestre	2.795.797	—	—	—	—
Média mensal do 1.º semestre	465.966	9\$317,4	10\$693,0	—	1\$375,6



Visto:
Alcides de Azevedo
Chefe da 2ª Sub-Divisão



Afonso Dias

MEZES	2.º semestre				
	Numero	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Julho	447.772	8\$017,6	11\$060,8	—	3\$043,2
Agosto	426.642	10\$049,6	10\$194,8	—	\$145,2
Setembro	371.121	10\$050,9	10\$925,9	—	\$875,0
Outubro	393.177	10\$525,0	9\$911,0	\$614,0	—
Novembro	416.293	10\$620,9	9\$596,5	1\$024,4	—
Dezembro	471.264	11\$448,7	9\$011,3	2\$437,4	—
Total do 2.º semestre	2.526.269	—	—	—	—
Média mensal do 2.º semestre	421.045	10\$118,7	10\$116,7	\$002,0	—

No periodo de 1920 a 1926

ANNOS	Numero de trens kilom.	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1920	4.172.993	5\$330,3	5\$693,8	—	\$363,5
1921	4.223.499	7\$519,5	7\$157,7	\$361,8	—
1922	4.733.658	7\$558,2	7\$359,2	\$199,0	—
1923	5.074.033	7\$015,4	7\$781,8	—	\$766,4
1924	5.077.472	8\$433,2	9\$182,8	—	\$749,6
1925	5.419.714	9\$802,2	10\$427,1	—	\$624,9
1926	5.322.066	9\$697,8	10\$407,8	—	\$710,0

c) por kilometro de linha em trafego

Em 1926:

MEZES	1.º semestre			
	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Janeiro	1:629\$071	1:921\$973	—	292\$902
Fevereiro	1:509\$724	1:771\$463	—	261\$739
Março	1:833\$270	1:985\$042	—	151\$772
Abril	1:719\$094	1:914\$089	—	194\$995
Maiο	1:704\$383	1:968\$066	—	263\$683
Junho	1:599\$438	1:909\$983	—	310\$545
Total do 1.º semestre	9:994\$980	11:470\$616	—	1:475\$636
Média mensal do 1.º semestre	1:665\$830	1:911\$769	—	245\$939

MEZES	2.º semestre			
	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
Julho	1:377\$470	1:900\$313	—	522\$848
Agosto	1:645\$097	1:668\$874	—	23\$777
Setembro	1:431\$199	1:555\$790	—	124\$591
Outubro	1:587\$777	1:495\$150	92\$627	—
Novembro	1:696\$443	1:532\$816	163\$627	—
Dezembro	2:070\$146	1:629\$418	440\$728	—
Total do 2.º semestre	9:808\$132	9:782\$361	25\$771	—
Média mensal do 2.º semestre	1:634\$689	1:630\$394	4\$295	—

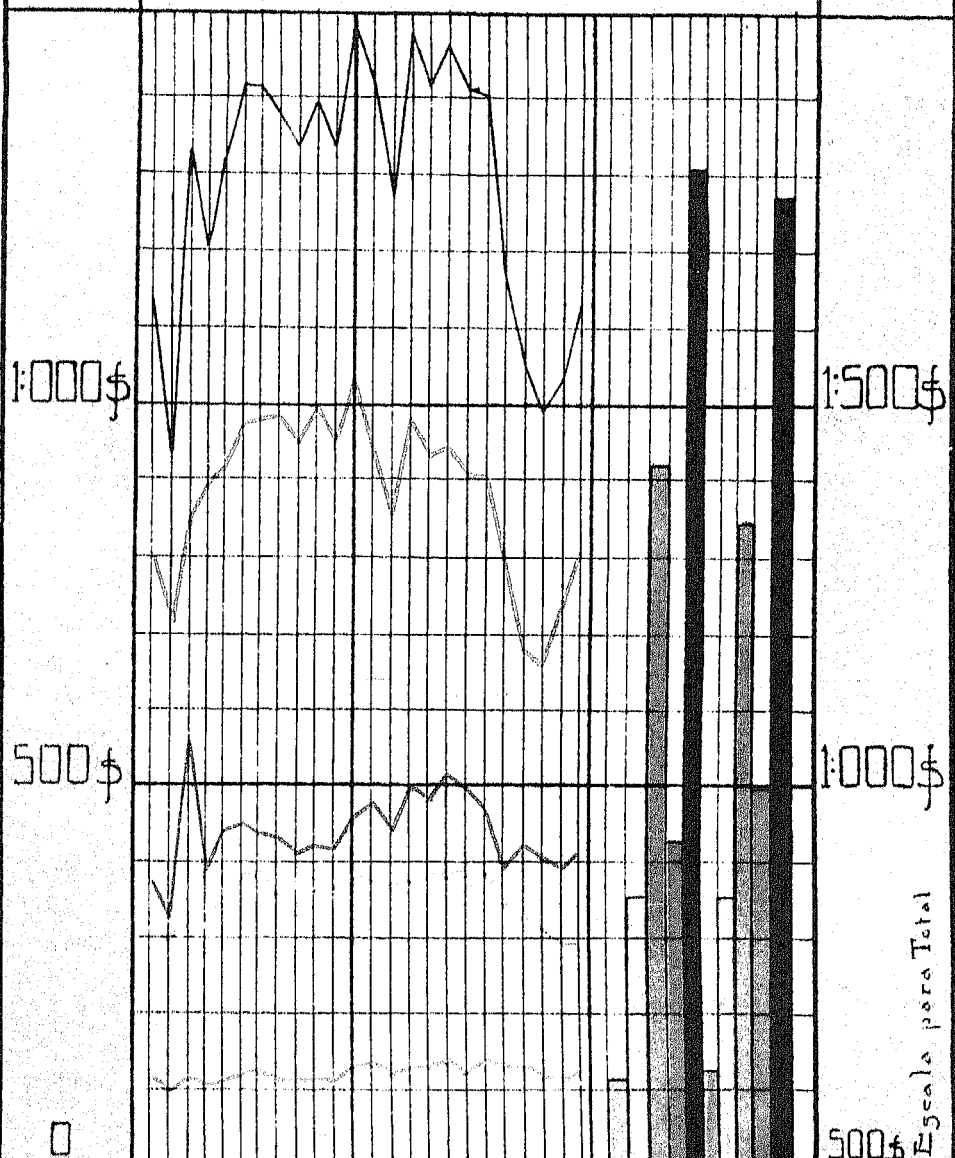
No periodo de 1920 a 1926:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1920	9:873\$731	10:547\$102	—	673\$371
1921	13:929\$350	13:259\$252	670\$098	—
1922	14:890\$374	14:498\$506	391\$868	—
1923	14:645\$480	16:245\$318	—	1:599\$838
1924	17:036\$836	18:551\$250	—	1:514\$414
1925	20:383\$474	21:682\$992	—	1:299\$518
1926	19:803\$112	21:252\$977	—	1:449\$865

V.F.R.G.S

1ª Divisão 2ª Sub-Divisão

R DESPESAS das DIVISÕES **R**
 POR Km de LINHA em 1925 e 1926.



R	Janeiro Fevereiro Março Abril Maio Junho Julho Agosto Setembro Outubro Novembro Dezembro Janeiro Fevereiro Março Abril Maio Junho Julho Agosto Setembro Outubro Novembro Dezembro Romantinas Trajete Locomoção Viaferramentas Total Administração Trajete Locomoção Viaferramentas Total	R
	1925 1926 1925 1926	

Extensão média em tráfego 2.506 Km 275. Visto:

Ydefonso Dias
 Eng. Chefe da 2ª Sub-Divisão.

MOVIMENTO FINANCEIRO DE 1898 a 1926

ANNOS	Receita total	Despesa total	Saldo	Deficit	Coefficiente
1898	1.317:079\$440	1.136:855\$074	180:224\$366	—	86,3 %
1899	1.733:201\$845	1.562:882\$102	170:319\$743	—	90,2 %
1900	1.703:929\$020	1.725:323\$515	—	21:394\$495	101,2 %
1901	1.606:082\$969	1.455:068\$047	151:014\$922	—	90,6 %
1902	1.673:138\$161	1.374:005\$777	299:132\$384	—	82,1 %
1903	1.853:727\$000	1.556:426\$121	297:300\$879	—	83,9 %
1904	2.007:712\$730	1.598:385\$326	409:327\$404	—	79,6 %
1905	2.961:068\$820	2.126:534\$722	834:534\$098	—	71,8 %
1906	5.473:162\$200	4.193:934\$407	1.279:227\$793	—	76,6 %
1907	6.432:044\$738	5.142:343\$217	1.289:701\$521	—	79,9 %
1908	7.935:974\$371	5.641:104\$181	2.294:870\$190	—	71,1 %
1909	9.146:348\$509	5.592:416\$116	3.553:932\$393	—	61,1 %
1910	10.711:041\$160	7.231:321\$248	3.479:719\$912	—	67,5 %
1911	12.016:543\$950	8.541:190\$580	3.475:353\$370	—	71,1 %
1912	12.932:888\$456	8.019:749\$625	4.913:138\$831	—	62,0 %
1913	14.432:705\$220	9.603:542\$615	4.829:162\$605	—	66,5 %
1914	12.560:722\$545	9.246:349\$436	3.314:373\$109	—	73,6 %
1915	12.742:855\$159	10.034:842\$251	2.708:012\$908	—	78,7 %
1916	14.301:763\$890	12.629:217\$610	1.672:546\$280	—	88,3 %
1917	16.912:354\$138	14.708:135\$025	2.204:219\$113	—	87,0 %
1918	21.424:209\$303	18.751:091\$937	2.673:117\$366	—	87,6 %
1919	22.386:636\$661	22.758:577\$288	—	371:940\$627	101,6 %
1920	22.243:452\$396	23.760:417\$038	—	1.516:964\$647	106,82%
1921	31.758:541\$990	30.230:737\$681	1.527:804\$309	—	95,19%
1922	35.777:771\$020	34.836:213\$722	941:557\$298	—	97,37%
1923	35.596:644\$650	39.485:139\$410	—	3.888:494\$767	110,92%
1924	42.819:258\$790	46.625:488\$110	—	3.806:229\$320	108,89%
1925	53.124:937\$080	56.511:839\$520	—	3.386:902\$440	106,38%
1926	51.612:356\$810	55.391:102\$530	—	3.778:745\$720	107,32%

NOTA — Até o anno de 1920, na despesa total estão incluídas quotas de arrendamento pagas á União pela ex-arrendataria, Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer ao Brésil. Esta quota deixou de ser paga pelo Governo do Estado, ao Governo Federal, em virtude dos termos do Contracto approved pelo Decreto n.º 15.438, de 18 de Abril de 1922.

Verifica-se, pelo quadro acima, que, no ultimo decennio, de 1916 a 1926, a receita elevou-se de 14.301:763\$890 a 51.612:356\$810, ou de 261 % e a despesa, no mesmo periodo, passou de 12.629:217\$610, para 55.391:102\$530 ou elevou-se de 339 %.

2.º) ANALYSE DAS PRINCIPAES CONTAS

A — Activo

CAPITAL

De conformidade com o estabelecido no clausula IV do contracto de arrendamento, que obriga o Estado a despender em melhoramentos a quantia de 84.391:535\$354, equivalente aos 200.000.000 francos belgas, custo da encampação da Viação Ferrea, foi gasta, até 31 de Dezembro de 1926, a somma de 86.630:008\$640, ultrapassando do limite estabelecido em 2.238:473\$286.

A alludida importancia de 86.630:008\$640, acha-se assim distribuida :

Reconhecida pelo Governo da União em processo regular de Tomada de Contas e correspondente ás despesas feitas de Julho de 1920 a 30 de Junho de 1926	79.907:067\$460
Despesas realizadas no segundo semestre do anno passado e que deverão ser apresentadas na proxima Tomada de Contas, assim como despesas com trabalhos não autorizados	6.722:941\$180
	<hr/>
	86.630:008\$640
	<hr/>

O quadro seguinte demonstra a despesa feita por conta de capital até 31 de Dezembro de 1926.

VIAÇÃO FERREÁ DO RIO GRANDE DO SUL
DECOMPOSIÇÃO DA CONTA CAPITAL ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1926.

Número de ordem	DATA E NUMERO DA AUTORIZAÇÃO	DESIGNAÇÕES	Importancia reconhecida pelo Governo até 30 de Junho de 1926			Importancias a serem apresentadas em Tomadas de Contas			TOTAL GERAL			OBSERVAÇÕES
			Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	
1	Decreto 10.276 — 18-6-923 e Aviso 139 — 14-10-922	Construção de cercas	49:7808100	279:2688580	329:0488680	—	149:2398300	149:2398300	49:7808100	428:5078880	478:2878980	
2	Decreto 18.851 de 15-4-924	Instalação de freios Gresham em 101 locomotivas, 150 carros e 910 wagons	5:7888700	5:2758930	11:0648630	—	—	—	5:7888700	5:2758930	11:0648630	
3	Av.º 63-5-2 de 19-3-914	Construção de Desvio e trapiche para descarga de carvão em Gravatahy	5:5088000	7:6578280	13:1658280	—	—	—	5:5088000	7:6578280	13:1658280	
4	Av.º 67 de 16-5-912	Substituição de trilhos	1.230:2808700	20.277:8618460	21.508:1428160	6:6658700	11:7788710	18:4448410	1.236:9468400	20.289:6408170	21.526:5868570	
5	Decreto 16.280-26-12-1922	Conclusão da construção de uma ponte no Km. 34,572 da linha de Entroncamento a Sant'Anna	3:4788100	3:2378660	6:7158760	—	—	—	3:4788100	3:2378660	6:7158760	
6	Decreto 13.552 de 26-3-919	Construção de uma ponte no Km. 481,129 da linha R. G. D.	20:5208700	15:7848430	36:3058130	—	—	—	20:5208700	15:7848430	36:3058130	
7	Aviso 199 de 14-10-922	Acquisição de um automovel	—	11:0008000	11:0008000	—	—	—	—	11:0008000	11:0008000	
8	Av.º 139 de 14-10-922 e 150 de 28-10-922	Construção de Variantes do trecho de Ferreira a Santa Maria	3.354:7558700	1.117:1538460	4.471:9098160	67:5788000	30:3308710	97:9088710	3.422:3338700	1.147:4848170	4.569:8178870	
9	Av.º 139 de 14-10-922	Estudos de Variantes de S. Rosa a Cerro Chato	243:8648400	58:8408310	302:7108710	—	418460	418460	243:8648400	58:8878770	302:7528170	
10	Decreto 15.785 de 8-11-922 - Av.º 139 de 14-10-922	Estudos e Construção de Variantes entre Pinhal e C. Alta	4.722:4498900	2.658:3348590	7.380:7848490	132:9818300	94:2938620	227:2748920	4.855:4318200	2.752:6288210	7.608:0598410	
11	Av.º 139 de 14-10-922	Estudos de Variantes de Porto Alegre a Barreto	61:9178000	20:8368150	82:7538150	—	—	—	61:9178000	20:8368150	82:7538150	
12	Idem	Acquisição e montagem de 10 locomotivas e 197 wagons da Companhia Paulista	1:0608000	1.489:8968060	1.490:9568060	—	—	—	1:0608000	1.489:8968060	1.490:9568060	
13	Decreto 15.742 de 18-11-922	Restauração extraordinária de linhas Telegraphicas	540:4128600	973:0658110	1.513:4778710	20:1928600	129:2678510	149:4608110	560:6058200	1.102:3328620	1.662:9378820	
14	Idem	Restauração extraordinária de 9 locomotivas	58:0488600	48:6968070	106:7448670	—	—	—	58:0488600	48:6968070	106:7448670	
15	Idem	Substituição extraordinária 172.418 docmtes	124:0818500	813:6268810	937:7088310	—	—	—	124:0818500	813:6268810	937:7088310	
16	Idem	Substituição extraordinária de dorvaentes, Agosto de 1920 a Maio de 1922	—	1.748:9558000	1.748:9558000	—	—	—	—	1.748:9558000	1.748:9558000	
17	Idem	Restauração extraordinária de locomotivas de Agosto de 1920 a Maio de 1922	—	2.242:9888120	2.242:9888120	—	—	—	—	2.242:9888120	2.242:9888120	
18	Av.º 139 de 14-10-922	Instalação de freios Gresham em carros e wagons	4:2578800	206:3348570	210:5928370	13:4088200	6:6478980	20:0568180	17:6608000	212:9828550	230:6488550	
19	Av.º 63 de 26-3-923	Acquisição de um aparelho para pintura de pontes	—	36:2288210	36:2288210	—	—	—	—	36:2288210	36:2288210	
20	Av.º 285-5-2 de 28-12-918 — Av.º 139 de 14-10-922	Conclusão da montagem de 500 wagons	135:0758240	322:5438440	457:6188680	—	—	—	135:0758240	322:5438440	457:6188680	
21	Av.º 63 de 26-3-923	Acquisição de uma machina de sondar	—	26:6748110	26:6748110	—	—	—	—	26:6748110	26:6748110	
22	Idem	Acquisição e montagem de 4 locomotivas tipo "Pacific-Carlos Barboza"	13:0378700	1.322:3618020	1.335:3988720	—	—	—	13:0378700	1.322:3618020	1.335:3988720	
23	Idem	Acquisição e montagem de uma locomotiva tipo Mikado - Carlos Barboza	4:4688100	378:8038990	383:2728090	—	—	—	4:4688100	378:8038990	383:2728090	
24	Idem	Acquisição e montagem de 20 locomotivas "Mikado"	43:4988400	8.850:5628090	8.894:0608490	—	—	—	43:4988400	8.850:5628090	8.894:0608490	
25	Idem	Desapropriação de terreno para a Estação de Uruguayana	—	6:1678200	6:1678200	—	—	—	—	6:1678200	6:1678200	
26	Av.º 139 de 14-10-1922	Acquisição e montagem de 10 reservatorios metallicos	81:4798300	322:9598880	404:4398180	30:3768500	15:1978500	45:5748000	111:8558800	338:1578380	450:0138180	
27	Idem	Desapropriação de terreno para instalação hydraulica em Cy	—	5208000	5208000	—	—	—	—	5208000	5208000	
28	Av.º 139 de 14-10-922	Montagem da sub-estação electrica em Rio Grande	17:5628900	34:9488200	52:5118100	1:6038700	1:0418200	2:6448900	19:1668600	35:9898400	55:1568000	
29	Idem	Construção da nova estação de Porto Alegre	17:7028700	7088110	18:4108810	—	—	—	17:7028700	7088110	18:4108810	
30	Av.º 110 de 23-3-924	Acquisição e montagem de 2 carros de passageiros de 2.ª classe	2:6958900	123:6408240	126:3368140	—	—	—	2:6958900	123:6408240	126:3368140	
31	Av.º 151 de 7-11-924	Acquisição e montagem de 5 carros de passageiros de 1.ª classe	6:9058300	336:6078630	343:5128930	—	—	—	6:9058300	336:6078630	343:5128930	
32	Av.º 139 de 14-10-922	Acquisição e montagem de 1 carro Bagagem-Correio	1:3488500	55:1508760	56:4998260	—	—	—	1:3488500	55:1508760	56:4998260	
33	Decreto 16.809 de 17-2-925	Modificação e aumento das linhas existentes na Xarreada São Domingos, no Km. 310,600 da linha de acequy a Rio Grande	80:1348200	41:8218110	121:9558310	—	3:7428800	3:7428800	80:1348200	45:5638910	125:6988110	
34	Decreto 16.723 de 24-12-924	Construção de desvio no Km. 33,102 na linha de S. Maria a Cy	16:6688600	5:9538420	22:6228020	—	—	—	16:6688600	5:9538420	22:6228020	
35	Decreto 16.847 de 27-3-925	Construção de desvio no Km. 78,511 da linha de S. Maria a Uruguayana	24:0468800	15:3708720	39:4178520	—	—	—	24:0468800	15:3708720	39:4178520	
36	Idem	Desapropriação de terreno, 2 pavilhões e desvio em Cacequy	—	41:7318040	41:7318040	—	—	—	—	41:7318040	41:7318040	
37	Idem	Desapropriação de terreno, em Itapevy	—	13:6138600	13:6138600	—	—	—	—	13:6138600	13:6138600	
38	Decreto 16.725 — 24-12-924	Construção de desvio no Km. 154,500 da linha de Sant'Anna	4:1178240	7:3588360	11:4758600	—	—	—	4:1178240	7:3588360	11:4758600	
39	Av.º 114 de 23-3-920 — Av.º 95 de 16-7-924	Montagem de 15 wagons plataformas adquiridos por Achylles Calleffi	2:7228200	1:7668320	4:4888520	—	15:4118060	15:4118060	2:7228200	17:1778580	19:8998580	
40	Idem	Montagem de 10 wagons plataformas adquiridos por Brenner & Cia	2:1028100	1:4968190	3:5988290	—	—	—	2:1028100	1:4968190	3:5988290	
41	Av.º 114-23-3-920 — Av.º 95-16-7-924 — Av.º 161-29-10-924	Acquisição e montagem de 6 locomotivas, Evaristo Lopes dos Santos	10:1218700	14:9498250	25:0708950	—	1.292:9408000	1.292:9408000	10:1218700	1.307:8898250	1.318:0108950	
42	Av.º 114 de 23-3-920 — Av.º 95 de 16-7-924	Montagem de 30 wagons plataformas adquiridos por Irigoyen & Hermanos	10:4348700	25:3968050	35:8308750	—	46:2338140	46:2338140	10:4348700	71:6298100	82:0638890	
43	Idem, idem	Montagem de 6 wagons plataformas e 4 fechados, adquiridos por Saule Pagnoncelli & Filho	2:8818700	7:3468720	10:2288420	—	—	—	2:8818700	7:3468720	10:2288420	
44	Idem, idem	Montagem de 10 wagons plataformas adquiridos pela firma Reichmann & Irmãos	6:6308100	14:7828020	21:4128120	—	15:4118060	15:4118060	6:6308100	30:1938080	36:8238180	
45	Idem, idem	Montagem de 4 wagons plataformas e 6 fechados adquiridos por Luiz Antunes & Cia	2:9358300	7:3818940	10:3178240	—	—	—	2:9358300	7:3818940	10:3178240	
46	Av.º 114 de 23-3-920 — N.º 95, de 16-7-924	Montagem de 10 wagons plataformas adquiridos por Bastos Quadros & Cia	2:7628500	7:1858420	9:9478920	—	—	—	2:7628500	7:1858420	9:9478920	
47	Clausula 4.ª letra D de contracto de arrendamento	Acquisição e montagem de 10 locomotivas Mikado	64:8948100	2.470:7118470	2.535:6058570	—	—	—	64:8948100	2.470:7118470	2.535:6058570	
48	Idem, idem	Acquisição e montagem de 10 locomotivas Mallet	86:4818900	3.028:5278820	3.115:0098720	—	—	—	86:4818900	3.028:5278820	3.115:0098720	
49	Decreto 17.009 de 19-8-925	Modificação e aumento de linhas em Nacente, Km. 430,804 da linha de Cacequy a Rio Grande	21:6378600	17:1248800	38:7628400	—	3:3318840	3:3318840	21:6378600	20:4568640	42:0948240	
50	Av.º 95 de 16-7-920 — Av.º 114 de 23-3-920 — Av.º 161 de 29-10-924	Montagem de 100 wagons plataformas adquiridos por Evaristo Lopes dos Santos	26:4078800	53:3208340	79:7288140	—	856:8008000	856:8008000	26:4078800	910:1208340	936:5288140	
51	Av.º 95 de 16-7-924 — Av.º 114 de 14-3-920	Montagem de 40 wagons plataformas adquiridos pelo Sindicato dos madeireiros de Erechim	1:0418000	8:6088340	9:6498340	4:4278700	3:0358100	7:4628800	5:4688700	11:6438440	17:1128140	
52	Decreto 16.009-17-2-925	Construção de desvio Km. 130 da linha de Porto Alegre a Santa Maria	2:8308400	9:2488900	12:0798300	—	—	—	2:8308400	9:2488900	12:0798300	
53	Av.º 139 de 14-10-922	Acquisição e montagem de 6 Balanças de 60 Toneladas	7:8868900	3:8428960	11:7298860	—	22:5998300	22:5998300	7:8868900	26:4428260	34:3298160	
54	Idem	Acquisição e montagem de 30 carros de passageiros de 1.ª classe	66:0568600	2.572:2328850	2.638:2898480	5:6618700	61:4308810	67:0928510	71:7188300	2.633:6638690	2.705:3818990	
55	Av.º 671 G. de 19-11-925	Acquisição e montagem de 40 wagons de 24 Toneladas	16:8188800	761:9448250	778:7638050	—	—	—	16:8188800	761:9448250	778:7638050	
56	Idem	Acquisição e montagem de 60 wagons gradeados	78:5638100	1.159:8348750	1.238:3978850	—	—	—	78:5638100	1.159:8348750	1.238:3978850	
57	Decreto 16.935-10-6-925	Modificação e aumento de linhas na estação de Candiota	45:8478300	13:8728110	59:7198410	—	—	—	45:8478300	13:8728110	59:7198410	
58	Decreto 16.724-24-12-924	Aumento de desvio na estação de Tigre	1:0958800	438830	1:1398630	1:2558400	—	1:2558400	2:3518200	438830	2:3958030	
59	Decreto 17.027-2-8-925	Construção da estação Amaral Ribeiro	468310	18850	488160	—	—	—	468310	18850	488160	
60	Decreto 16.977-15-7-925	Construção de desvio de cruzamento e casa no Km. 215,450 da linha de Cacequy a Rio Grande	6:1458200	3:2738140	9:4188340	1:2648700	—	1:2648700	7:4098900	3:2738140	10:6838040	
61	Decreto 16.958 de 24-6-925	Modificação e aumento de linhas na estação do Ibaré	35:0638300	24:6028800	59:6668100	—	—	—	35:0638300	24:6028800	59:6668100	
62	Av.º 2352 de 31-12-924 — Av.º 114 de 23-3-920	Montagem de 10 wagons plataformas adquiridos por Jacintho Duran Rubio	2:7628500	6:8248420	9:5868920	—	15:4118060	15:4118060	2:7628500	22:2358480	24:9978980	
63	Idem	Construção de desvio na estação de Sertão	11:8358200	10:7738250	22:6088450	—	7048200	7048200	11:8358200	11:4778450	23:3128650	
64	Idem	Acquisição e montagem de 25 locomotivas Mountain	127:1048800	5.538:0198120	5.665:1238920	—	—	—	127:1048800	5.538:0198120</		

29)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar electrica portatil — Passo Fundo	168000	1:3458050	1:3618050	168000	1:3458050	1:3618050			
30)	Acquisição e montagem de 1 torno mechanico modelo B e pertences — Passo Fundo	1048800	5:0398140	5:1438940	1048800	5:0398140	5:1438940			
31)	Acquisição e montagem de 1 machina de aplainar e pertences — Passo Fundo	1048600	8:3068920	8:4118520	1048600	8:3068920	8:4118520			
32)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar modelo E P e pertences — Passo Fundo	1048800	2:6478150	2:7518950	1048800	2:6478150	2:7518950			
33)	Acquisição e montagem de 1 machina de aplainar e pertences — Deposito de Cruz Alta	3838900	8:7288800	9:1128700	3838900	8:7288800	9:1128700			
34)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar modelo E P — Deposito de Cruz Alta	3838900	3:0828850	3:4668750	3838900	3:0828850	3:4668750			
35)	Acquisição e montagem de 1 torno mechanico modelo E e pertences — Deposito de Cruz Alta	6488900	5:6418760	6:2908660	6488900	5:6418760	6:2908660			
36)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar portatil — Deposito de Cruz Alta	858500	7478640	8338140	858500	7478640	8338140			
37)	Acquisição e montagem de 1 serra circular modelo Ap. — Deposito de Cruz Alta	3148200	2:9748440	3:2888640	3148200	2:9748440	3:2888640			
38)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar — Officinas Telegraphicas de São Leopoldo	—	2:9298680	2:9298680	—	2:9298680	2:9298680			
39)	Acquisição e montagem de 1 machina de serra-fita — Officinas Telegraphicas de São Leopoldo	—	4:1918200	4:1918200	—	4:1918200	4:1918200			
40)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar portatil — Montenegro	—	7448220	7448220	—	7448220	7448220			
41)	Acquisição e montagem de 1 machina de aplainar — Officinas Telegraphicas de São Leopoldo	—	4:3998200	4:3998200	—	4:3998200	4:3998200			
42)	Acquisição e montagem de 2 motores electricos — Officinas Telegraphicas de São Leopoldo	—	1:4718080	1:4718080	—	1:4718080	1:4718080			
43)	Acquisição e montagem de 1 machina de aplainar — Deposito de Cacequy	—	8:3058440	8:3058440	—	8:3058440	8:3058440			
44)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar modelo E — Deposito de Sant'Anna	—	2:6578200	2:6578200	—	2:6578200	2:6578200			
45)	Acquisição e montagem de 1 serra circular modelo Ap. — Montenegro	—	2:6128480	2:6128480	—	2:6128480	2:6128480			
46)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar modelo E — Deposito de Urugayana	—	3:1098600	3:1098600	—	3:1098600	3:1098600			
47)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar modelo E e pertences — Deposito de Bagé	—	3:0828560	3:0828560	—	3:0828560	3:0828560			
48)	Acquisição e montagem de 1 plaina limadora — Officinas de Rio Grande	—	7:8548080	7:8548080	—	7:8548080	7:8548080			
49)	Acquisição e montagem de 1 motor Otto 100 H P. a gaz pobre — Officinas de Gravatahy	30:1208200	134:4878080	164:6078280	30:1208200	134:4878080	164:6078280			
50)	Acquisição e montagem de 1 ventilador para forjas — Deposito de Cruz Alta	1978500	3478770	5458270	1978500	3478770	5458270			
51)	Acquisição e montagem de machinas pneumaticas de moldar — Santa Maria e Rio Grande	1558900	90:0448150	90:2008050	1558900	90:0448150	90:2008050			
52)	Acquisição e montagem de machina de furar portatil — Officinas de Rio Grande	—	1:9248880	1:9248880	—	1:9248880	1:9248880			
53)	Acquisição e montagem de machina rectificadora de esmerilhar — Officina de Rio Grande	598500	8:1948560	8:2548060	598500	8:1948560	8:2548060			
54)	Acquisição e montagem de machina de furar B 2 A — Deposito de Cruz Alta	2318100	1:0608030	1:2918130	2318100	1:0608030	1:2918130			
55)	Acquisição e montagem de 1 torno para rodas de carros e wagons Niles Bement Pond — Officinas de Rio Grande	3:8528300	206:2148790	210:0678090	3:8528300	206:2148790	210:0678090			
56)	Acquisição e montagem de 1 plaina mechanica — Officinas de Garibaldi	7918300	81:7248130	82:5158430	7918300	81:7248130	82:5158430			
57)	Acquisição e montagem de 1 machina de curvar chapas — Officinas de Garibaldi	—	17:6248310	17:6248310	—	17:6248310	17:6248310			
58)	Acquisição e montagem de 2 tornos mechanicos — Officinas de Garibaldi	3:6728000	82:6268250	86:2988250	3:6728000	82:6268250	86:2988250			
59)	Acquisição e montagem de 1 motor Otto 30 H P. a gaz pobre — Officina de Gravatahy	45:1308250	93:1488580	138:2788830	45:1308250	93:1488580	138:2788830			
60)	Acquisição e montagem de 2 martelletes — Officinas de Rio Grande	1:5508900	33:1128140	34:6638040	1:5508900	33:1128140	34:6638040			
61)	Armação para serra circular — Officinas de Santa Maria	—	598280	598280	—	598280	598280			
62)	Acquisição e montagem de 1 bomba para poço — Officinas de Santa Maria	—	838200	838200	—	838200	838200			
63)	Acquisição e montagem de 1 torno para rodas de carros wagons e Niles Bement Pond — Officinas de Santa Maria	1:1658800	192:1598530	193:3258330	1:1658800	192:1598530	193:3258330			
64)	Acquisição e montagem de 1 dynamo electrico "Charleroi" 120 kws. Uzina Electrica de Santa Maria	1:5658300	46:3658720	47:9318020	1:5658300	46:3658720	47:9318020			
65)	Acquisição e montagem de 1 machina de atarrachar — Officinas Garibaldi	3968200	22:6678090	23:0638290	3968200	22:6678090	23:0638290			
66)	Acquisição e montagem de 1 machina de forjar — Officinas de Garibaldi	1:2808900	129:7988420	131:0798320	1:2808900	129:7988420	131:0798320			
67)	Acquisição e montagem de 1 torno para rodas de carros, wagons e tenders Niles Bement Pond — Officinas de Gravatahy	4:9668700	203:1998750	208:1668450	4:9668700	203:1998750	208:1668450			
68)	Acquisição e montagem de 1 plaina limadora — Officina de Santa Maria	1298200	8:6128770	8:7418970	1298200	8:6128770	8:7418970			
69)	Acquisição e montagem de 4 tornos mechanicos — Officinas de Rio Grande	6588700	51:9888270	52:6398970	6588700	51:9888270	52:6398970			
70)	Acquisição e montagem de 1 plaina limadora — Officinas de Rio Grande	938400	22:9228530	23:0158930	938400	22:9228530	23:0158930			
71)	Acq. e mont. de 2 machinas de furar — Officinas de S. Maria	1768800	8:4668020	8:6428820	1768800	8:4668020	8:6428820			
72)	Acquisição e montagem de 2 plainas "Shaper" — Officinas de Santa Maria	2078400	45:4458600	45:6538000	2078400	45:4458600	45:6538000			
73)	Acquisição e montagem de 1 motor electrico 65 HP. — Officinas de Santa Maria	2568300	1358700	3928000	2568300	1358700	3928000			
74)	Acquisição e montagem de 1 torno vertical nas Officinas de Santa Maria	2288100	96:7668690	96:9948790	2288100	96:7668690	96:9948790			
75)	Acquisição e montagem de martelletes nas offcinas de Santa Maria	1:9418200	59:2738120	61:2148320	1:9418200	59:2738120	61:2148320			
76)	Acquisição e montagem de 2 tornos mechanicos — Officinas de Santa Maria	1738500	19:3918400	19:5648900	1738500	19:3918400	19:5648900			
77)	Acquisição e montagem de 1 machina de aplainar ferro — Officinas de Santa Maria	1858600	878820	2738420	1858600	878820	2738420			
78)	Acquisição e montagem de 1 torno vertical "Deutz" — Officinas de Rio Grande	418900	89:8698230	89:8698230	418900	89:8698230	89:8698230			
79)	Acquisição e montagem de 1 torno mechanico rapido — Officinas de Rio Grande	2118100	9:8708170	10:0818270	2118100	9:8708170	10:0818270			
80)	Acquisição e montagem de 1 engenho para desdobrar pranchões — Officinas de Rio Grande	1:2148700	15:2368840	16:4518540	1:2148700	15:2368840	16:4518540			
81)	Acquisição e montagem de 1 martellete 600 lbs — Officinas de Gravatahy	1:7288710	19:1828040	20:9108750	1:7288710	19:1828040	20:9108750			
82)	Acquisição e montagem de 1 freza — Officinas de Gravatahy	1588800	2:5348590	2:6938390	1588800	2:5348590	2:6938390			
83)	Acquisição e montagem de 1 machina de furar — Officinas de Gravatahy	758700	3:0368190	3:1118890	758700	3:0368190	3:1118890			
84)	Acquisição e montagem de 1 plaina mechanica em Bagé	—	8:3208000	8:3208000	—	8:3208000	8:3208000			
85)	Acquisição e montagem de 1 plaina mechanica em Rio Grande	—	8:3208000	8:3208000	—	8:3208000	8:3208000			
86)	Acquisição e montagem de 1 torno para rodas de locomotivas "Niles Bement Pond" — Officinas de Rio Grande	5:6138600	174:0608100	179:6738700	5:6138600	174:0608100	179:6738700			
87)	Acquisição e montagem de 1 torno para rodas de locomotivas "Niles Bement Pond" — Officinas de Santa Maria	1:3658000	165:1128000	166:4778000	1:3658000	165:1128000	166:4778000			
88)	Acquisição e montagem de 1 tupia freza com mesa — Officina de Santa Maria	—	2:3928420	2:3928420	—	2:3928420	2:3928420			
89)	Acquisição e montagem de 1 serra circular — Officinas de Santa Maria	—	2:1428920	2:1428920	—	2:1428920	2:1428920			
90)	Acquisição e montagem de 1 machina de vazar e abrir mortagem — Officina de Santa Maria	—	2:7928400	2:7928400	—	2:7928400	2:7928400			
91)	Acquisição e montagem de 1 serra-fita — Officinas de Santa Maria	—	6:9218990	6:9218990	—	6:9218990	6:9218990			
92)	Acquisição e montagem de 1 plaina limadora — Officinas de Santa Maria	—	8:3208000	8:3208000	—	8:3208000	8:3208000			
93)	Acquisição e montagem de 1 torno de precisão — Officinas de Gravatahy	2188800	16:2808590	16:4998390	2188800	16:2808590	16:4998390			
94)	Acquisição e montagem de 1 engenho simples de serrar madeira — Officinas de Rio Grande	4:2468800	4:2088200	8:4558000	4:2468800	4:2088200	8:4558000			
95)	1 aparelho para soldagem electrica nas Officinas de Rio Grande	—	—	—	16:8768650	16:8768650	16:8768650			
TOTALS		11.763:0148650	68.144:0528810	79.907:0678460	1.795:2778030	4.927:6648150	6.722:9418180	13.558:2918680	73.071:7168960	86.630:0088640

CAIXAS E BANCOS

A arrecadação no anno passado foi de 90.921:445\$520 contra as de

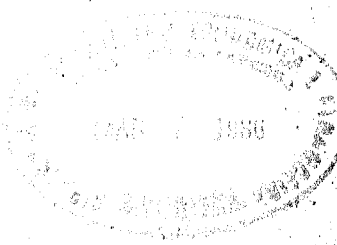
62.069:383\$280	em 1925
53.252:591\$520	" 1924
45.835:253\$210	" 1923
38.989:603\$250	" 1922
31.939:088\$280	" 1921

Discriminação da procedencia da arrecadação do anno em apreço

Receita das estações	53.354:368\$920
Governo Federal (pagamento de transportes)	6.171:233\$200
Municipalidades (pagamento de transportes)	84:923\$660

THESOURO DO ESTADO

Supprimento por conta de Capital	2.000:200\$000	
Supprimento por conta de Custeio	60:000\$000	
Supprimento em apolices	12.672:500\$000	
" " promissórias	15.661:693\$280	
" " cadernetas	20:000\$000	30.414:393\$280
<hr/>		
Cauções diversas		83:555\$540
Cia. de Seguros Royal (indenmissações por incendios)		243:193\$510
Diversos effeitos		569:777\$410
<hr/>		
Total		90.921:445\$520
<hr/>		



Os pagamentos attingiram a importancia de 92.286:837\$000, assim discriminados :

Vencimentos do pessoal	36.754:445\$410
Delegacia Fiscal	2.891:475\$060
Fornecedores	47.866:664\$370
Cauções diversas (restituições)	119:981\$200
Diversos	4.180:133\$810
Cia. de Seguros Royal (premio de seguro)	474:132\$150
<hr/>	
	92.286:837\$000
<hr/>	

Para o corrente exercicio de 1927 passou o saldo de 287:735\$760, sendo :

Caixa Central	273:781\$540
" Rio Grande.....	2:888\$510
Banco Pelotense (Rio de Janeiro)....	11:065\$710

O saldo devedor de 4.954:235\$680, no Banco Pelotense, em Porto Alegre, passou para o corrente anno, em face de perdurarem, ainda, os motivos que nos levaram a abertura de uma conta devedora no supracitado estabelecimento bancario.

JUROS E COMISSÕES

Essa conta, em 31 de Dezembro de 1926, deu o saldo devedor de 287:785\$269, sendo :

Debitos:

Commissões bancarias e despesas telegraphicas referentes a diversas operações	5:064\$550
---	------------

Juros pagos ao Banco Pelotense em Porto Alegre :

No primeiro semestre	110:497\$330	
No segundo semestre.....	180:273\$420	290:770\$750
Juros pagos ao Banco Pelotense no Rio de Janeiro no segundo semestre de 1925 e primeiro trimestre de 1926.....		170\$100
Total.....		296:005\$400

Credito :

Juros pagos pelo Thesouro do Estado referentes ao nosso deposito em caderneta de "Depositos particulares" n.º 7136, correspondentes ao 2.º semestre de 1925 e ao periodo de 1.º de Janeiro a 13 de Março de 1926, data em que foi a mesma liquidada	351\$370
Juros pagos pelo Banco Pelotense em Rio Grande referentes aos depositos feitos pelo Procurador das importancias da pequena Caixa a seu cargo, correspondentes ao 1.º semestre de 1926.....	98\$840

Differenças de cambios em diversos pagamentos	7:769\$930	8:220\$140
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1926.....		287:785\$260

ALMOXARIFADO

O valôr das existencias do Almojarifado que em 1.º de Janeiro de 1926 era de 9.760:343\$930 passou á ser de 18.127:628\$140 em 31 de Dezembro do mesmo anno, em virtude do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de janeiro.....	9.760:343\$930
Entradas (compras effectuadas durante o anno.....)	36.882:869\$310
	<hr/>
	46.643:213\$240
Sahidas	28.515:585\$100
	<hr/>
Saldo em 31 de Dezembro de 1926.....	18.127:628\$140

A conta referente ao material em transito foi encerrada com um saldo de 168:048\$270, que passou para o exercicio de 1927 e que representa as despesas feitas com materiaes destinados ao Almojarifado e ainda não chegados.

Com a manufactura de diversos artigos nas quatro Officinas de Porto Alegre, Gravatahy, Rio Grande e Garibaldi, as tres primeiras á cargo da Locomoção e a ultima á cargo da Via Permanente, despendeu-se durante o anno em apreço a quantia de 2.031:790\$010.

Os objectos manufacturados durante o anno e entregues ao Almojarifado alcançaram a 2.022:800\$980, tendo, em consequencia, passado para o exercicio de 1927 o saldo de 8:989\$030 que representa as despesas feitas com artigos ainda não terminados.

GOVERNO FEDERAL — Transportes

O debito do Governo Federal, relativo a transportes effectuados por sua conta, elevava-se, em 31 de Dezembro de 1926, á somma de 7.245:625\$650, a saber :

Saldo do exercicio de 1925	11.225:794\$990
Transportes effectuados em 1926 ..	2.202:964\$110
	<hr/>
Total.....	13.428:759\$100

Pagamentos effectuados em 1926:

No Rio de Janeiro.....	2.151:445\$500	
Em Porto Alegre.....	4.031:675\$020	
Glozas e transferencias para outras contas	12\$930	6.183:133\$450
		<hr/>
Saldo em 31 de Dezembro de 1926.....		7.245\$625\$650
		<hr/>

Os pagamentos effectuados durante o anno referem-se aos seguintes exercicios:

1920.....	6:216\$680
1921.....	1:363\$140
1922.....	1.979:953\$530
1923.....	253\$350
1924.....	1.303:500\$870
1925.....	2.885:664\$290
1926.....	6:168\$660
1927.....	12\$930
	<hr/>
Total.....	6.183:133\$450
	<hr/>

Demonstrativo do debito do Governo Federal — Conta de transportes, em 31 de Dezembro de 1926

MINISTERIOS	Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1925	Transportes em 1926	Total	Pagamentos	Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1926
Ministerio da Guerra	11.024:594\$620	2.095:653\$060	13.120:247\$680	6.097:771\$740	7.022:475\$940
Ministerio da Fazenda	28:812\$300	1:954\$450	30:766\$750	4:553\$030	26:213\$720
Ministerio da Viação	22:948\$410	6:781\$120	29:729\$530	2:204\$590	27:524\$940
Ministerio da Agricultura.....	143:509\$810	88:353\$730	231:863\$540	78:126\$040	153:737\$500
Ministerio da Justiça	4:396\$370	10:046\$920	14:943\$290	478\$050	14:465\$240
Ministerio da Marinha	902\$120	174\$830	1:076\$950	—	1:076\$950
Ministerio de Exterior	131\$360	—	131\$360	—	131\$360
Totales	11.225:794\$990	2.202\$964\$110	13.428:759\$100	6.183:133\$450	7.245:625\$650

Demonstrativo do saldo de Rs. 7.245:625\$650 por anno e Ministerios

MINISTERIOS	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	Total
Ministerio da Guerra ..	119:711\$140	625:696\$440	1:356\$300	1.276:547\$910	1.348:761\$810	1.554:748\$680	2.095:653\$660	7.022:475\$940
Ministerio da Fazenda .	943\$070	6:900\$670	7:716\$880	5:075\$610	2:595\$130	1:027\$910	1:954\$450	26:213\$720
Ministerio da Viagão ..	2:621\$620	2:658\$220	3:289\$300	1:758\$090	2:736\$910	7:677\$000	5:773\$800	27:524\$940
Ministerio da Agricultura	22:328\$190	12:031\$980	12:785\$710	4:418\$980	9:643\$820	9:330\$520	83:192\$390	153:737\$500
Ministerio da Justiça ..	615\$250	591\$120	853\$300	1:629\$190	207\$820	521\$640	10:046\$920	14:465\$240
Ministerio da Marinha .	87\$000	307\$600	449\$120	55\$060	—	3\$400	174\$830	1:076\$950
Ministerio de Exterior .	3\$300	—	102\$360	—	—	25\$700	—	131\$360
Totaes	146:319\$480	648:186\$030	26:552\$970	1.289:484\$780	1.264:951\$490	1.573:324\$850	2.196:796\$050	7.245:625\$650

GOVERNO DO ESTADO — Transportes

Os transportes effectuados por conta do Governo do Estado durante o anno em apreço elevaram-se a 319:082\$370. Esse total, accrescido de 15:541\$610 que passou do exercicio de 1925, perfaz a somma de 334:623\$980 da qual 295:151\$620 foi debitada ao Thesouro do Estado em conta corrente, passando, portanto, para o exercicio de 1927, apenas, o saldo de 39:472\$360, que representa o custo dos transportes effectuados em Dezembro de 1926 e cujas contas só foram ultimadas no primeiro trimestre de 1927.

MUNICIPALIDADES — Transportes

Durante o exercicio de 1926, foram attendidas requisições das municipalidades no valôr de 193:554\$210.

Os pagamentos attingiram a importancia de 83:308\$560, passando para o exercicio corrente o saldo de 237:961\$720.

GOVERNO ESTADUAL — C/Exploração

O saldo devedor de 13.866:858\$780, verificado até 31 de Dezembro, proximo passado, representa o prejuizo com a exploração da rêde até o fim do exercicio ultimo, a saber:

Deficit verificado no periodo de 29 de Julho de 1920	
a 31 de Dezembro de 1920.....	251:167\$340
Deficit verificado no exercicio de 1923.....	3.878:494\$760
" " " " " 1924.....	3.806:229\$320
" " " " " 1925.....	3.386:902\$440
" " " " " 1926.....	3.778:745\$720
	<hr/>
Total.....	15.101:539\$580
A deduzir:	
50 % da renda liquida do exercicio de 1921 a 1922....	1.234:680\$800
	<hr/>
Saldo.....	13.866:858\$780

APOLICES DO GOVERNO DO ESTSADO — 8 %

Nesta conta são registrados os valôres das apolices que nos são fornecidas pelo Governo do Estado para fazermos face aos pagamentos de materiaes sob a condição de serem os mesmos feitos em titulos dessa natureza. Essas apolices são do valôr nominal de 500\$000 cada uma, emissão especial "Viagão Ferrea", resgataveis em 25 annos, vencendo o juro annual de 8 %.

O saldo de 2.125:000\$000 que passou para o exercicio de 1927 representa o valôr das apolices a serem entregues a Berliner-Maschinenbau A. G. L. Schwartz-Kopff em pagamento do ultimo lote das locomotivas "Mikado" (2.047:000\$000) e a Soares de Sampaio & Cia. Ltd. em pagamento de 10 vagões gradeados (78:000\$000).

PROMISSORIAS DO GOVERNO DO ESTADO — 8 %

Afim de fazer face aos compromissos da Viação Ferrea, o Governo do Estado iniciou, em Setembro de 1926, a emissão de promissorias, pagaveis em 6 mezes de data e vencendo o juro annual de 8 %.

A emissão dessas promissorias, até o meiado de Janeiro do corrente anno, attingiu a importancia de 19.810:286\$060.

CONTAS A RECEBER

O movimento desta rubrica, no exercicio passado, foi o seguinte:

Saldo em 1.º de Janeiro de 1926.....	90:469\$740
Debitos realizados durante o anno.....	188:611\$920
	<hr/>
	279:081\$660

A deduzir:

Pagamentos effectuados	198:119\$120
	<hr/>
Saldo em 31 de Dezembro de 1926.....	80:962\$540
	<hr/>

BRASIL GREAT SOUTHERN

O saldo devedor dessa rêde ferro-viaria era, em 31 de Dezembro de 1925, 83:230\$100, que, em igual data do anno passado, attingiu a importancia de 197:320\$340.

Nenhum pagamento foi effectuado.

O acrescimo de 114:090\$240 sobre 83:230\$100, corresponde ao fornecimento de materiaes, transportes effectuados e aluguel de vehiculos, distribuido da seguinte fórma:

Transportes effectuados	86:046\$580
Aluguel do material rodante	275\$000
Reparação de vehiculos	1:507\$800
Materiaes fornecidos	26:260\$680
	<hr/>
Total.....	114:090\$240
	<hr/>

HORTO FLORESTAL

A' esta conta são debitadas todas as despesas feitas em virtude do contracto assignado a 17 de Junho de 1924 com o Eng.^o Agronomo Nicolau Köler Netto, para o plantio de 1.050.000 pés de eucalyptos; inicialmente, todos os pagamentos feitos ao contractante, nos termos do contracto, e, posteriormente, todas as despesas que se fizerem com a conservação das plantações, córte e preparo das madeiras etc., de modo que a producção será entregue ao Almojarifado, por preços estipulados, na occasião, e que serão baseados nos preços correntes, levando-se os lucros verificados á conta de "Lucros e Perdas" ou outra, especialmente creada para esse fim.

O saldo da conta supra em 31 de Dezembro de 1926, montava a 472:639\$000, sendo assim discriminados:

Pagamento do 1. ^o horto de 350.000 pés.....	245:000\$000
" da 1. ^a prestação do 2. ^o horto de 350.000 pés	122:500\$000
" da 1. ^a prestação do 3. ^o horto de 300.000 pés	105:000\$000
Despesas com escripturas de terrenos.....	139\$000
	<hr/>
Total.....	472:639\$000
	<hr/>

De accôrdo com o contracto, os pagamentos ao contractante são feitos em apolices do Estado do valôr nominal de 500\$000 cada uma, vencendo o juro annual de 8 % e resgataveis em 25 annos.

BANCO PELOTENSE — Fianças dos empregados

Acha-se depositada no Banco Pelotense, em conta especial, correndo o juro annual de 7 %, a importancia de 869:709\$960, saldo verificado em 31 de Dezembro do anno passado, contra 734:030\$040, saldo em igual data de 1925.

Estão incluidos em 869:709\$960 os juros que montam a importancia de 56:546\$400.

Essa importancia depositada com o titulo de fianças dos empregados correspondente ao desconto de 10 % sobre os vencimentos constantes em folhas de pagamento daquelles que a esta obrigação estão sujeitos.

FIANÇA DOS EMPREGADOS

O saldo em 31 de Dezembro de 1926 era de 886:841\$860, contra 751:250\$040 de igual data em 1925.

A differença de 17:131\$900 entre o saldo total de 886:841\$860 e a importancia de 869:709\$960, saldo depositado no Banco Pelotense, corresponde, justamente, ao desconto feito em folhas de Dezembro e só recolhido no mez de Janeiro.

B — Passivo

COMMISSÃO DE OBRAS EM CONTA DE CAPITAL

Esta comissão está autorizada pelo Art. 52 das “Especificações” annexas ao Decreto n.º 5548 de 6 de Junho de 1905 e incide sobre as quantias despendidas em Conta de Capital, sendo incluídas nas respectivas facturas por ocasião da realização das Tomadas de Contas.

O saldo de 2.931:399\$200 representa a comissão reconhecida até 30 de Junho de 1926 e assim se discrimina por Tomada de Contas:

29 de Julho a 31 de Dezembro de 1920.....		3:907\$690
1.º semestre de 1921.....	4:951\$600	
2.º ” ” 1921.....	828:840\$170	833:791\$770
<hr/>		
1.º ” ” 1922.....	5:157\$020	
2.º ” ” 1922.....	151:665\$840	156:822\$860
<hr/>		
1.º ” ” 1923.....	199:605\$700	
2.º ” ” 1923.....	81:180\$230	280:785\$930
<hr/>		
1.º ” ” 1924.....	87:459\$460	
2.º ” ” 1924.....	333:382\$070	420:841\$530
<hr/>		
1.º ” ” 1925.....	296:048\$880	
2.º ” ” 1925.....	297:773\$520	593:822\$400
<hr/>		
1.º ” ” 1926.....		641:427\$020
<hr/>		
Total.....		2.931:399\$200
<hr/>		

THESOURO DO ESTADO — C/de Capital

O total desta conta, em 31 de Dezembro de 1926, era de
77.008:783\$340.

THESOURO DO ESTADO — C/de Custeio

O saldo desta conta, em 31 de Dezembro do anno transacto era de
32.197:153\$730.

Em resumo, o saldo da conta corrente com o Thesouro do Estado, em 31 de Dezembro de 1926, montava a 109.205:937\$070, assim discriminada:

Saldo em Conta de Capital.....	77.008:783\$340
" " " " Custeio	32.197:153\$730
	<hr/>
Total.....	109.205:937\$070
	<hr/>

A sua applicação pela Viação Ferrea, foi assim distribuida:

Despendido em Conta de Capital.....	88.062:664\$920
-------------------------------------	-----------------

Almoxarifado:

Materiaes em stock	18.127:628\$140	
" " transito	168:048\$270	
" entregues ás officinas para manufacturar	8:989\$030	18.304:665\$440
	<hr/>	
Prejuizos verificados na exploração da Rêde até 31 de Dezembro de 1926		13.866:858\$780
Valor do Horto Florestal.....		472:639\$000
Importancia da taxa de 2.% ouro cobrada indevida- mente pela Alfandega do Rio Grande, cuja resti- tuição foi feita pela Delegacia Fiscal ao Thesouro do Estado, em vez de ser á Viação Ferrea.....		1.180:015\$405
		<hr/>
Total.....		121.886:843\$545
		<hr/>

Donde se conclue, do que acima fica exposto, existir em favor da Viação Ferrea um saldo de 12.680:906\$475.

IMPOSTO FEDERAL SOBRE PASSAGEIROS

Esse imposto que se arrecada em virtude de lei, montou em 1926 a 1.675:733\$000.

Dessa importancia a Viação Ferrea retira a commissão que lhe cabe, recolhendo mensalmente á Delegacia Fiscal a parte que compete ao Governo da União.

Essa commissão era até Janeiro de 1926 de 4 % sobre o total bruto arrecadado, passando a 2 %, a partir de Fevereiro, em face da lei n.º 4.984, de 31 de Dezembro de 1925.

O quadro seguinte mostra o liquido recolhido á Delegacia Fiscal, numero do conhecimento e a data do recolhimento, assim como esse movimento verificado no ultimo quinquennio:

MEZES	Producto bruto	Commissão da Viação Ferreá	Liquido reco- lhido a Dele- gacia Fiscal	N.º do co- nhecimento	Data do re- colhimento
Janeiro	157:724\$000	6:308\$960	151:415\$040	363	17— 2—1926
Fevereiro ..	157:766\$900	3:155\$330	154:611\$570	780	18— 3—1926
Março	171:824\$700	3:436\$490	168:388\$210	1.212	17— 4—1926
Abril	153:141\$900	3:062\$330	150:079\$070	1.652	21— 5—1926
Maió	149:062\$000	2:981\$240	146:080\$760	2.012	17— 6—1926
Junho	130:430\$400	2:608\$600	127:821\$800	2.467	19— 7—1926
Julho	128:041\$600	2:560\$830	125:480\$770	2.910	18— 8—1926
Agosto	132:914\$100	2:658\$280	130:255\$820	3.413	18— 9—1926
Setembro ..	121:269\$000	2:425\$380	118:843\$620	3.859	18—10—1926
Outubro	130:254\$700	2:605\$090	127:649\$610	4.366	20—11—1926
Novembro ..	120:166\$500	2:403\$330	117:763\$170	4.748	17—12—1926
Dezembro ..	123:137\$200	2:462\$740	120:674\$460	5.158	20— 1—1927
Total....	1.675:733\$000	36:669\$100	1.639:063\$900	—	—
1925.....	1.616:790\$400	64:671\$580	1.552:118\$820	—	—
1924.....	1.470:293\$200	58:811\$680	1.411:481\$520	—	—
1923.....	1.091:170\$400	43:646\$770	1.047:523\$630	—	—
1922.....	940:427\$700	37:617\$060	902:810\$640	—	—
1921.....	903:961\$600	36:153\$420	867:803\$180	—	—

Taxa de viação

O total desta arrecadação attingiu, no exercicio passado, a importancia de 1.283:473\$800.

A lei n.º 4.984 que reduziu a commissão de 4 % para 2 % no imposto federal sobre passagens foi extensiva tambem á commissão que a Viação Ferreá tem nesta arrecadação.

O quadro seguinte assim a discrimina:

MEZES	Producto bruto	Commissão de 4 e 2 %	Liquido reco- lhido a Dele- gacia Fiscal	N.º do co- nhecimento	Data do re- colhimento
Janeiro	36:269\$400	1:450\$770	34:818\$630	562	2— 3—1926
Fevereiro ..	78:293\$400	1:565\$860	76:727\$540	932	31— 3—1926
Março	136:358\$500	2:727\$170	133:631\$330	1.397	30— 4—1926
Abril	130:962\$700	2:619\$250	128:343\$450	1.778	31— 5—1926
Maió	136:307\$100	2:726\$140	133:580\$960	2.213	30— 6—1926
Junho	124:984\$200	2:499\$680	122:484\$520	2.705	2— 8—1926
Julho	111:152\$000	2:223\$040	108:928\$960	3.155	31— 8—1926
Agosto	115:246\$300	2:304\$900	112:941\$400	3.575	30— 9—1926
Setembro ..	86:342\$300	1:726\$350	84:615\$950	4.062	30—10—1926
Outubro	92:780\$100	1:855\$600	90:924\$500	4.496	30—11—1926
Novembro ..	106:277\$500	2:125\$550	104:151\$950	4.967	31—12—1926
Dezembro ..	128:499\$800	2:569\$990	125:929\$810	5.422	4— 2—1927
Total....	1.233:473\$800	26:394\$800	1.257:079\$000	—	—

ANNOS	Producto bruto	Commissão de 4 %	Liquido re- colhido a De- legacia Fis- cal	N.º do co- nhecimento	Data do re- colhimento
1925	422:870\$300	16:914\$760	405:955\$540	—	—
1924	397:319\$100	15:892\$710	381:426\$390	—	—
1923	332:406\$500	13:296\$210	319:110\$290	—	—
1922	403:540\$000	16:141\$530	387:398\$470	—	—
1921	369:845\$470	14:793\$770	355:051\$700	—	—

Imposto de viação estadual

Este imposto foi creado pela Lei Estadual n.º 325, de 31 de Dezembro de 1923, e entrou em vigor na Viação Ferrea em Março de 1924.

A sua cobrança attingiu a importancia de 1.403:169\$600.

Desta importancia a Viação Ferrea retirou a commissão de 5 %, creditando ao Thesouro do Estado a parte que cabe ao Estado, conforme se verifica no quadro seguinte:

MEZES	Total bruto arrecadado	Comissão de 5 %	Liquido cre- ditado ao Thesouro	Data do credito
Janeiro	118:026\$350	5:901\$310	112:125\$040	28— 2—1926
Fevereiro	118:964\$350	5:948\$210	113:016\$140	31— 3—1926
Março	136:987\$700	6:849\$380	130:138\$320	30— 4—1926
Abril	127:084\$750	6:354\$230	120:730\$520	31— 5—1926
Maiο	133:816\$700	6:690\$830	127:125\$870	30— 6—1926
Junho	121:430\$850	6:071\$540	115:359\$310	31— 7—1926
Julho	114:963\$550	5:748\$170	109:215\$380	31— 8—1926
Agosto	114:769\$500	5:738\$470	109:031\$030	30— 9—1926
Setembro	96:079\$500	4:803\$970	91:275\$530	31—10—1926
Outubro	102:795\$900	5:139\$790	97:656\$110	30—11—1926
Novembro	101:556\$050	5:077\$800	96:478\$250	31—12—1926
Dezembro	116:694\$400	5:834\$720	110:859\$680	31— 1—1927
Total	1.403:169\$600	70:158\$420	1.333:011\$180	—
1925	1.481:254\$250	74:062\$680	1.407:191\$570	—
1924 (Março a Dezembro)...	1.116:074\$850	55:803\$710	1.060:271\$140	—

Governo Federal — C/Lucros

Em 31 de Dezembro de 1925 o saldo desta conta era de 796:833\$150, que passou a ser, em igual data do exercicio passado, de 796:863\$340. Este saldo é assim discriminado:

Exercicio de 1921

Receita escripturada		31.758:541\$990
Despesa realisada	32.157:303\$220	
A deduzir — Custo da reparação ex- traordinaria de locomotivas e sub- stituição extraordinaria de dor- mentes, nesse anno, transferido para a Conta de Capital, de accôr- do com o Decreto n.º 15.742, de 18-10-1922	1.926:565\$540	30.230:737\$680
Saldo		1.527:804\$310

Exercicio de 1922

Receita escripturada		35.777:771\$020
Despesa realisada	35.454:712\$630	

A deduzir — Custo das reparações e substituições extraordinarias já citadas acima e realizadas neste anno			618:498\$910	34.836:213\$720
Saldo.....				941:557\$300
Total para os 2 exercicios:				
2.469:361\$510 — 50 %				1.234:680\$810
Recolhimento feito á Delegacia Fiscal, a saber:				
Conhecimento n.º 1817, de 16 de Maio de 1924			419:393\$520	
Conhecimento n.º 1967, de 30 de Maio de 1924			18:403\$800	
Conhecimento n.º 2077, de 21 de Junho de 1926			20\$150	437:817\$470
Saldo em 31 de Dezembro de 1926				796:863\$340

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

Continúa em vigôr o convenio de trafego mutuo, mantido entre a Viação Ferrea e a Repartição Geral dos Telegraphos.

Este serviço produziu as seguintes rendas:

Arrecadada pela Repartição Geral dos Telegraphos.....	43:839\$140
Arrecadada pela Viação Ferrea.....	49:052\$520
Saldo a favor da Repartição Geral dos Telegraphos.....	5:213\$380

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

A Viação Ferrea mantem o serviço de trafego mutuo com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e, por intermedio dessa, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O movimento desse trafego mutuo, no anno de 1926, attingiu a 2.260:282\$380, havendo um saldo credor dessa conta em 31 de Dezembro de 1926, de 41:520\$730.

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta empreza de Colonisação, tem a Viação Ferrea, um convenio para intercambio de material rodante.

O movimento, durante o anno, foi de 34:954\$460, havendo um saldo credor, em 31 de Dezembro de 1926, de 18:515\$650.

O trecho de Estrada de Ferro, dessa Empresa de Colonisação é de bitola de um metro e tem a extensão de 20 kms., a partir da estação de Erebangó da Viação Ferrea até a séde da Colonia Quatro Irmãos.

CONTAS A PAGAR

O total das Contas a Pagar, processadas durante o anno, elevou-se a 41.133:329\$060, repartido pelas seguintes verbas:

Administração Central	296:506\$960
Trafego	444:731\$920
Locomoção	186:625\$900
Via Permanente	154:906\$700
Capital	9.039:112\$400
Almoxarifado	30.723:716\$260
Fianças dos empregados (restituições).....	126:360\$930
Despesas geraes de Officinas da Locomoção.....	121:264\$920
Despesas geraes de Officinas da Linha.....	8:755\$700
Diversos	31:338\$370
Total.....	41.133:329\$060

Em resumo, o movimento do anno findo foi o seguinte:

Saldo de 1.º de Janeiro de 1926.....	8.396:214\$660
Contas processadas durante o anno.....	41.133:329\$060
	<hr/>
	49.529:543\$720

A deduzir:

Pagamentos effectuados	41.338:048\$490
	<hr/>
Saldo em 31 de Dezembro de 1926	8.191:495\$230

INDEMNISAÇÕES A PAGAR

As indemnisações processadas durante o anno de 1926 attingiram a importancia de 279:048\$410.

Os pagamentos effectuados montaram a 469:962\$020.

Em resumo, o movimento desta conta durante o anno foi o seguinte:

Saldo em 1.º de Janeiro de 1926.....	338:956\$390
Indemnisações processadas durante o anno.....	279:048\$410
	<hr/>
	618:004\$800

A deduzir:

Pagamentos effectuados durante o anno de 1926	469:962\$020	
Indemnisações transferidas para "Creditos não Procurados"	33:465\$820	503:427\$840
Total		114:576\$960

COMPANHIA DE SEGUROS "ROYAL"

A Viação Ferrea segurou nessa Companhia de Seguros, em 1.º de Agosto de 1926, por um anno, edificios e seus conteúdos, mercadorias depositadas nos armazens e em transito, vehiculos e existencias do Almojarifado, no valor de 62.147:072\$600, pagando de premio a importancia de 431:800\$000, conforme se verifica no quadro seguinte:

NATUREZA	Valor	Premio	Total
Edificios	23.627:507\$600	1/5 %	47:255\$015
Conteúdo dos edificios	1.194:204\$500	1/4 %	2:985\$510
Moveis, utensilios e aparelhos das estações	1.988:570\$000	1/4 %	4:971\$425
Mercadorias em transito	5.000:000\$000	1/2 %	225:000\$000
Vagões fechados, gaiolas e plataformas	13.563:790\$500	1/2 %	92:818\$950
Mercadorias do Almojarifado	11.735:000\$000	1/2 %	58:675\$000
Moveis e utensilios do Almojarifado	38:000\$000	1/4 %	95\$000
Total	62.147:072\$600	—	431:800\$900

Foi reclamada, durante o anno de 1926, a essa Companhia a quantia de 211:011\$110, relativa a 23 sinistros verificados em

Edificios	116:898\$310
Material em transito	88:965\$000
Material rodante	5:147\$800
Total	211:011\$110

Essas indemnisações correspondem a sinistros occorridos na vigencia das apolices correspondentes ao periodo de 31 de Julho de 1925 a 1.º de Agosto de 1926.

A Companhia "Royal" pagou a Viação Ferrea, no decorrer do anno em apreço, a importancia de 236:638\$710, tendo-lhe sido creditados 11:832\$500, correspondentes ao producto da verba dos salvados.

O movimento desta conta durante o anno foi, resumindo, o seguinte:

Debito:		
Saldo devedor em 1.º de Janeiro de 1926.....		34:945\$320
Reclamações effectuadas durante o anno.....		211:011\$110
	Total.....	245:956\$430
Credito:		
Pagamentos effectuados	236:638\$710	
Producto da venda de salvados.....	11:832\$500	248:471\$210
		2:514\$780
Saldo credor em 31 de Dezembro de 1926.....		

FOLHAS DE VENCIMENTOS

Elevou-se a 34.890:628\$800 a importancia correspondente ás folhas de vencimentos processadas nas 4 Divisões, durante o anno findo.

A sua distribuição por Divisão foi a seguinte:

Administração Central:		
Directoria e Contabilidade.....	1.127:620\$900	
Almoxarifado	1.160:288\$900	
Estatistica	259:723\$200	2.547:633\$000
		9.252:399\$000
Trafego		
Locomoção:		
Tracção	5.758:117\$500	
Officinas	5.207:676\$700	10.965:794\$200
		12.124:802\$600
Via e Edificios		
	Total.....	34.890:628\$800

CAIXA DE SOCCORRO

Dos tres pensionistas da extincta "Caixa de Soccorro" falleceram, em 1925, Sergio Corrêa, que percebia 50\$000 mensaes e, em 1926, Al-

fredo Calazans, que percebia 150\$000, restando apenas o sr. Amaro Falleiro, que continúa percebendo a pensão de 45\$000 mensaes.

A conta supra apresentava, em 31 de Dezembro de 1926, um saldo de 18:577\$530, que continúa em poder da Viação Ferrea até que se delibere sobre o destino a dar ao mesmo.

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

O movimento da conta dessa instituição foi o que se segue:

Saldo credor em 1.º de Janeiro de 1926..... 315:152\$000

Credito:

Contribuição do publico — 1 ½ % augmento sobre tarifas 808:871\$770

Contribuição da Viação Ferrea — 1 % sobre a renda bruta 808:988\$100

Contribuição do pessoal:

3 % sobre os vencimentos..... 808:988\$100

Joias 592:907\$900

Multas 70:634\$000

Augmento de vencimentos 43:192\$800

Venda de papel velho 3:065\$850

Guias de reembolso não reclamadas..... 8:463\$050

Diversos 1.066:019\$300

4.526:287\$870

Debito:

Honorarios dos medicos effectivos... 283:492\$700

Honorarios dos medicos extraordinarios 100:823\$500

Vencimentos dos funcionarios da "Caixa" 94:906\$800

Despesas de viagens 22:162\$000

Hospitalisações, medicamentos, etc. a empregados feridos em serviço.. 274:469\$650

Vencimentos de pensionistas..... 658:018\$100

Restituições ao pessoal (Joias — Mensalidades) 211:583\$000

Vencimentos de empregados feridos em serviço 40:724\$400

Instalação do Escriptorio..... —

Indemnisações por accidentes..... —

Diversos 2.689:159\$470 4.375:339\$620

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1926..... 150:948\$250

AMPARO MUTUO

As mensalidades dos socios dessa Associação Beneficente descontadas em folhas de pagamento durante o anno montavam a 49:737\$000. Ao respectivo Thesoureiro foi paga a importancia de 40:741\$000 tendo passado para o exercicio de 1927, em o qual foi pago o saldo de 8:996\$000, que representa os descontos feitos em folhas de Novembro e Dezembro.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FERREA

Durante o exercicio passado foi creditada a essa Sociedade a importancia de 12.756:865\$480, que se acha discriminada da maneira seguinte:

Fornecimentos feitos ao pessoal e "Quóta" para acções, descontados em folhas	12.535:405\$330
Fornecimentos á Viação Ferrea.....	55:656\$930
Idem á "Caixa de Aposentadorias e Pensões"	26:626\$740
Recebido de terceiros por sua conta.....	120:523\$000
Indemnisações por extravios e avarias de mercadorias	670\$220
Fornecimento feito, por conta do Governo do Estado, aos immigrantes estacionados em Gravatahy....	10:033\$700
Idem, idem ao trem especial conduzindo o Dr. Miguel Couto	1:404\$480
75 % dos prejuizos com a exploração dos carros restaurants e Buffet de Cacequy, no periodo de Dezembro de 1925 a Junho de 1926, que compete á Viação Ferrea, de accôrdo com o contracto.....	6:545\$080
Total.....	12.756:865\$480

Com a addição de 3.297:227\$420, saldo de 1925, e deducção de 15.198:017\$490, quantia paga durante o anno, verifica-se um saldo a favor da Cooperativa no montante de 856:075\$410.

CONTADORIA

Tarifas

Em 23 de Agosto do anno passado, entraram em vigór na Viação Ferrea as novas tarifas approvadas pela Portaria, de 23 de Julho do mesmo anno do sr. Ministro da Viação.

As suas bases foram publicadas no "Diario Official" no Rio de Janeiro, e as novas pautas na "Federação", nesta capital.

Não tendo sido, ainda, approvadas as novas "Instrucções Regula-

mentares” a Contadoria expediu a circular n.º 586, de 14 de Agosto do anno transacto, em que dava instrucções detalhadas aos Agentes sobre a applicação das novas tarifas e modificações que soffreram as antigas “Instrucções Regulamentares”, em harmonia com as tarifas e taxas recém approvadas.

Com a applicação das novas tarifas todas as tabellas de classificação de transportes soffreram augmento, com excepção da de arroz beneficiado que conservou-se a mesma, attendendo-se a crise que então atravessava esse cereal.

Em face de reclamações de madeireiros e xarqueadores, o sr. Presidente do Estado, de commum accôrdo com o sr. Ministro da Viação, autorizou que, a partir de 21 de Setembro até 31 de Dezembro, do anno findo, tanto as madeiras como os productos de xarqueadas continuassem sendo taxados pelas respectivas tabellas anteriores.

TAXA AD-VALOREM

A taxa ad-valorem autorisada a vigorar com as novas tarifas, foi suspensa, por ordem do Governo do Estado, logo, após, a sua applicação, em face da crise economica por que atravessava o Estado, sendo, porém, novamente applicada, a partir de Maio de 1927.

INDEMNISAÇÕES POR ACCIDENTES

A Viação Ferrea pagou, no exercicio passado, a importancia de 48:000\$000, correspondente a indemnisações reclamadas por empregados seus, não contribuintes da Caixa de Aposentadorias, que tomou ao seu encargo toda a indemnisação por accidente verificado em empregados seus contribuintes.

Durante o anno de 1926 verificaram-se na Viação Ferrea 525 accidentes.

O trabalho apresentado sobre esse assumpto pela Secção de Estatistica é completo, obedecendo a classificação á idade das victimas, locaes, causas, nacionalidade, estado civil, instrucções, natureza das lesões, por divisão e sub-divisão a que pertencem as victimas, relação entre o numero de empregados expostos aos riscos e as victimas de accidentes, accidentes materiaes, com as necessarias classificações, etc.

ESTATISTICA DE ACCIDENTES

Quadro comparativo dos accidentes no trabalho, por causas, locais e natureza das lesões, occorridas durante os annos de 1925 e 1926

ESPECIFICAÇÕES	ANNOS		Differen- ça em 1926	
	1925	1926		
Extensão média em trafego	km 2.606,275	km 2.606,275	—	
Causas:				
Descarrilamentos e tombamentos	32	13	— 19	
Collisões e choques de vehiculos	15	12	— 3	
Fagulhas, explosões e incendios	6	10	+ 4	
Estilhaços ou pedaços de pedra, ferro ou carvão	37	33	— 4	
Agua, vapor, braza, ferro ou chumbo fundidos ..	16	22	+ 6	
Compressões	76	93	+ 17	
Choques	12	5	— 7	
Instrumentos, machinas, etc.	74	87	+ 13	
Quédas	81	82	+ 1	
Serras de fita e circular	4	4	—	
Diversas	165	164	— 1	
Totaes	518	525	+ 7	
Locaes e naturezas das lesões:				
Cabeça	Choque traumatico	2	1	— 1
	Fracturas e esmagamentos	2	2	—
	Diversas	28	24	— 4
Orgãos visuaes	Ferimentos	20	22	+ 2
	Queimaduras	2	5	+ 3
	Diversas	—	—	—
Membros superiores	Ferimentos	83	93	+ 10
	Fracturas e esmagamentos	49	67	+ 18
	Diversas	20	15	— 5
Tronco	Choque traumatico	10	9	— 1
	Queimaduras	1	—	— 1
	Diversas	26	40	+ 14
Membros inferiores	Ferimentos	122	123	+ 1
	Fracturas e esmagamentos	20	21	+ 1
	Diversas	29	23	— 6
Diversos	Fracturas e esmagamentos	14	4	— 10
	Queimaduras	7	6	— 1
	Diversas	83	70	— 13
Totaes	518	525	+ 7	
RESUMO				
Numero de accidentes:				
Por ferimentos	491	514	+ 23	
por mortes	27	11	— 16	
Totaes	518	525	+ 7	

TOMADAS DE CONTAS

No exercicio passado foram feitas duas tomadas de contas, referentes ao ultimo semestre de 1925 e ao primeiro de 1926.

Nessas duas sessões de tomadas de contas verificou-se que nenhuma modificação soffreu a extensão kilometrica das linhas de Viação Ferrea — 2.606km.275,23, já reconhecidos na tomada de conta do 1.º semestre de 1925.

Nas alludidas tomadas de contas foi reconhecido, como Capital do Governo do Estado, a importancia de 24.419:213\$730, sendo 16.677:102\$720, no segundo semestre de 1925, e 7.742:111\$010, no primeiro semestre de 1926.

Passou, desta maneira, a ser 79.907:067\$460 o total reconhecido em 30 de Junho de 1925 e que era 55.487:853\$730.

Nenhuma glosa foi feita nos documentos de despesa de custeio.

Ficou ainda approvedo que a Viação Ferrea deveria recolher á Delegacia Fiscal a importancia de 20\$150, quóta de arrendamento, referente ao periodo de 1921, ou seja 50 % de 40\$300, correspondente aos transportes effectuados por conta do Governo Federal naquelle anno e pagos em 1925.

Esse recolhimento foi effectivamente realisado em Junho de 1926.

Na tomada de contas do primeiro semestre de 1926 constatou-se o recebimento de quantias provenientes de transportes nos exercicios em que se verificou saldos. Essas quantias são as seguintes:

Transportes de 1921	38:190\$730
Transportes de 1922	3.557:737\$770

Em acta de tomada de contas do 2.º semestre de 1922 ficou consi-gnado que a Viação Ferrea deveria recolher á Delegacia Fiscal 50 % dos pagamentos effectuados por transportes de 1921, assim como identica porcentagem dos transportes de 1922, que excederam de 2.655:396\$770, fixado na alludida acta e que foi apurado como deficit.

Em face do que dispõe a clausula XVIII do contracto de arrendamento, essa verificação só se fará na tomada de contas do segundo semestre do anno de 1926.

A Viação Ferrea deverá recolher, após a verificação da tomada de contas do 2.º semestre de 1926, e que se realisou em Maio, ultimo, a quantia de 451:801\$210, além do que se possa apurar da metade da renda liquida dos exercicios de 1921 e 1922 e correspondentes a 50% do pagamento do Governo Federal de contas de transportes feitos naquelles exercicios.

Da importancia de 763:902\$155, correspondente a 50% do saldo de 1921, já foi recolhida á Delegacia Fiscal a quantia de 419:393\$520, deixando-se para recolher 344:508\$635, correspondente a 50% de

689:017\$270, divida do Governo da União, a medida que fôr sendo effectuado o seu pagamento.

Dessa divida o Governo Federal pagou no exercicio passado a importancia de 1:261\$420, de maneira que 630\$710, ou seja 50% da importancia supra, ficou para ser recolhida á Delegacia Fiscal, após a tomada de conta que se realisou em Maio ultimo.

Do saldo de 1922 na importancia de 941:557\$300 deverá ser recolhida á Delegacia Fiscal a quantia de 451:170\$500 que corresponde justamente a 50% da differença entre a importancia paga pelo Governo Federal 3.557:737\$770 e 2.655:396\$770 (differença entre 3.596:954\$070, transporte por conta do Governo Federal e 941:557\$300, saldo do exercicio de 1922).

De fórma que 451:801\$210, importancia a ser recolhida á Delegacia Fiscal e de que acima fallei, corresponde a somma de 451:170\$500, 50 % do saldo de 1922, e 630\$710, 50 % do saldo de 1921.

QUOTA DE FISCALISAÇÃO

No exercicio passado foram recolhidas duas quótas á Delegacia Fiscal, conforme se vê dos conhecimentos abaixo especificados:

N.º 37, de 11 de Janeiro de 1926	30:000\$000
N.º 2379, de 13 de Julho de 1926	30:000\$000

SERVIÇOS DO ALMOXARIFADO

Os serviços desta sub-divisão correram normalmente no anno de 1926.

Os stocks do Almojarifado que, nos annos de 1924 e 1925, eram insufficientes ás necessidades dos serviços da Estrada, o que difficultava a rapida distribuição dos materiaes requisitados, normalisaram-se a partir do segundo semestre daquelle ultimo anno.

Movimento de materiaes

No segundo semestre de 1926 houve uma notavel reduccão nas sahidadas, que foram de 4%, apenas, superiores ás de igual periodo em 1926.

Total das sahidadas e entradas nos ultimos quatro annos:

SAHIDAS:

Em 1923	25.312:945\$570
Em 1924	26.939:877\$960
Em 1925	32.553:132\$890
Em 1926	29.080:896\$280

ENTRADAS:

Em 1923	27.243:317\$060
Em 1924	29.061:574\$990
Em 1925	32.456:927\$800
Em 1926	37.333:996\$360

Movimento geral

Existencia em 1.º de Janeiro de 1926.....	9.760:343\$930
Entradas por compras durante o anno.....	36.882:869\$310
Materiaes fornecidos pelas officinas	451:127\$050
Sobras liquidas de inventarios	114:184\$130
Total	47.208:524\$420

Fornecimento durante o anno....	28.515:585\$100	
Materiaes fornecidos pelas offic.	451:127\$050	
Ajuste de inventarios	114:184\$130	29.080:896\$280
Saldo para 1927		18.127:628\$140

A importancia de 37.333:996\$360 dispendida com a aquisição de materiaes foi assim distribuida:

Carvão nacional	6.545:846\$150
Carvão briquette	3.332:698\$290
Lenha	6.198:689\$430
Dormentes de aço	518:250\$770
Dormentes de lei	5.922:961\$290
Madeiras de pinho	757:682\$210
Madeiras de lei	908:934\$230
Diversos e papellaria	13.148:933\$990
Total	37.333:996\$360

Esses valores, comparados com os das compras dos mesmos artigos no anno de 1925, conduzem aos seguintes resultados:

DESIGNAÇÃO	1925	1926	Diferença para mais ou para menos em % em 1926
Carvão nacional	7.523:280\$110	6.545:846\$150	— 12
Carvão briquette	2.192:165\$600	3.332:698\$290	+ 52
Lenha	4.577:149\$990	6.198:689\$430	+ 35
Dormentes de aço	—	518:250\$770	—
Dormentes de madeira	3.900:201\$700	5.922:961\$290	+ 51
Madeira de pinho	616:264\$590	757:682\$210	+ 17
Madeira de lei	867:338\$070	908:934\$230	+ 4
Diversos e papelaria	12.750:527\$740	13.148:933\$990	+ 3
	32.456:927\$800	37.333:996\$360	+ 15

Verifica-se pelos valores acima que o excesso de 4.877:068\$560 das compras em 1926 sobre as de 1925 proveio, principalmente, de:

DESIGNAÇÃO	1925	1926	Para mais em 1926
1.º — Dormentes	3.900:201\$700	6.441:212\$060	2.541:010\$360
2.º — Combustiveis	14.292:595\$700	16.077:233\$870	1.784:638\$170
3.º — Diversos e papelaria ...	12.750:527\$740	13.148:933\$990	398:406\$250
4.º — Madeiras	1.513:602\$660	1.666:161\$440	153:013\$780
Total	—	—	4.877:068\$560

O stock de 18.127:628\$140 que passou para o corrente anno compõe-se das seguintes parcelas:

Dormentes de madeira de lei.....	4.070:305\$570
Lenha	1.670:270\$340
Carvão inglez	1.077:465\$360
Trilhos e accessorios	992:085\$890
Madeiras de lei	676:673\$840
Carvão nacional	399:664\$180
Cimento	203:667\$110
Bandagens	565:629\$780
	9.655:762\$070
Diversos	8.471:866\$070
Total	18.127:628\$140

Verifica-se pelos dados acima que a metade do stock actual compõe-se de:

Combustiveis	3.147:399\$880
Dormentes	4.070:305\$570
Accessorios para linha	992:085\$890
Total	8.209:791\$340
Madeiras de lei	676:673\$840
Total geral	8.886:465\$180

Recebimento de carvão nacional

Durante o anno de 1926, recebemos 132.785,400 toneladas de carvão nacional, dos seguintes fornecedores:

da Cia. E. F. Minas de S. Jeronymo

	Toneladas	Média mensal
Margem do Taquary	56.950,360	4.745 Tons.
Gravatáhy	8.507,330	708
Porto Alegre	19.432,030	1.619
Pelotas	19.772,530	1.647
Rio Grande	2.717,140	226
	107.379,390	8.945

da Cia. Minas de Jacuhy

	Toneladas	Média mensal
Margem do Taquary	7.070,020	589 Tons.
Gravatáhy	17.987,140	1.499
Pelotas	348,850	29
Rio Grande	—	—
	25.406,010	2.117

Resumo por fornecedor

	Toneladas	% Total
Cia. E. F. Minas de S. Jeronymo ..	107.379,390	80,87
Cia. Minas de Jacuhy	25.406,010	19,13
	132.785,400	100,00

Considerando o recebimento com referencia aos portos de desembarque, achamos:

	Toneladas	Média mensal
Margem do Taquary	64.020,380	5.335
Gravatáhy	26.494,470	2.208
Porto Alegre	19.432,030	1.620
Pelotas	20.121,380	1.673
Rio Grande	2.717,140	226
	132.785,400	11.062

Recebimento de carvão estrangeiro

Começamos o anno de 1926 com uma existencia de 1.376 toneladas.
Durante o anno recebemos 40.895 toneladas dos fornecedores abaixo:

MEZES	VAPORES	FORNECEDORES	Quant. Tons.
Janeiro	Brockwalle	Wilson Sons & Cia.	3.553
Fevereiro	Carnac	Wilson Sons & Cia.	4.315
Fevereiro	Kayak	Ed. Wigg & Sons	4.529
Março	Lady Charlotte	Gueret's Anglo Braz.	2.464
Abril	Raisdale	Gueret's Anglo Braz.	3.994
Maio	—	Cranston Whoodead	5.071
Junho	Hartside	Cranston Whoodead	5.007
Setembro	Waldjik	Basto, Carvalho & Cia.	5.680
Dezembro	Lady Charlotte	Wilson Sons & Cia.	6.282
			40.895

O consumo durante o anno foi de 30.909 toneladas ao preço médio de 76\$500 a tonelada.

O saldo em 31 de Dezembro era de 11.362 toneladas.

Lenha e nós de pinho

No serviço de distribuição desses combustiveis, mantemos 11 trens compostos de uma locomotiva e dez carros plataformas, na média, cada um.

Lenha

O total da lenha comprada durante o anno de 1926, foi de 766.712^{m³} no valor de 5.186:043\$800 assim discriminados:

Janeiro	69.965 m ³
Fevereiro	78.556 "
Março	102.796 "
Abril	57.579 "
Maio	99.645 "
Junho	63.557 "
Julho	31.694 "
Agosto	83.751 "
Setembro	25.095 "
Outubro	84.252 "
Novembro	46.862 "
Dezembro	22.960 "

Total 766.712 "

Nós de pinho

Attingiu a 8.813 m³ o total de nós de pinho comprado durante o anno de 1926 no valor de 152:974\$450.

Dormentes Standard

O total de dormentes de dois metros comprados durante o anno de 1926 attingiu a 720.544 peças no valor de 5.586:902\$300 inclusive despesas de manipulação:

1.º SEMESTRE

MEZES	COMPRADO		CONSUMO	
	Quant.	Importancia	Quant.	Importancia
Existencia 1-1-926	185.728 m ³	1.478:368\$180	—	—
Janeiro	32.646 "	282.905\$300	33.562 m ³	268:496\$000
Fevereiro	59.937 "	476:305\$350	43.569 "	348:552\$000
Março	47.634 "	382:352\$750	53.480 "	427:840\$000
Abril	31.812 "	246:120\$550	34.671 "	277:368\$000
Maió	108.619 "	818:889\$100	37.696 "	301:568\$000
Junho	51.439 "	414:098\$500	34.452 "	268:725\$600
Total	517.815 "	4.099:039\$730	237.430 "	1.892:549\$600
Saldo para o 2.º semestre ...	—	—	280.385 "	2.206:490\$130
	517.815 "	4.099:039\$730	517.815 "	4.099:039\$730

2.º SEMESTRE

MEZES	COMPRADO		CONSUMO	
	Quant.	Importancia	Quant.	Importancia
Existencia 1-7-926	280.385 m ³	2.206:490\$130	—	—
Julho	32.342 "	257:433\$800	30.957 m ³	241:463\$600
Agosto	45.268 "	357:575\$950	36.378 "	283:750\$400
Setembro	46.871 "	363:716\$000	28.181 "	225:448\$000
Outubro	211.538 "	1.586:962\$450	24.950 "	199:600\$000
Novembro	51.244 "	383:016\$850	33.914 "	261:137\$800
Dezembro	1.194 "	17:525\$700	36.952 "	284:530\$400
Total	668.842 "	5.172:720\$880	191.332 "	1.495:930\$200
Saldo em 31-12-926	—	—	477.510 "	3.676:790\$680
	668.842 "	5.172:720\$880	668.842 "	5.172:720\$880

Dormentes especiais

O total de dormentes especiais para “desvios” e “pontes”, comprados durante o anno, attingiu a 24.152 peças no valor de 310:137\$500.

Moirões

O total de moirões comprados durante o anno attingiu a 62.275 peças no valor de 97:304\$600.

2.^a Divisão



Trafego

O Trafego apresentou o seguinte movimento :

TRAFEGO

O Trafego apresentou o seguinte movimento:

**RELAÇÃO NOMINAL DO PESSOAL SUPERIOR
NO ANNO DE 1926**

Chefe do Trafego	PERIODO DE
Eng.º Frederico de Abreu Dahne.....	Janeiro a Junho
Eng.º Celso Fernandes Pantoja.....	Julho a Dezembro
Ajudantes	
1.ª sub-divisão: Eng.º Celso Fernandes	
Pantoja	Janeiro a Junho
Eng.º Manoel Coelho Parreira.....	Setembro a Dezembro
2.ª sub-divisão: Eng.º Manoel Coelho	
Parreira	Janeiro a Agosto
Eng.º Homero Dias.....	Setembro a Dezembro
Secretario	
Alvaro da Cruz Prétz.....	Janeiro a Dezembro
3.ª sub-divisão (Movimento)	
Chefe: João Carlos Maura.....	Janeiro a Dezembro
Ajudante: Cesar Vallandro.....	Janeiro a Dezembro
Floriano Maydano	Janeiro a Dezembro
Inspectores: Thyrso Carlos Ferreira....	Janeiro a Dezembro
Francisco Crossetti	Janeiro a Dezembro
Admar Moreira	Janeiro a Dezembro
Wolfran Abreu de Oliveira.....	Janeiro a Dezembro
Francisco de Andrade Neves.....	Jan.º e Abril - Junho e Dez.º
Jorge Lobo d'Avila.....	Janeiro a Dezembro
Eurico Martellet	Falleceu a 18 de Janeiro
Diogo Gonçalves Ribeiro.....	Jan.º a Agosto e Dezembro

4.ª sub-divisão (Inspectoria do Telegrapho)

Chefe: Emilio Lima..... Janeiro a Dezembro
Ajudante: Eng.º João Corrêa Pires..... Janeiro a Dezembro

Inspectores do Trafego

Eng.º Ennio Pinto da Silva..... Janeiro a Dezembro
Eng.º Alberto Conceição de Oliveira.... Janeiro a Dezembro
Agostinho Alves Vianna..... Janeiro a Dezembro
Virgilio dos Santos..... Janeiro a Setembro
Latino Fernandes Lacroix..... Janeiro a Agosto
João Baptista Negreiros Bueno..... Setembro a Dezembro
Eng.º Hugo Rodrigues d'Avila..... Agosto a Dezembro

Secção de Reclamações

João Baptista Negreiros Bueno..... Janeiro a Agosto
Latino Fernandes Lacroix..... Setembro a Dezembro

Secção de Contas

Coralio Carlos Ferreira..... Janeiro a Dezembro

U.F.R.G.S

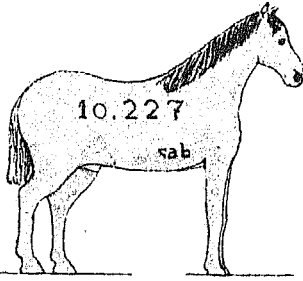
1ª Divisão - 2ª Sub-Divisão
TRANSPORTES de ANIMAES nos PRIMEIROS MEZES

DOS ANOS de 1924 a 1926

1924

1925

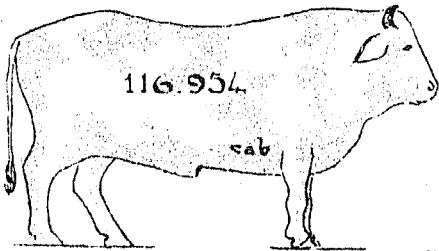
1926



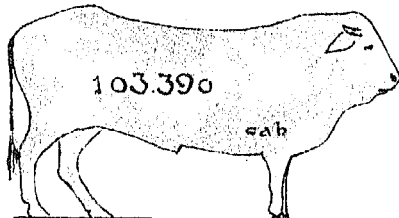
314
370 Km_g

Percursos medios
359 Km_g

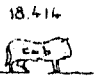
317
353 Km_g



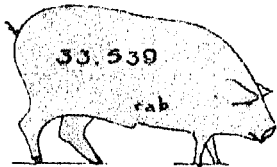
255 Km_g



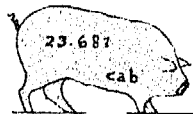
Percursos medios
242 Km_g



363 Km_g



239 Km_g



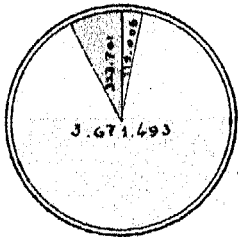
Percursos medios
268 Km_g



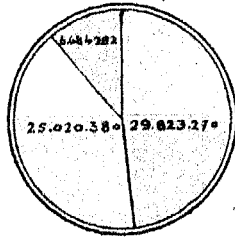
327 Km_g

Cabeças Kilometro nos 6 primeiros
mezes dos annos de 1924 a 1926

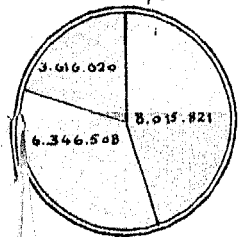
Cavallar



Vaccum

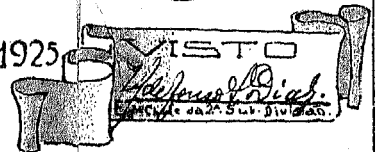


Suino



▬ 1ª Semestre de 1924 ▬ 1ª Semestre de 1925

▬ 1ª Semestre de 1926



Movimento de passageiros, animais e toneladas-kilometro de bagagens, encomendas e mercadorias, no anno de 1926

(Serviço remunerado)

MEZES	Numero de passageiros		Numero de animais	TONELADAS-KILOMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	112.920	88.930	6.165	114.229	346.237	25.156.455
Fevereiro	107.360	87.332	5.613	182.180	352.803	21.088.160
Março	112.736	97.761	6.088	243.928	597.527	23.844.623
Abril	84.470	88.694	4.146	75.866	529.037	24.873.606
Maió	83.384	86.471	5.930	69.445	573.751	25.373.099
Junho	73.522	78.170	8.084	93.972	483.612	22.191.244
Julho	70.211	71.777	9.778	65.532	382.125	19.981.844
Agosto	75.808	75.685	8.357	100.500	333.593	23.667.602
Setembro	58.206	63.421	7.754	186.878	260.252	15.305.429
Outubro	66.293	71.245	12.121	97.659	282.337	19.925.718
Novembro	65.619	70.477	8.573	104.803	233.349	22.792.305
Dezembro	66.975	75.271	10.410	308.288	352.771	29.150.701
Totaes de 1926	977.504	955.234	93.019	1.643.280	4.727.394	273.350.789
Totaes de 1925	981.612	960.706	197.541	2.973.640	6.308.789	279.177.573
Diferença em 1926	4.108	5.472	104.522	1.330.360	1.581.395	5.826.784

Passageiros transportados no periodo de 1920 a 1926

ANNOS	NUMERO			PERCURSO-PASSAG.-KM			RECEITA			Por passa-geiro	Por passa-geiro km.	Percorso médio km.
	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total			
1920	828.401	409.653	1.238.054	67.222.264	43.852.430	111.074.694	4.733:491\$870	1.615:632\$810	6.349:124\$680	5\$128	\$057	89,717
1921	710.939	466.117	1.177.056	59.345.616	44.575.487	103.921.103	4.593:135\$150	1.953:300\$700	6.576:435\$850	5\$587	\$063	88,289
1922	725.201	620.321	1.345.522	62.215.390	57.185.570	119.400.960	4.824:643\$690	2.527:593\$550	7.352:237\$240	5\$464	\$062	88,739
1923	756.813	739.982	1.496.795	58.199.646	57.620.114	115.819.760	4.527:291\$740	2.499:759\$280	7.027:051\$020	4\$695	\$061	77,376
1924	914.104	882.996	1.797.100	77.098.299	82.821.830	159.920.129	5.867:619\$610	3.402:502\$570	9.270:122\$180	5\$158	\$058	88,987
1925	981.612	960.706	1.942.318	85.694.392	88.689.653	174.384.045	6.391:362\$350	3.558:531\$880	9.979:894\$230	5\$138	\$057	89,781
1926	977.504	955.234	1.932.738	82.689.025	80.241.616	162.930.641	6.522:981\$360	3.564:961\$330	10.087:943\$690	5\$219	\$062	84,300

Animaes transportados em trens de carga durante o periodo de 1920 a 1926

ANNOS	GADO CAVALLAR		GADO VACCUM		Gado suino, lanigero, etc.		Toneladas	Percorso Ton.-Km.	RECEITA
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita			
1920	4.551	59:134\$500	78.126	435:429\$300	28.266	23:876\$560	35.442,300	7.799.482	523:440\$360
1921	3.460	150:331\$860	69.120	1.092:495\$340	31.758	59:654\$860	31.861,800	7.560.683	1.257:482\$060
1922	9.179	191:450\$200	64.874	1.052:363\$720	39.998	100:879\$580	32.703,100	9.492.884	1.344:693\$500
1923	21.278	214:711\$120	107.298	1.583:350\$180	4.280	102:937\$880	53.583,100	12.947.482	1.900:999\$180
1924	15.384	242:813\$270	122.601	1.898:229\$200	50.257	153:207\$500	58.681,300	15.761.463	2.294:249\$970
1925	13.178	231:520\$080	117.983	2.191:060\$420	49.719	305:257\$720	56.118,500	15.414.455	2.627:838\$120
1926	6.029	118:533\$900	35.380	808:357\$120	38.188	160:731\$000	19.779,500	7.175.489	1.077:622\$020

Bagagens transportadas durante o periodo de 1920 - 1926

ANNOS	Peso toneladas	Percurso toneladas kms.	R E C E I T A			Percurso médio de uma tonelada
			T O T A L	Por tonelada	Por tonelada km.	
1920	1.726,237	527.651	249:250\$060	144\$389	\$472	306 km.
1921	1.948,405	597.856	333:501\$520	171\$166	\$558	307 km.
1922	2.508,970	754.053	435:710\$020	173\$661	\$578	301 km.
1923	4.410,182	1.054.111	631:943\$910	143\$292	\$600	239 km.
1924	7.559,073	2.379.707	1.423:387\$820	188\$301	\$598	315 km.
1925	8.400,123	2.973.640	1.769:018\$610	210\$594	\$595	346 km.
1926	4.970,639	1.643.280	1.052:034\$110	211\$649	\$640	331 km.

Encomendas transportadas no periodo de 1920 - 1926

ANNOS	Peso toneladas	Percurso toneladas kms.	R E C E I T A			Percurso médio de uma tonelada
			T O T A L	Por tonelada	Por tonelada km.	
1920	28.841,464	6.309.628	3.147:826\$380	109\$142	\$499	219 km.
1921	17.715,410	2.583.422	1.600:307\$280	90\$334	\$619	146 km.
1922	17.205,627	2.425.574	1.437:779\$220	83\$564	\$583	141 km.
1923	17.415,688	2.433.458	1.401:197\$970	80\$457	\$576	140 km.
1924	24.993,998	4.315.112	2.842:863\$990	114\$015	\$659	173 km.
1925	31.174,077	6.308.789	4.481:225\$280	143\$748	\$710	202 km.
1926	26.873,441	4.781.810	3.578:993\$030	133\$180	\$748	178 km.

Mercadorias transportadas, inclusive vehiculos no periodo de 1920 a 1926

ANNOS	Toneladas	Toneladas kilometros	Receita em Rs.	Receita por tonelada kilometros
1920	644.723,888	163.588.650	10.411:547\$550	\$064
1921	660.949,955	159.517.723	20.337:801\$900	\$127
1922	778.273,902	209.626.750	23.291:008\$550	\$111
1923	802.425,191	220.349.012	22.570:581\$500	\$102
1924	807.461,433	237.415.515	24.074:747\$000	\$101
1925	873.065,330	279.177.573	30.945:509\$900	\$111
1926	862.822,975	273.350.783	32.334:768\$720	\$118

Animaes transportados em trens de passageiros no periodo de 1920 a 1926

ANNOS	Peso toneladas	Percurso toneladas kilometros	Receita	Por tonelada	Por tonelada kilometro
1920	4.278,000	525.707	164:751\$320	38\$511	\$313
1921	2.940,250	330.084	165:824\$720	56\$398	\$502
1922	2.796,000	374.997	192:739\$470	68\$934	\$514
1923	4.504,750	479.765	287:483\$090	63\$818	\$599
1924	4.333,500	704.479	412:323\$150	95\$148	\$585
1925	4.165,250	735.052	419:382\$830	100\$686	\$571
1926	3.361,250	566.887	310:653\$610	92\$422	\$548

Quadro comparativo das toneladas, toneladas-kilometro, receitas totaes, por toneladas e por toneladas-kilometro, de mercadorias transportadas, durante os annos de 1925 e 1926 — Discriminadas por mez:

MEZES	TONELADAS		TONELADAS - KILOMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada		Receita por ton. - km.		Percurso médio de 1 tonelada	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Janeiro	66.782,390	78.707,979	18.803.609	25.156.455	1.961:390\$350	2.748:499\$390	29\$370	34\$920	\$104	\$109	282	320
Fevereiro	62.202,361	71.949,244	19.158.526	21.088.160	1.982:280\$260	2.401:371\$830	31\$868	33\$376	\$103	\$114	308	293
Margo	75.219,154	82.804,587	23.172.751	23.844.626	2.453:934\$640	2.795:144\$960	32\$624	33\$756	\$106	\$117	308	288
Abril	73.817,684	83.854,467	23.731.991	24.873.600	2.552:632\$120	2.881:421\$810	34\$580	34\$362	\$108	\$116	321	297
Maiio	61.578,304	84.173,428	19.954.598	25.373.099	2.274:672\$450	2.837:990\$990	36\$940	33\$716	\$114	\$112	324	301
Junho	75.684,893	75.722,057	22.153.061	22.191.244	2.595:677\$180	2.661:673\$360	34\$296	35\$151	\$117	\$120	293	293
Total 1.º semestre	415.284,786	477.211,762	126.974.536	142.527.184	13.820:587\$000	16.326:102\$340	32\$280	34\$211	\$109	\$115	306	299
Julho	77.006,845	65.206,489	25.348.716	19.981.844	2.899:109\$840	2.250:907\$510	37\$647	34\$520	\$114	\$113	329	306
Agosto	76.235,398	71.624,842	25.006.631	23.667.602	2.932:072\$120	2.742:656\$320	38\$461	35\$292	\$117	\$116	328	330
Setembro	77.281,493	46.979,796	25.051.049	15.305.429	2.764:697\$050	2.075:065\$830	35\$774	44\$169	\$110	\$136	324	326
Outubro	75.002,079	58.524,198	25.778.732	19.925.713	2.942:983\$010	2.540:598\$600	39\$239	43\$411	\$114	\$128	344	340
Novembro	75.445,202	65.110,866	25.532.632	22.792.305	2.775:524\$840	2.863:785\$180	36\$789	43\$983	\$109	\$126	338	350
Dezembro	76.809,527	78.165,022	25.485.277	29.150.701	2.310:531\$040	3.535:652\$940	36\$591	45\$233	\$110	\$121	332	373
Total 2.º semestre	457.780,544	385.611,213	152.203.037	130.823.599	17.124:922\$900	16.008:666\$380	37\$409	41\$515	\$113	\$122	332	339
Totaes do anno...	873.065,330	862.822,975	279.177.573	273.350.783	30.945:509\$900	32.334:768\$720	35\$445	37\$476	\$111	\$118	320	317

Mercadorias transportadas, em 1926, com mais de 5.000 toneladas, comparadas com os transportes que tiveram em 1925

MERCADORIAS	TONELADAS		TONELADAS - KILOMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por ton. - km.	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Alfafa	12.152,677	9.661,719	4.369.385	3.297.220	466:145\$420	383:888\$200	\$107	\$116
Arroz beneficiado	12.450,026	17.798,406	3.796.937	5.261.607	295:230\$360	412:810\$640	\$078	\$078
Arroz com casca	10.275,256	16.494,822	1.118.175	1.284.049	92:743\$720	124:121\$740	\$083	\$097
Assucar	22.726,601	23.133,565	9.039.367	9.382.949	1.418:586\$820	1.649:733\$240	\$157	\$176
Batatas	9.146,698	6.211,223	1.415.339	1.050.239	110:944\$320	92:993\$460	\$078	\$089
Farinha de mandioca	14.553,283	16.398,422	3.883.533	2.941.802	248:259\$720	223:731\$340	\$064	\$076
Farinha de trigo	18.514,550	19.797,783	4.519.081	5.182.697	414:459\$780	497:396\$360	\$092	\$096
Feijão	19.831,415	33.190,520	8.673.256	10.922.692	480:260\$790	687:871\$320	\$055	\$063
Fumo	9.970,555	8.694,779	3.827.500	2.592.870	588:864\$980	502:332\$320	\$154	\$194
Matte	13.041,450	16.471,701	5.101.181	7.036.101	526:262\$970	779:692\$900	\$103	\$111
Milho	24.274,480	19.860,590	10.847.941	8.753.913	582:686\$300	488:157\$590	\$054	\$056
Trigo	24.401,147	6.941,023	11.431.059	2.468.377	630:207\$720	155:279\$320	\$055	\$063
Lenha	31.141,352	32.296,710	1.512.886	1.773.466	213:690\$540	259:382\$600	\$141	\$146
Madeiras	166.674,863	170.455,721	72.171.298	79.306.590	6.582:413\$960	7.202:802\$830	\$091	\$091
Cal	10.084,185	10.514,219	2.923.712	2.938.272	303:843\$940	332:904\$320	\$104	\$113
Carvão de pedra	25.832,016	25.256,932	2.750.225	4.515.935	193:796\$180	327:075\$600	\$070	\$072
Cimento	6.749,609	8.553,865	2.270.307	3.038.151	235:937\$770	328:095\$220	\$104	\$108
Kerozene	11.978,832	14.317,980	5.145.959	5.582.727	1.007:906\$740	1.230:338\$440	\$196	\$220
Pedras	26.321,368	20.668,082	1.567.622	1.205.953	153:778\$920	124:886\$620	\$098	\$104
Sal	49.328,532	48.857,317	20.551.503	18.620.728	1.607:390\$840	1.577:829\$500	\$078	\$085
Aço e ferro em barras, chapas ou vergalhões	7.345,690	6.899,254	2.650.445	2.297.233	427:954\$580	399:104\$360	\$161	\$174
Cerveja	9.547,434	8.824,829	2.468.693	2.579.530	378:471\$540	450:857\$720	\$153	\$175
Ferragens	10.936,834	11.543,456	4.299.673	4.742.276	1.042:177\$180	1.271:739\$160	\$242	\$268
Tijolos e telhas	25.735,022	27.832,688	1.912.679	2.193.467	245:781\$540	298:684\$800	\$129	\$136
Vinho nacional	24.841,194	28.892,314	6.972.668	8.986.293	836:765\$640	1.048:925\$560	\$120	\$117
Material por conta do Governo Federal....	11.675,320	5.332,452	4.241.780	1.839.585	848:559\$890	392:303\$410	\$200	\$213
Banha e toucinho	16.896,621	25.704,811	5.613.907	9.514.585	731:474\$300	1.311:293\$400	\$130	\$138
Couros (seccos e salgados)	26.460,391	20.070,899	8.921.937	6.075.869	1.061:689\$350	762:517\$680	\$119	\$125
Lan e crina	5.508,308	6.860,575	1.714.308	1.991.567	204:806\$120	291:695\$820	\$119	\$146
Productos de matadouros	47.358,073	34.663,774	11.744.082	8.650.913	889:895\$750	680:670\$420	\$076	\$079
Xarque	48.327,479	48.487,274	20.818.900	18.497.867	2.283:602\$180	2.157:184\$380	\$110	\$117

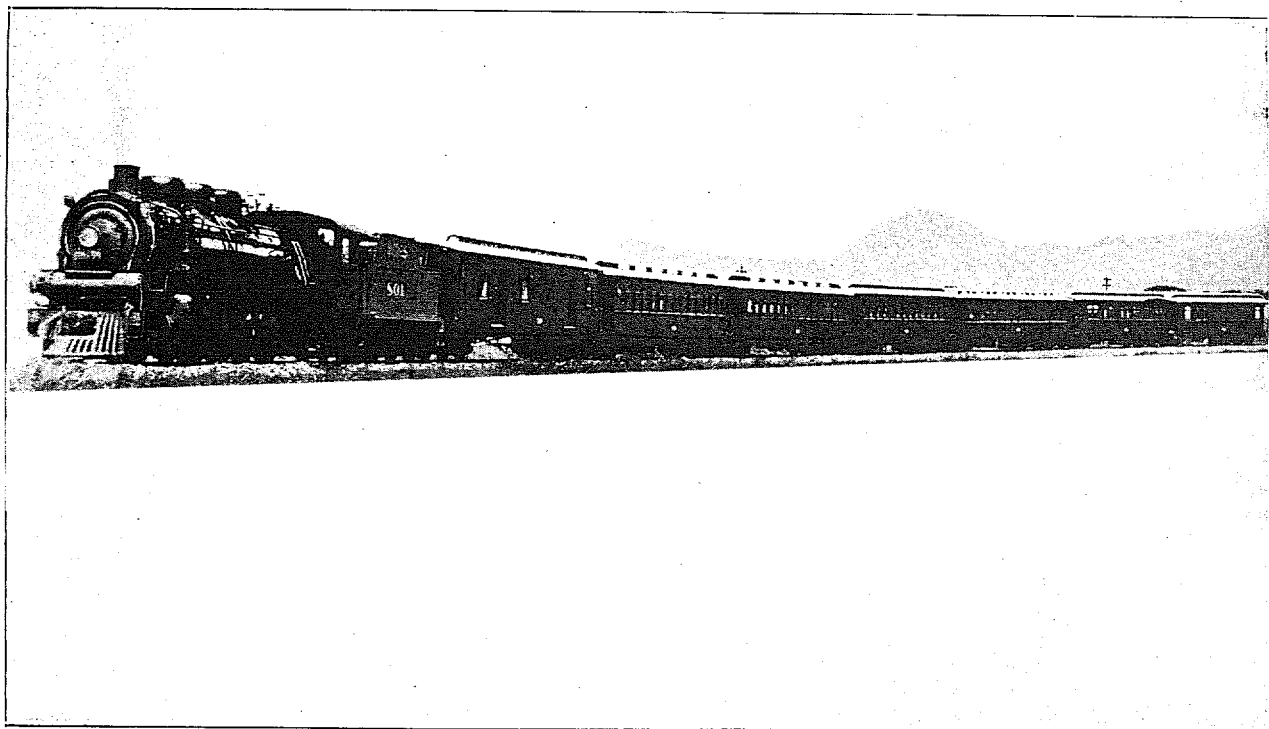
Mercadorias que figuram com mais de 10.000 toneladas, nos annos de 1925 e 1926

ESPECIE	TONELADAS		TONELADAS - KILOMETRO		RECEITA EM RÊIS		Receita por ton. - km.	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Alfafa	12.152,677	9.661,719	4.369.285	3.297.220	466:145\$420	383:888\$200	\$107	\$116
Arroz beneficiado	12.450,026	17.798,406	3.795.937	5.261.607	295:230\$360	412:810\$640	\$078	\$078
Arroz com casca	10.275,256	16.464,822	1.118.175	1.284.049	92:743\$720	124:121\$740	\$083	\$097
Assucar	22.726,601	23.133,365	9.039.367	9.382.949	1.418:586\$820	1.649:733\$240	\$157	\$176
Farinha de mandioca	14.553,283	16.398,422	3.883.533	2.941.802	248:259\$720	223:731\$340	\$064	\$076
Farinha de trigo	18.514,550	19.797,783	4.519.081	5.182.697	414:459\$780	497:396\$860	\$092	\$096
Feijão	19.831,415	33.190,520	8.673.256	10.922.692	480:260\$790	687:871\$320	\$055	\$063
Herva matte	13.041,450	16.471,701	5.101.181	7.036.101	526:262\$970	779:692\$900	\$103	\$111
Milho	24.274,480	19.860,590	10.847.941	8.753.913	582:686\$300	488:157\$590	\$054	\$056
Trigo	24.401,147	6.941,023	11.431.059	2.468.377	630:207\$720	155:279\$320	\$055	\$063
Lenha	31.141,352	32.296,710	1.512.886	1.773.466	213:690\$540	259:382\$600	\$141	\$146
Madeirasas	166.674,863	170.455,721	72.171.298	79.306.590	6.582:413\$960	7.202:802\$830	\$091	\$091
Cal	10.084,185	10.514,219	2.923.712	2.938.272	303:843\$940	332:904\$320	\$104	\$113
Carvão de pedra	25.832,016	25.256,932	2.750.225	4.515.935	193:796\$180	327:075\$600	\$070	\$072
Kerozene	11.978,832	14.317,980	5.145.959	5.582.727	1.007:906\$740	1.230:338\$440	\$196	\$220
Pedras	26.321,368	20.668,082	1.567.622	1.205.953	153:778\$920	124:886\$620	\$098	\$104
Sal	49.328,582	48.857,317	20.551.503	18.620.728	1.607:390\$840	1.577:829\$500	\$078	\$085
Ferragens	10.936,834	11.543,456	4.299.673	4.742.276	1.042:177\$180	1.271:739\$160	\$242	\$268
Tijolos e telhas	25.735,022	27.832,688	1.912.679	2.193.467	245:781\$540	298:684\$800	\$129	\$136
Vinho nacional	24.840,194	23.892,314	6.972.668	8.986.293	836:765\$640	1.048:925\$560	\$120	\$117
Banha e toucinho	16.896,621	25.704,811	5.613.907	9.514.585	731:474\$300	1.311:293\$400	\$130	\$138
Couros (seccos e salgados)	26.460,391	20.070,899	8.921.937	6.075.869	1.061:689\$350	762:517\$680	\$119	\$125
Productos de matadouro	47.358,073	34.663,774	11.744.082	8.650.913	889:895\$750	680:670\$420	\$076	\$079
Xarque	48.327,479	48.487,274	20.818.900	18.497.867	2.283:602\$180	2.157:184\$380	\$110	\$117

Verifica-se, por este quadro um sensível augmento nos transportes de arroz beneficiado e com casca, feijão, cuja porcentagem de augmento foi de 67 %, herva matte, madeira, vinho nacional, banha e toucinho.

Os demais productos soffreram ligeiras alterações ora para mais ora para menos, com excepção do trigo cujo decrescimo de tonelagem transportada foi consideravel.

Verifica-se, ainda, que os productos que concorreram com maior tonelagem foram: a madeira, o sal, o xarque, os productos de xarqueada e o feijão cujas receitas por ton.-km. foram respectivamente de \$091, \$085, \$117, \$079, \$063. Estes valores demonstram que nenhum dos principaes productos transportados pela Viação Ferrea, compensa o respectivo custo de transporte que foi em 1926 de \$150, sendo que para a madeira a situação ainda é aggravada pela circumstancia de voltarem, geralmente, vasioz os vagões que a transportam para os principes centros de importação e que são Rio Grande, Porto Alegre, Sant'Anna e Uruguayana.



Trem moderno de passageiros da Viação Ferrea, effectuado por uma locomotiva "Mountain", deixando Santa Maria com destino a Porto Alegre. Todos os carros estão providos de vestibulos de intercomunicação, melhoramento este que vem sendo introduzido pelas Officinas de Santa Maria e Rio Grande em todos os carros de passageiros que trafegam nas linhas principaes da Viação Ferrea.

Especificação do transporte de algumas mercadorias nos quatro ultimos annos

MERCADORIAS	1923		1924		1925		1926	
	Toneladas	Tons. Km.	Toneladas	Tons. Km.	Toneladas	Tons. Km.	Toneladas	Tons. Km.
Alfafa	14.923,892	4.418.359	10.368,231	3.605.342	12.152,677	4.369.885	9.661,719	3.297.220
Arroz beneficiado	16.501,037	4.444.765	14.494,385	3.756.702	12.450,026	3.795.937	17.798,406	5.261.607
Assucar	17.891,891	6.965.934	20.475,018	8.172.008	22.726,601	9.039.367	23.133,365	9.382.949
Batatas	7.012,738	1.237.390	8.130,776	1.422.098	9.146,698	1.415.339	6.211,223	1.050.239
Farinha de mandioca	17.417,518	3.693.693	17.788,643	3.406.359	14.553,283	3.883.533	16.398,422	2.941.802
Farinha de trigo	14.842,565	3.880.930	19.621,693	4.834.051	18.514,550	4.519.081	19.797,783	5.182.697
Feijão	13.667,892	3.124.903	37.531,671	10.397.079	19.831,415	8.673.256	33.190,520	10.922.692
Fructas	6.833,688	1.543.923	3.709,802	980.935	6.202,206	1.402.672	4.919,635	1.258.136
Fumo	6.405,269	2.245.662	9.578,190	3.037.863	9.970,555	3.327.500	8.694,779	2.592.870
Mante	11.821,777	4.741.316	10.811,333	3.927.149	13.041,450	5.101.181	16.471,701	7.036.101
Milho	23.792,471	6.906.914	21.226,188	9.783.114	24.274,480	10.847.941	19.860,590	8.753.913
Trigo	5.501,683	2.968.308	12.484,296	5.350.765	24.401,147	11.431.059	6.941,023	2.468.377
Lenha	32.312,189	1.257.904	28.728,873	1.346.547	31.141,352	1.512.886	32.296,710	1.773.466
Madeira	128.929,845	51.562.521	122.354,831	49.046.679	166.674,863	72.171.298	170.455,721	79.306.590
Cal	6.963,644	1.709.220	10.151,511	3.078.064	10.084,185	2.923.712	10.514,219	2.938.272
Carvão de pedra	27.029,353	2.466.222	23.107,295	2.619.366	25.832,016	2.750.225	25.256,932	4.515.935
Kerozene	8.230,646	2.630.818	11.762,813	3.813.208	11.978,832	5.145.959	14.317,980	5.582.727
Pedras	11.315,450	767.817	18.288,629	1.203.213	26.321,368	1.567.622	20.668,032	1.205.953
Sal	60.753,396	19.654.614	58.559,568	23.068.910	49.328,532	20.551.503	48.857,317	18.620.728
Aguardente	4.543,305	2.085.117	4.129,189	1.898.214	5.262,876	2.366.751	3.714,560	1.476.123
Arame farpado	1.226,798	481.516	3.150,096	1.361.036	4.850,231	2.537.158	3.811,921	1.703.127
Bebidas nacionaes	781,091	226.810	1.195,228	376.226	1.430,343	505.460	1.080,008	346.988
Bebidas estrangeiras	306,178	118.062	500,197	194.932	468,241	184.911	439,553	188.892
Caramellos	655,632	267.518	979,941	408.955	1.219,016	517.362	989,503	400.845
Cerveja	5.837,589	1.439.355	7.544,256	1.904.627	9.547,434	2.468.693	8.824,829	2.579.530
Couros curtidos	560,915	104.840	759,655	141.842	945,064	140.139	750,758	136.386
Drogas e medicamentos	1.289,348	434.604	1.233,825	461.341	971,404	375.282	1.072,681	415.860
Especiarias	125,591	52.412	170,292	69.370	193,114	87.527	178,643	77.042
Espelhos, porcellanas, etc. (m ₁)	651,401	221.255	740,451	282.188	979,664	363.870	1.032,000	363.377
Ferragens	10.702,855	3.465.895	16.034,907	5.669.738	10.936,834	4.299.673	11.543,456	4.742.276
	1.477,380	423.089	2.025,739	545.594	3.394,913	877.805	3.498,877	848.662
	210,204	38.468	205,772	47.771	224,109	48.678	218,320	56.752
	1.066,980	408.956	1.216,308	493.319	1.306,639	612.574	1.078,457	466.323
	19.113,400	1.249.824	25.714,661	1.792.131	25.735,022	1.912.679	27.832,688	2.193.467
Vehiculos	161,200	33.437	151,600	36.683	923,200	154.890	1.119,878	262.756
Vinagre	441,528	137.733	506,540	178.311	543,291	193.217	445,808	150.980
Vinho nacional	19.929,999	5.177.770	20.466,321	6.271.720	24.840,194	6.972.668	28.892,314	8.986.293
Bacalhau	171,980	62.403	223,006	81.960	225,941	83.572	269,262	103.576
Banha e toucinho	19.253,598	5.744.380	17.478,160	5.437.311	16.896,621	5.613.907	25.704,811	9.514.585
Couros (seccos e salgados)	27.892,325	8.562.244	25.781,146	8.376.067	26.460,391	8.921.937	20.070,899	6.075.869
Lã e crina	5.758,115	1.891.200	4.552,897	1.262.743	5.508,308	1.714.308	6.860,575	1.991.567
Xarque	47.543,838	17.510.292	44.517,177	18.043.620	48.327,479	20.818.900	48.487,274	18.497.867
Productos de matadouros	53.785,867	9.076.628	49.128,322	9.864.574	47.358,073	11.744.082	34.663,774	8.650.913
Gado vaccum	42.919,200	11.132.398	49.040,400	13.111.722	47.193,200	12.507.277	14.152,000	5.903.938
Animaes cavallares	6.383,400	1.171.077	4.615,200	1.525.750	3.953,400	1.454.460	1.808,700	536.594
Porcos, carneiros, cabras, etc.	4.280,600	644.007	5.025,700	1.123.791	4.971,900	1.452.718	3.818,800	734.957
Sabão	2.005,636	518.486	2.404,955	596.969	2.416,082	585.804	2.136,053	478.674

Comparativo das toneladas, toneladas-kilometro, receitas totaes e por tonelada-kilometro de mercadorias transportadas durante os annos de 1925 e 1926, especificando por productos de agricultura, mattas, etc.

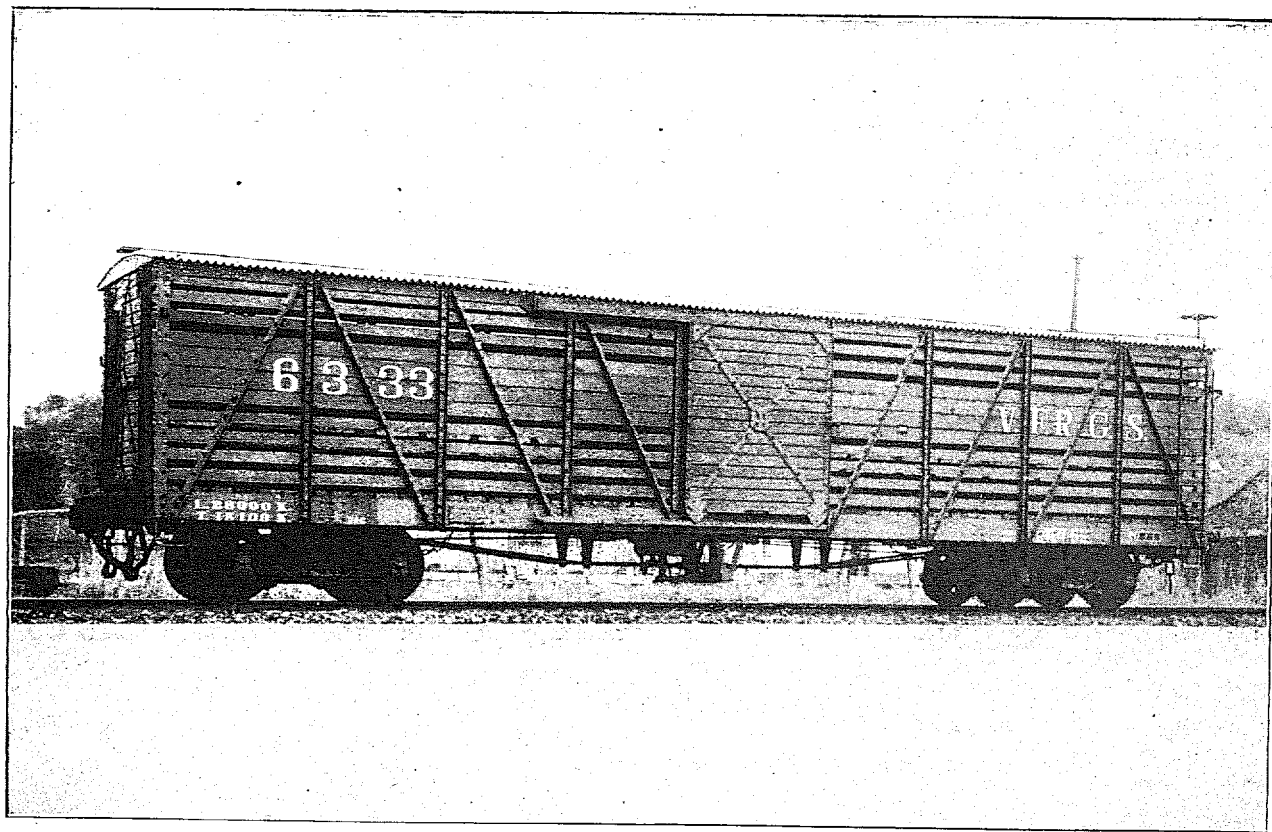
ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA TOTAL		RECEITA POR TON.-KILOM.	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Productos de agricultura	207.588,190	208.468,612	71.711.240	63.441.647	6.173:230\$840	6.290:588\$310	\$086	\$099
Productos de mattas	200.155,497	204.739,040	74.020.634	81.426.694	6.847:298\$440	7.513:417\$710	\$093	\$092
Productos de minas	145.429,398	138.625,609	36.269.591	36.969.997	3.627:357\$690	4.059:383\$886	\$100	\$110
Productos manufacturados	150.014,695	152.070,816	41.719.264	42.543.065	7.984:572\$530	8.582:040\$380	\$191	\$202
Productos de animaes	145.478,979	136.371,119	49.160.462	44.936.590	5.235:599\$720	5.244:862\$940	\$107	\$117
Por conta do Governo Federal	11.675,320	5.332,452	4.241.780	1.339.585	848:559\$390	392:303\$410	\$200	\$213
Por conta dos Governos Estadoaes	361,011	631,855	158.109	302.757	42:272\$880	44:555\$386	\$267	\$147
Por conta de Diveros	12.352,240	16.583,372	1.896.393	1.890.448	186:617\$910	207:611\$710	\$098	\$110
Totaes	873.065,330	862.822,975	279.177.572	273.350.783	30.945:509\$900	32.234:768\$720	\$111	\$118

Dados Estatísticos — Transportes remunerados

ANNOS	Extensão em trafego m.	Numero de passageiros			Bagagens Tons.	Encomendas Tons.	Numero de animais		Mercadorias Tons.	OBSERVAÇÕES	
		1.ª classe	2.ª classe	Totales			Em trens de passageiros	Em trens de carga			
1898.....	492.875	38.279	16.404	54.683	990	Incluído no título "Bagagens"		170	44.661	De 15-3-1898 até 31-12-1898.	
1899.....	492.875	47.922	20.620	68.542	1.408			2.496	55.513		
1900.....	584.564	47.301	20.259	67.560	995			2.919	57.336		
1901.....	584.564	39.860	15.525	55.391	810			1.969	55.320		
1902.....	584.564	36.583	14.257	50.840	659			1.738	67.447		
1903.....	584.564	41.340	17.224	58.564	749			2.048	74.731		
1904.....	584.564	44.399	19.479	63.878	812			2.371	84.210		
1905.....	1.392.765	78.872	49.452	128.324	1.775			10.040	143.503		
1906.....	1.415.120	163.007	87.491	250.498	2.942			9.559	52.989		220.298
1907.....	1.530.919	201.012	97.293	298.305	3.152			15.761	102.635		245.586
1908.....	1.530.919	343.424	133.565	466.989	4.296			—	112.321		312.636
1909.....	1.705.218	378.203	144.716	522.919	4.969			37.026	74.437		345.931
1910.....	2.081.391	461.422	164.635	626.057	6.251			42.034	83.449		437.171
1911.....	2.168.927	554.397	197.334	752.231	7.770			43.051	71.357		473.671
1912.....	2.168.927	651.855	218.635	870.490	7.478		56.611	81.006	569.090		
1913.....	2.169.605	727.680	232.993	960.673	9.212		21.983	98.232	670.410		
1914.....	2.169.605	710.991	212.914	923.905	6.441		—	122.589	544.888		
1915.....	2.172.085	652.371	184.939	837.310	1.259	6.857	7.632	133.733	561.590	Incluído na columna seguinte de 1-1-1915 até 30-6-1915.	
1916.....	2.172.085	648.868	184.926	833.794	889	7.609	32.146	92.602	621.592		
1917.....	2.172.085	617.043	185.102	802.145	1.137	9.251	15.734	119.453	727.208		
1918.....	2.172.085	631.340	251.044	882.384	1.351	12.679	15.863	93.125	753.063		
1919.....	2.252.637	792.093	318.924	1.111.017	1.321	18.670	18.682	133.970	698.440		
1920.....	2.328.205	828.401	409.653	1.238.054	1.726	28.841	17.112	110.943	644.724		
1921.....	2.361.861	710.939	466.117	1.177.056	1.984	17.715	11.761	104.338	669.950		
1922.....	2.402.745	725.201	620.321	1.345.522	2.509	17.206	11.134	114.051	778.274		
1923.....	2.430.355	756.813	739.982	1.496.795	4.410	17.416	18.019	171.332	802.425		
1924.....	2.513.334	914.104	882.996	1.797.100	7.559	24.934	17.334	188.242	807.461		
1925.....	2.606.275	981.612	960.706	1.942.318	8.400	31.174	16.661	180.880	873.065		
1926.....	2.606.275	977.504	955.234	1.932.738	4.371	26.873	13.445	79.597	862.823		

Os mais vultosos transportes effectuados na Viação Ferrea, durante o anno de 1926, comparados com os de 1925

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas		Toneladas kilometro		Receita total		Receita por tonelada-kilometro		Percursoes medios	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Madeiras	166.674,863	170.455,721	72.171.298	79.306.590	6.582:413\$960	7.202:802\$830	\$091	\$091	433	465
Sal	49.328,532	48.857,317	20.551.503	18.620.728	1.607:390\$840	1.577:829\$500	\$078	\$085	417	381
Xarque	48.327,479	48.487,274	20.818.900	18.497.867	2.283:602\$180	2.157:184\$380	\$110	\$117	431	381
Productos de matadouros.....	47.358,073	34.663,774	11.744.082	8.650.913	889:895\$750	680:670\$420	\$076	\$079	248	250
Feijão	19.831,415	33.190,520	8.673.256	10.922.692	480:260\$790	687:871\$320	\$055	\$063	437	329
Lenha	31.141,352	32.296,710	1.512.886	1.773.466	213:690\$540	259:382\$600	\$141	\$146	49	55
Vinho nacional.....	24.840,194	28.892,314	6.972.668	8.986.293	836:765\$640	1.048:925\$560	\$120	\$117	281	311
Tijolos e telhas.....	25.735,022	27.832,688	1.912.679	2.193.467	245:781\$540	298:684\$800	\$129	\$136	74	79
Banha e toucinho.....	16.896,621	25.704,811	5.613.907	9.514.585	731:474\$300	1.311:293\$400	\$130	\$138	332	370
Carvão de pedra.....	25.832,016	25.256,932	2.750.225	4.515.935	193:796\$180	327:075\$600	\$070	\$072	106	179
Assucar	22.726,601	23.133,365	9.039.367	9.882.949	1.418:586\$820	1.649:733\$240	\$157	\$176	398	406
Pedras	26.321,368	20.668,082	1.567.622	1.205.953	153:778\$920	124:886\$620	\$098	\$104	60	58
Couros seccos ou salgados.....	26.460,391	20.070,899	8.921.937	6.075.869	1.061:689\$350	762:517\$680	\$119	\$125	337	303
Milho	24.274,480	19.860,590	10.847.941	8.753.913	582:686\$300	488:157\$590	\$054	\$056	447	441
Farinha de trigo.....	18.514,550	19.797,783	4.519.081	5.182.697	414:459\$780	497:396\$860	\$092	\$096	244	262
Arroz beneficiado.....	12.450,026	17.793,406	3.795.937	5.261.607	295:230\$360	412:810\$640	\$078	\$078	305	296
Matte	13.041,450	16.471,701	5.101.181	7.036.101	526:262\$970	779:692\$900	\$103	\$111	391	427
Arroz com casca.....	10.275,256	16.464,822	1.118.175	1.284.049	92:743\$720	124:121\$740	\$083	\$097	109	78
Farinha de mandioca.....	14.553,283	16.398,422	3.883.533	2.941.802	248:259\$720	223:731\$340	\$064	\$076	267	179
Kerozene	11.978,832	14.317,980	5.145.959	5.582.727	1.007:906\$740	1.230:333\$440	\$196	\$220	430	390
Gado vaccum.....	47.193,200	14.152,000	12.507.277	5.903.938	2.191:060\$420	808:357\$120	\$175	\$137	265	417
Ferragens	10.936,834	11.543,456	4.299.673	4.742.276	1.042:177\$180	1.271:739\$160	\$242	\$268	393	411
Cal	10.084,185	10.514,219	2.923.712	2.938.272	303:843\$940	332:904\$320	\$104	\$113	290	279



Vista lateral de um dos 100 vagões gradeados de 28 toneladas de lotação, construídos pela Société Anonyme de Travaux Dyle & Bacalan — Belgica, de accôrdo com as especificações e desenhos da Viação Ferrea. Os trucks, o estrado e a superstructura são metallicos. O madeiramento foi adquirido no Estado e collocado nas Officinas de Rio Grande.

Comprimento total 12.000 mm. Largura interna 2.400 mm.
Tara 15.100 kgs.

D.E S I G N A Ç Ã O	Mez corrente		Até esta data	
	Anno passado	Anno corrente	Anno passado	Anno corrente
1 — Receita bruta.....	4.330.064\$560	5.393.369\$440	53.124.937\$080	51.612.356\$810
2 — Despesa de custeio.....	5.189.205\$500	4.246.712\$540	56.511.839\$520	55.391.102\$530
3 — Receita líquida.....	(*) 859.140\$940	1.148.656\$900	(*) 3.386.902\$440	(*) 3.778.745\$720
4 — Relação por cento da despesa para a receita bruta.....	(*) 119,84	78,71	(*) 106,38	(*) 107,32
5 — Extensão em trafego (Tronco e Ramaes).....	2.606,275	2.606,275	2.606,275	2.606,275
6 — Extensão dos desvios particulares e da Estrada.....	270,312	272,402	218,545	271,621
7 — Numero de estações e paradas.....	214	214	214	214
8 — Trens-kilometro — Passageiros e especiaes passageiros.....	213.768	171.791	1.854.585	2.097.281
9 — Trens-kilometro — Mixtos.....	21.509	25.238	332.598	253.184
10 — Trens-kilometro — Mercadorias e animaes.....	273.442	274.235	3.231.531	2.971.601
11 — Trens-kilometro — Total retribuido.....	498.719	471.264	5.419.714	5.322.066
12 — Trens-kilometro — Serviço da estrada.....	38.382	34.170	454.817	377.637
13 — Trens-kilometro — Total geral.....	537.101	505.434	5.874.531	5.699.703
14 — Locomotivas-kilometro — Serviço suplementar.....	266.151	251.356	2.874.631	2.951.110
15 — Locomotivas-kilometro — Total geral.....	803.252	756.790	8.749.162	8.650.813
16 — Vehiculos-kilometro — Carros (serviço retribuido).....	1.000.102	1.035.571	9.873.274	12.195.984
17 — Vehiculos-kilometro — Vagões carregados (serviço retribuido).....	2.035.658	2.068.785	23.662.056	20.828.915
18 — Vehiculos-kilometro — Vagões vasilos (serviço retribuido).....	597.085	765.686	7.539.104	6.399.734
19 — Vehiculos-kilometro — Total vagões (serviço retribuido).....	2.632.743	2.834.471	31.201.160	27.228.649
20 — Vehiculos-kilometro — Total retribuido.....	3.632.845	3.870.042	41.074.434	39.424.583
21 — Numero de passageiros (pagando).....	177.355	142.246	1.942.318	1.932.738
22 — Numero de passageiros-kilometro (pagando).....	15.368.554	12.570.094	174.384.045	162.930.641
23 — Numero de passageiros-kilometro (pagando) por kilometro de linha.....	5,897	4,823	66,909	62,515
24 — Distancia média por passageiro (pagando).....	86,654	88,369	89,781	84,300
25 — receita média por passageiro (pagando).....	5\$158	6\$187	5\$138	5\$220
26 — Receita média por passageiro-kilometro (pagando).....	0\$059,5	0\$070,0	0\$057,2	0\$061,9
27 — Receita de passageiros, encomendas e bagagens por kilometro de linha (1).....	488\$541	556\$074	6.388\$244	5.766\$707
28 — Receita de passageiros, encomendas e bagagens por carro-klm. retribuido (1).....	1\$273,1	1\$399,5	1\$686,3	1\$222,3
29 — Numero de toneladas de mercadorias e animaes (pagando).....	78.022	79.940	929.184	882.603
30 — Numero de toneladas-kilometro de mercadorias e animaes (pagando).....	25.962.555	29.756.251	294.592.028	280.526.272
31 — Numero de toneladas-kilometro de mercadorias e animaes (pagando) p/kilom. linha.....	9,962	11,417	113,032	107,635
32 — Distancia média por tonelada de mercadorias e animaes (pagando).....	332,759	372,232	317,044	317,840
33 — Receita média por tonelada de mercadorias e animaes (pagando).....	36\$772	45\$447	34\$132	37\$857
34 — Receita média por tonelada-kilometro de mercadorias e animaes (pagando).....	\$110,5	\$122,1	\$114,0	\$119,1
35 — Receita de mercadorias e animaes por kilometro de linha.....	1:100\$826	1:393\$950	12:881\$737	12:819\$979
36 — Receita de mercadorias e animaes por total vagão-kilometro retribuido.....	1\$090	1\$282	1\$076	1\$227
37 — Receita total por kilometro de linha.....	1:661\$400	2:070\$146	20:393\$474	19:803\$102
38 — Despesa total por kilometro de linha.....	1:991\$043	1:629\$418	21:632\$992	21:252\$977
39 — Receita líquida por kilometro de linha.....	(*) 329\$643	440\$728	(*) 1:299\$313	(*) 1:449\$865
DESPESA MÉDIA POR TREM-KILOMETRO RETRIBUIDO PARA:				
40 — o serviço das estações.....	729,7	644,3	730,5	825,7
41 — o serviço das locomotivas.....	3.107,3	2.913,5	3.084,1	2.939,3
42 — o serviço dos trens.....	511,6	395,7	492,9	503,1
43 — as indemnisações e os acasos.....	078,4	057,7	141,1	080,8
44 — as miscellaneas.....	877,9	755,7	883,7	921,3
45 — o total das despesas de condução.....	5.304,9	4.766,9	5.332,3	5.270,2
46 — a conservação da linha e dependencias.....	2.284,9	2.264,1	2.446,3	2.636,1
47 — a conservação do material.....	2.039,6	1.342,7	2.002,3	1.769,6
48 — a administração e diversos.....	675,7	637,6	646,2	731,9
49 — o total da despesa de custeio.....	10.405,1	9.011,3	10.427,1	10.407,8
50 — Receita bruta por trem-kilometro retribuido.....	8.682,4	11.448,7	9.802,2	9.697,8
51 — Receita líquida por trem-kilometro retribuido.....	(*) 1.728,7	2.457,4	(*) 624,9	(*) 710,0
DESPESA MÉDIA POR 100 TONELADAS-KILOMETRO DE PESO UTIL RETRIBUIDO PARA: (2)				
52 — o serviço das estações.....	1.063,3	824,7	1.010,5	1.190,9
53 — o serviço das locomotivas.....	4.527,6	3.729,6	4.266,1	4.239,6
54 — o serviço dos trens.....	745,4	506,6	681,8	725,6
55 — as indemnisações e os acasos.....	114,3	073,9	195,3	116,5
56 — as miscellaneas.....	1.279,2	967,4	1.222,4	1.328,9
57 — o total das despesas de condução.....	7.729,8	6.102,2	7.376,1	7.601,5
58 — a conservação da linha e dependencias.....	3.475,1	2.898,4	3.333,9	3.802,2
59 — a conservação do material.....	2.971,8	1.718,8	2.769,7	2.552,4
60 — a administração e diversos.....	984,6	816,2	893,9	1.055,7
61 — o total da despesa de custeio.....	15.161,3	11.535,6	14.423,6	15.011,8
62 — Receita bruta por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido.....	12.651,1	14.655,8	13.559,2	13.987,7
63 — Receita líquida por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido.....	(*) 2.510,2	3.120,2	864,4	(*) 1.024,1
64 — Despesa total por "approximativo" vehiculo-kilometro carreg.º (retribuido) (3).....	1.556,3	1.217,3	1.514,9	1.529,1
65 — Nr. médio de passageiro-kilometro (pagando) por carro kilometro (retribuido).....	15,4	12,1	17,7	13,4
66 — Nr. médio de passag. klm. (pagando) p/trem-kilometro (retrib.º) de passag. e mixto.....	68,2	63,8	79,7	69,3
67 — Nr. médio de "approximativo" vehicu. carreg.º (retribuido) p/trem-klm. (retribuido).....	6,7	7,4	6,9	6,8
68 — Nr. médio de tons-klm. (pagando) por vagão-klm. carregado (retribuido).....	12,8	14,4	12,4	13,5
69 — Nr. médio de tons-klm. (pagando) por trem-klm. (retrib.º) de merc. e anim. e mixto.....	88,0	99,4	82,6	87,0
70 — Relação por cento dos vagões vasilos para os carregados (retribuidos).....	29,33	37,01	31,86	30,73
71 — Relação p cento das locomot. klm. (total geral) para os trens-klm. (total geral).....	149,55	149,73	148,93	151,78
72 — Nr. de toneladas-kilometro de peso util retribuido (2).....	34.226.659	36.814.098	391.801.532	368.983.570
73 — Nr. médio de "approximativo" vehiculos-kilometro carregados (3).....	3.334.302	3.487.199	37.304.832	36.224.716

OBSERVAÇÕES:

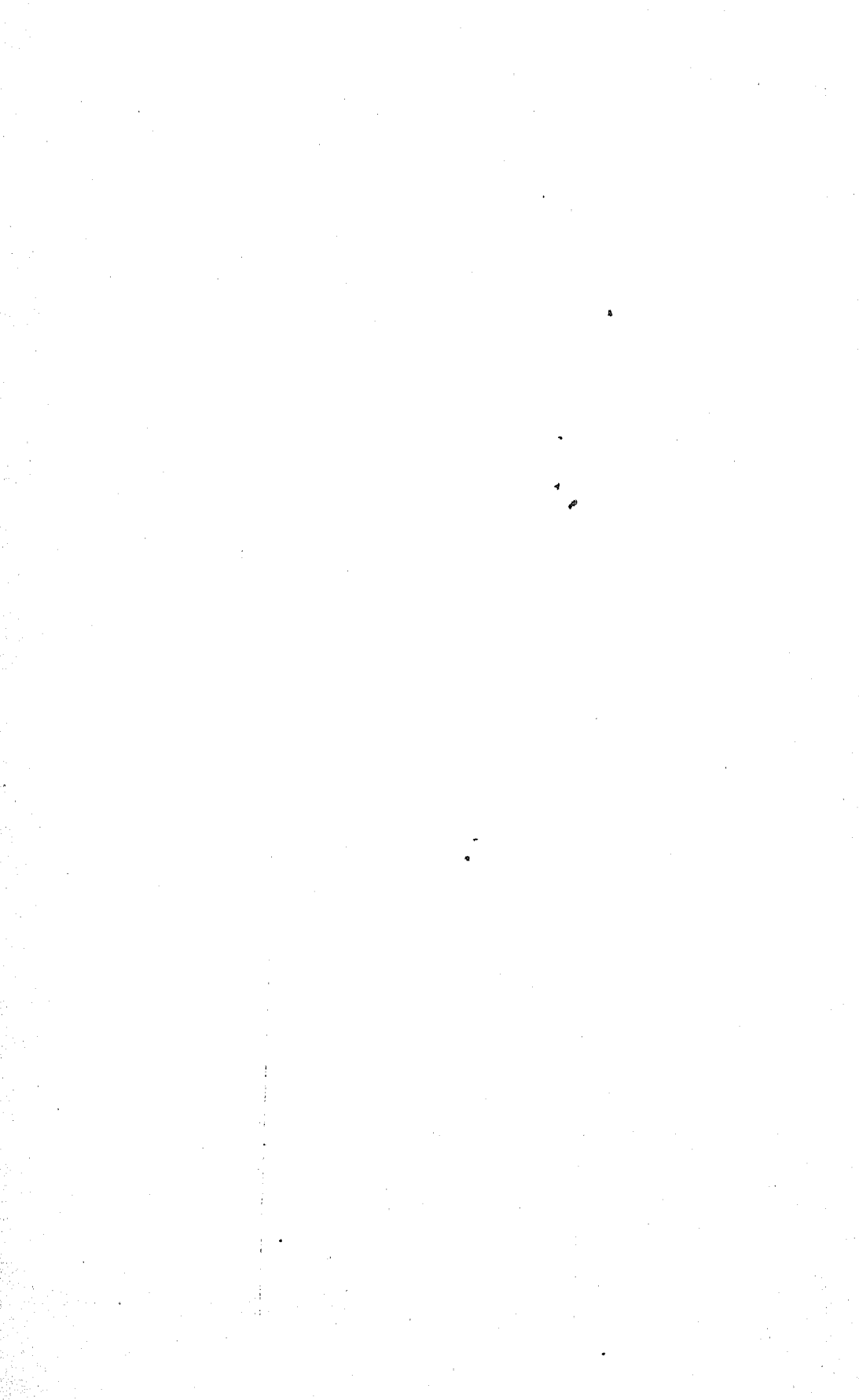
- (1) — Incluindo os animaes por trens de passageiros.
- (2) — Para os fins da comparação no que diz respeito à Receita e à Despesa por 100 toneladas-kilometro de peso util retribuido, os passageiros devem ser convertidos em peso á razão de 500 kilos por passageiro.
- (3) — Para obter os vehiculos-kilometros carregados "approximativos" consideram-se dois vagões vasilos iguaes a um vagão carregado; (os carros são considerados como sendo todos carregados).
- (*) — Os algarismos com o signal (*) são deficitarios.

Trafego mutuo com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande — Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias

procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	NUMERO		VOLUMES		PESO-KGS.		DIFFERENÇA EM 1926		
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	Numero	Volumes	Peso
	Passageiros de 1. ^a classe	3.077	3.291	—	—	—	—	+	214
Passageiros de 2. ^a classe	10.860	8.008	—	—	—	—	—	2.852	—
Bagagens e encomendas	—	—	13.388	17.967	372.157	592.916	—	+	4.579
Mercadorias	—	—	278.384	185.191	9.005.034	8.011.277	—	—	93.193
Totales	13.937	11.299	291.772	203.158	9.377.191	8.604.193	—	—	993.757

Pelo quadro acima se observa que houve em 1926 pequeno aumento no numero de passageiros de 1.^a classe e apreciavel decrescimo no de passageiros de 2.^a classe, aumento de bagagens e encomendas e diminuição de mercadorias.



Demonstrativo do numero de trens, percurso total e médio durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNO DE:						DIFFERENÇAS DE 1926					
	1926			1925			Para mais			Para menos		
	Numero de trens	Percurso	Média por trem	Numero de trens	Percurso	Média por trem	Numero de trens	Percurso	Média por trem	Numero de trens	Percurso	Média por trem
1.º Serviço publico												
a) Passageiros	12.060	2.021.767,7	167,6	10.218	1.719.715,3	168,3	1.842	302.052,4	—	—	—	0,7
b) Mixtos	5.241	240.022,5	45,7	6.311	333.598,4	52,8	—	—	—	1.097	93.575,9	7,1
c) Exp. passageiros	723	77.195,0	106,7	832	134.867,7	162,2	—	—	—	109	57.672,7	55,5
d) Encomendas (1)	1.635	427.685,3	261,5	—	—	—	1.635	427.685,3	261,5	—	—	—
e) Cargas	23.501	2.428.265,8	103,3	26.089	3.067.940,8	117,5	—	—	—	2.588	639.675,0	14,2
f) Madeiras (1)	22	15.552,0	706,9	—	—	—	22	15.552,0	706,9	—	—	—
g) Animas	293	91.000,0	448,2	564	163.590,6	290,0	—	—	158,2	361	72.590,6	—
h) Total retribuido	43.385	5.301.488,3	122,1	44.014	5.419.712,8	123,1	3.499	745.289,7	—	4.155	863.514,2	1,0
2.º Serviço estrada												
i) Esp. passageiros	1.196	127.114,5	106,2	1.253	146.514,8	116,9	—	—	—	57	19.400,3	10,7
j) Lenha	3.368	179.961,8	53,4	3.328	224.230,5	67,3	40	—	—	—	44.268,7	13,9
k) Carvão	250	12.267,5	49,0	833	54.116,2	64,9	—	—	—	583	41.848,7	15,9
l) Madeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
m) Lastro	6.535	303.905,2	46,5	5.544	320.969,2	57,8	991	—	—	—	17.064,0	11,3
n) Levantamento e socorro	478	28.091,3	58,7	449	29.956,8	66,7	29	—	—	—	1.865,5	8,0
o) Total de serviço	11.827	651.340,3	55,0	11.407	775.787,5	68,0	1.060	—	—	640	124.447,2	13,0
Total geral	55.212	5.952.828,6	107,8	55.421	6.195.500,3	111,7	4.559	745.289,7	—	4.795	987.961,4	3,9

169 a 172

OBSERVAÇÃO: (1) No anno anterior não correram trens de madeiras e encomendas.

Diferença total para menos em 1926:

Trens	209,0
Percurso	242.671,7
Porcentagem (por trem)	0,4
Porcentagem (percurso)	3,9

Demonstrativo do numero médio de vehiculos, por especie de trem, durante o anno de 1926 comparado com o de 1925

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNO DE						DIFFERENÇA EM 1926			
	1926			1925			Para mais		Para menos	
	Numero de trens	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de trens	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem
1.º Serviço publico:										
a) Passageiros	12.060	62.418	5,1	10.218	54.488	5,3	7.930	—	—	0,2
b) Mixtos	5.241	30.757	5,8	6.311	40.981	6,4	—	—	10.224	0,6
c) Esp. de passageiros	733	1.362	1,8	832	1.869	2,2	—	—	507	0,4
d) Encommendas (1)	1.635	18.467	11,2	—	—	—	18.467	11,2	—	—
e) Cargas	23.501	339.136	14,4	26.089	352.004	13,4	—	1,0	12.868	—
f) Madeira (1)	22	218	9,9	—	—	—	218	9,9	—	—
g) Animacs	203	1.857	9,1	564	6.211	10,8	—	—	4.354	1,7
h) Total retribuido	43.385	454.215	10,4	44.014	455.553	10,3	26.615	0,1	27.953	—
2.º Serviço da estrada:										
i) Esp. de passageiros	1.196	1.958	1,6	1.253	2.168	1,7	—	—	210	0,1
j) Lenha	3.368	23.457	6,9	3.328	27.797	8,3	—	—	4.340	1,4
k) Carvão	250	2.804	11,2	833	6.319	7,5	—	3,7	3.515	—
l) Madeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
m) Lastro	6.535	34.800	5,3	5.544	30.393	5,4	4.407	—	—	0,1
n) Levantamento e soccorro	478	1.288	2,6	449	1.397	3,1	—	—	109	0,5
o) Total do serviço	11.827	64.307	5,4	11.407	68.074	5,9	4.407	—	8.174	0,5
Total geral	55.212	518.522	9,3	55.421	523.627	9,4	31.022	—	36.127	0,1

173 a 176

OBSERVAÇÕES: (1) No anno de 1925 não correram trens de encommendas e especies de tranpostes de madeiras.

Diferenças de carros transportados entre 1926 e 1925:

Serviço retribuido menos 1.338

Serviço da Estrada " 3.767

Serviço total " 5.105

Demonstrativo da percentagem de transporte entre os vagões carregados e vazios, durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNO DE:						DIFERENÇA DE 1926					
	1926			1925			Para mais			Para menos		
	N.º de vagões			N.º de vagões			N.º de vagões			N.º de vagões		
Carreg.	Vazios	%	Carreg.	Vazios	%	Carreg.	Vazios	%	Carreg.	Vazios	%	
1.º Serviço publico:												
a) Passageiros												
b) Mixtos	26.258	2.784	10,6	25.540	3.452	13,5	718				668	2,9
c) Esp. passageiros												
d) Encomendas	16.019	2.448	15,2				16.019	2.448	15,2			
e) Cargas	249.269	88.242	35,4	253.209	95.403	37,6				3.940	7.161	2,2
f) Madeiras	216						216					
g) Animacs	1.853			6.185						4.332		
h) Total retribuido	293.615	93.474	31,8	284.934	98.855	34,6	16.953	2.448		8.272	7.829	2,8
2.º Serviço da estrada:												
i) Esp. passageiros												
j) Lenha	11.631	10.766	92,5	14.350	12.532	87,3			5,2	2.719	1.766	
k) Carvão	1.582	1.372	86,7	3.524	3.205	90,9				1.942	1.833	4,2
l) Madeira												
m) Lastro	19.280	15.351	79,6	17.037	13.106	76,9	2.243	2.245	2,7			
n) Levantamento e soccorro	209	129	61,6	283	118	41,6		11	20,0	74		
o) Total de serviço	32.702	27.618	84,4	35.194	28.961	82,2	2.243	2.256	2,2	4.735	3.599	
Total geral	326.317	121.092	37,1	320.128	127.816	39,9	19.196	4.704	—	13.007	11.428	2,8

177 a 180

NOTA: Deixa-se de fazer as comparações entre os trens de madeira e encomendas, por não ter corrido trens com esses titulos, o anno anterior.

Diferença dos vagões carregados e vazios entre 1926 e 1925:

Carregados mais 6.189

Vazios menos 6.724

Total menos 535

Quadro demonstrativo do percurso dos vagões carregados e vazios, durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANNOS DE:						DIFFERENÇA					
	1926			1925			Para mais			Para mais		
	PERCURSO			PERCURSO			PERCURSO			PERCURSO		
	Carre- gados	Vazios	%	Carre- gados	Vazios	%	Carre- gados	Vazios	%	Carre- gados	Vazios	%
1.º SERVIÇO PUBLICO												
(a) -- Passageiros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(b) -- Mixtos	2.000.124	109.989	5,4	2.061.299	145.645	7,0	—	—	—	61.175	35.656	1,6
(c) -- Especiaes de passageiros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(d) -- Encomendas	2.585.520	306.536	11,0	—	—	—	2.585.520	306.536	11,0	—	—	—
(e) -- Carga	20.137.642	7.488.223	37,1	22.964.602	8.813.804	38,3	—	—	—	2.826.960	1.325.581	1,2
(e) -- (a) Madeira	158.432	—	—	—	—	—	158.432	—	—	—	—	—
(f) -- Animaes	952.775	—	—	1.591.528	—	—	—	—	—	638.753	—	—
(g) -- Total retribuido	25.834.493	7.904.748	30,5	26.617.429	8.959.449	33,6	2.743.952	306.536	—	3.526.888	1.361.237	3,1
2.º SERVIÇO DA ESTRADA												
(h) -- Especiaes de passageiros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(i) -- Lenha	553.105	495.933	89,6	732.822	632.090	86,2	—	—	3,4	179.717	136.157	—
(j) -- Carvão	91.146	77.605	85,1	309.748	279.195	90,1	—	—	—	218.602	201.590	—
(k) -- Madeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(l) -- Lastro	979.619	763.143	77,9	938.792	716.872	76,3	40.827	46.271	1,6	—	—	—
(m) -- Levantamento e socorro	15.722	7.061	44,9	15.173	7.428	48,9	549	—	—	—	367	4,0
(n) -- Total de serviço	1.639.592	1.343.742	80,6	1.996.525	1.635.585	81,9	41.376	46.271	—	398.319	338.114	1,3
Total geral.....	27.474.085	9.248.490	33,6	28.613.964	10.595.034	37,0	2.785.328	352.807	—	3.925.207	1.699.351	3,4

181 a 184

OBSERVAÇÃO: No anno anterior não correram trens de encomendas e madeiras.

Diferença de percurso entre 1926 e 1925:

Carregados	1.139.879
Vazios	1.346.544
Total	2.486.423

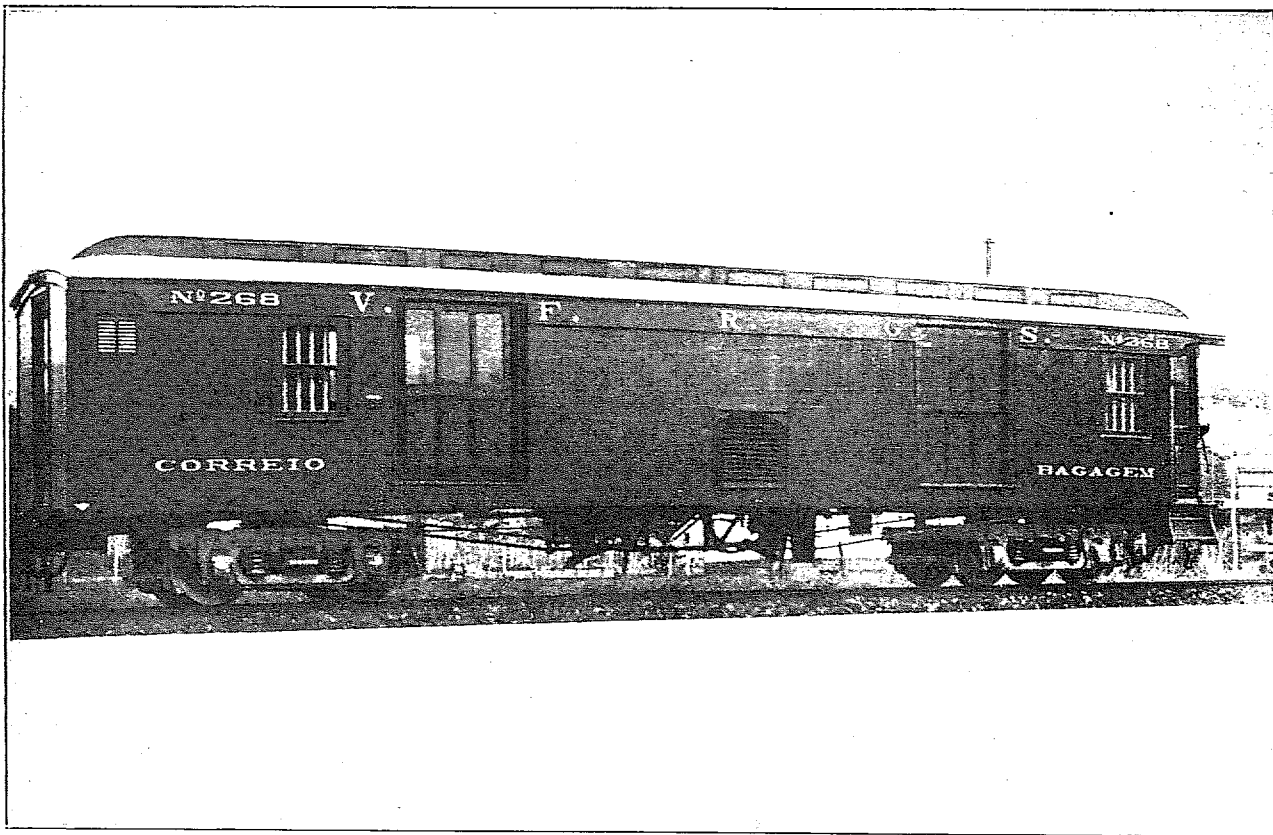
Quadro demonstrativo do Percurso total e Médio de Carros e Vagões, por tipo, durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS	ANNOS DE:						DIFFERENÇA EM 1926					
	1926			1925			Para mais			Para mais		
	Quantidade	PERCURSO		Quantidade	PERCURSO		Quantidade	PERCURSO		Quantidade	PERCURSO	
		Total Vehic. Km.	Média Km.		Total Vehic. Km.	Média Km.		Total Vehic. Km.	Média Km.		Total Vehic. Km.	Média Km.
(a) — Passageiros de 1.ª classe	29.862	4.325.286	144,8	29.853	4.423.563	148,1	9	—	—	—	98.277	3,3
(b) — Passageiros de 2.ª classe	15.102	2.233.324	147,8	16.244	2.444.571	150,4	—	—	—	1.142	211.247	2,6
(c) — Mixtos	3.393	338.770	99,8	4.329	333.089	76,6	—	5.681	23,2	936	—	—
(d) — Dormitorios	1.633	515.901	306,5	1.745	464.166	265,9	—	51.735	40,6	62	—	—
(e) — Restaurantes	1.572	492.920	313,5	1.398	487.699	348,8	174	5.221	—	—	—	35,3
(f) — Serviço	5.680	710.057	125,0	6.123	673.596	110,0	—	36.461	15,0	443	—	—
(g) — Bagageiros	13.821	2.040.944	147,6	15.991	2.026.265	126,0	—	14.679	21,6	2.170	—	—
(h) — Encomendas	18.467	2.892.056	156,6	—	—	—	18.467	2.892.056	156,6	—	—	—
(i) — Vag. gradeados trem passageiros	7.056	783.268	111,0	7.052	862.526	122,3	4	—	—	—	79.258	11,3
(j) — Vag. gradeados com combustiveis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(k) — Vag. gradeados com animaes	1.853	866.675	467,7	6.185	1.591.528	257,3	—	—	210,4	4.332	724.853	—
(l) — Vag. gradeados com mercadorias	21.546	1.969.181	91,3	32.561	3.806.966	116,9	—	—	—	11.015	1.837.785	25,6
(m) — Vag. fechados de 4 eixos	203.356	15.855.146	77,9	201.704	17.408.518	86,3	1.652	—	—	—	1.553.372	8,4
(n) — Vag. fechados de 2 eixos	1.223	70.785	57,8	1.659	84.239	50,7	—	—	7,1	436	13.454	—
(o) — Vag. plataforma de 4 eixos	138.485	14.066.056	74,6	139.617	15.060.163	79,4	—	—	—	1.132	994.107	4,8
(p) — Vag. plataforma de 2 eixos	5.423	219.403	40,4	9.166	395.058	43,1	—	—	—	3.743	175.650	2,7
Total geral.....	513.522	47.379.777	91,3	523.627	50.061.947	95,6	20.306	3.065.833	—	25.411	5.688.003	4,3

NOTA: — No anno anterior não correram trens de encomendas.

Diferenças em numero de vagões e percurso entre 1926 e 1925:

Numero de vagões movimentados 5.105
 Percurso 2.682.170



Vista lateral do carro correio e bagagem n.º 268. construído em 1927 nas Oficinas de Santa Maria.

Comprimento 13.600 mm.

Largura 2.400 mm.

Tara 16,500 toneladas

Capacidade 15,000 toneladas

Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	NUMERO		VOLUMES		PESO EM KGS.		DIFFERENÇA EM 1926		
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	Numero	Volumes	Peso
Passageiros de 1. ^a classe	2.875	3.164	—	—	—	—	+ 289	—	—
Passageiros de 2. ^a classe	7.151	7.319	—	—	—	—	+ 168	—	—
Bagagens e encomendas	—	—	11.422	11.022	404.668	363.466	—	—	400 — 41.202
Mercadorias	—	—	180.419	134.302	9.614.204	8.252.201	—	—	46.117 — 1.362.003
Totaes	10.026	10.483	191.841	145.324	10.018.872	8.615.667			

O movimento de passageiros destinados ao Norte foi, em 1926, pouco superior ao de 1925, tendo havido sensível diminuição no movimento de bagagens, encomendas e mercadorias.

Despesa geral do Trafego

A despesa geral da 2.^a Divisão, no anno de 1926 foi de
11.008:737\$730, contra 10.968:851\$020 em 1925, havendo, assim, um
excesso de 39:886\$710, conforme se verifica pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	ANNO		DIFFERENÇAS	
	1926	1925	Mais	Menos
Pessoal	9.317.714\$350	8.554.318\$350	763:396\$000	—
Material	1.003.116\$560	1.455.989\$400	—	452:872\$840
Diversos	637.966\$820	958.543\$270	—	270:636\$450
Total	11.008:737\$730	10.968:851\$020	763:396\$000	723:509\$290
Diferença para mais ..	—	—	39:886\$710	—

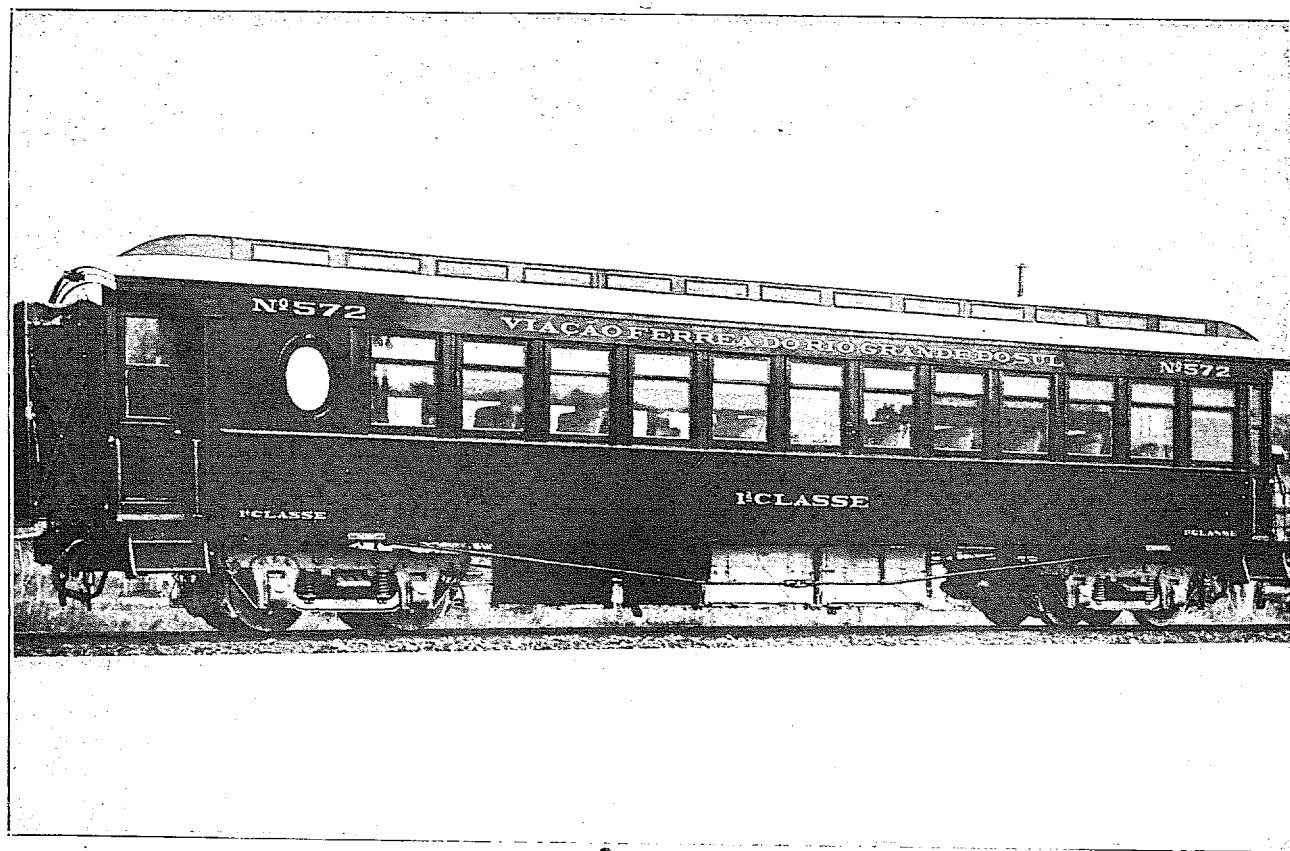
O quadro seguinte discrimina a receita por mez e os respectivos
coefficientes em relação a despesa:

Despesa por mez e coefficiente em relação a receita

MEZES	Despesas de 1926	Coefficiente	Despesas de 1925	Coefficiente
Janeiro	984:986\$750	23,20	868:482\$280	25,13
Fevereiro	953:373\$310	24,22	772:330\$130	21,19
Março	983:671\$430	20,57	834:091\$310	17,85
Abril	987:599\$140	22,02	848:370\$400	17,27
Maió	990:923\$880	22,29	910:587\$030	18,63
Junho	995:172\$670	23,36	991:287\$260	19,54
Julho	1.011:692\$760	27,30	993:167\$910	20,93
Agosto	899:268\$510	20,95	917:126\$350	20,19
Setembro	845:542\$850	22,66	957:868\$510	22,18
Outubro	817:832\$840	19,75	942:768\$230	21,35
Novembro	774:052\$120	17,50	948:577\$390	22,84
Dezembro	764:621\$770	14,16	934:244\$220	22,74
Totaes	11.008:737\$730	21,32	10.968:851\$020	20,64

Observa-se no quadro acima o sensível decrescimo desse coeffi-
ciente nos ultimos cinco mezes do anno, o qual tendo attingido em
Julho a 27,30% baixou em Dezembro para 14,16 ou seja uma reduçãõ de
48%. Apesar disso o coefficiente total foi superior ao do anno de 1925
de 0,68 %.

O quadro seguinte, mostra as despesas do Trafego, por especie, nos
annos de 1926 e 1925:



Carro de 1.ª classe n.º 572, construído em 1912 pela Compagnie Centrale — Belgica — para a Viação Ferrea e reconstruído nas Oficinas de Santa Maria em 1926, com vestibulo e folle de intercomunicação.
Lotação: 34 passageiros.

Comparativo das despesas do Trafego, por especie, nos annos de 1926 e 1925

ESPECIE DA DESPESA	ANNO		DIFFERENÇA	
	1926	1925	Para mais	Para menos
Superintendencia	658:083\$090	618:663\$640	39:419\$450	—
Custeio da Secção de Reclamações	60:637\$600	61:738\$300	—	1:101\$200
Inspectoria do Telegrapho e Officinas Telegraphicas	444:214\$650	596:613\$350	—	152:398\$700
Papelaria	248:715\$280	337:150\$450	—	88:435\$170
Agentes	1.117:564\$900	983:803\$200	133:761\$700	—
Telegraphistas	1.099:641\$150	903:352\$850	191:288\$300	—
Telephonistas	37:826\$600	32:826\$100	5:000\$500	—
Conferentes	611:609\$900	628:847\$200	—	17:237\$300
Manobreiros	177:003\$800	140:922\$300	36:081\$500	—
Guarda-chaves	719:118\$600	637:013\$450	82:105\$150	—
Trabalhadores e serventes	1.163:627\$700	1.243:851\$950	—	80:224\$250
Guardas e rondas	1.042:626\$700	680:197\$550	362:429\$150	—
Abastecimento de estações	458:790\$300	422:643\$600	36:146\$700	—
Fiscaes de trens	62:184\$000	65:230\$700	—	3:046\$700
Conductores de trens de passageiros	203:693\$100	185:451\$300	18:241\$800	—
Conductores de trens de cargas	424:072\$200	404:381\$900	19:690\$300	—
Guarda-freios de trens de passageiros	245:531\$800	193:542\$600	51:989\$200	—
Guarda-freios de trens de cargas	821:876\$100	977:087\$500	—	155:211\$400
Bagageiros	203:919\$200	159:613\$500	44:305\$700	—
Camareiros	57:620\$200	48:955\$600	8:664\$600	—
Limpadores de carros	104:555\$800	96:815\$000	7:740\$300	—
Abastecimento dos trens	419:905\$430	416:166\$500	3:738\$930	—
Indemnizações por extravios e avarias	150:352\$510	419:528\$130	—	269:175\$620
Indemnizações por animaes mortos na linha	—	77:612\$350	—	77:612\$350
Indemnizações por ferimentos pessoases	31:899\$900	22:816\$550	9:083\$350	—
Collisões e descarrilamentos	168:213\$270	199:603\$930	—	31:390\$660
Aluguel do material rodante	21:245\$000	159:375\$000	—	138:130\$000
Impressão de bilhetes	24:879\$850	23:368\$120	1:511\$730	—
Carros restaurantes	14:196\$300	2:356\$000	11:840\$300	—
Despesas de viagens	213:416\$800	224:321\$900	—	10:905\$100
Despesas diversas	1:716\$000	—	1:716\$000	—
TOTAL	11.008:737\$730	10.968:851\$020	1.064:755\$160	1.024:868\$450
DIFFERENÇA PARA MAIS	—	—	39:886\$710	—

Os grandes aumentos de despesas que se observam neste quadro foram devidos não só a aumento no numero de empregados como nos respectivos vencimentos. O aumento de 362:429\$150 correspondente a guardas e rondas é em parte motivado por figurarem nessa categoria os conferentes cujo quadro approved pelo Governo Federal não comporta aumento nessa categoria.

O quadro seguinte mostra as grandes reduções feitas no numero de empregados, a partir de julho.

Numero de empregados em Dezembro de 1826 comparado com igual mez do anno de 1925

DESIGNAÇÃO	ANNOS		DIFFERENÇA	
	1296	1925	Mais	Menos
<i>Superintendencia:</i>				
Administração	34	33	1	—
Movimento	26	45	—	19
Secção de Reclamações.....	9	12	—	3
Telegrapho Central.....	20	32	—	12
Officinas Telegraphicas.....	61	154	—	93
<i>Estações:</i>				
Agentes e sub-agentes.....	274	253	21	—
Telegraphistas	285	327	—	42
Conferentes	147	183	—	36
Guarda-chaves e manobreiros.....	400	423	—	23
Trabalhadores e serventes.....	430	571	—	141
Rondas e guardas.....	273	440	—	167
<i>Trens:</i>				
Fiscaes de trens.....	10	14	—	4
Conductores de trens de passageiros.....	49	71	—	22
" " " " carga	110	154	—	44
Guarda-freios de trens de passageiros.....	91	153	—	62
" " " " cargas	335	507	—	172
Bagageiros	63	67	—	4
Camareiros	20	26	—	6
Rouparia	9	7	2	—
Limpaadores de carros.....	—	58	—	58
Totaaes	2.646	3.530	24	908
Differenças para menos.....	—	—	—	884

Serviços prestados pelo pessoal do Trafego ás outras Divisões e a terceiros, durante o anno de 1926

Numero	DESIGNAÇÃO DAS CONTAS	1926
1	Administração Central.....	33:425\$000
2	Locomoção	20:946\$100
3	Via e edificios.....	13:471\$600
4	Almoxarifado	2:160\$000
5	Caixa de Aposentadorias e Pensões.....	11:992\$600
6	Conta Capital — Variantes entre Santa Maria e Ferreira....	2:160\$000
7	Conta capital — Restauração extraordinaria das linhas telegraphicas	126:346\$200
8	Direcção geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul.....	1:695\$000
9	Jewish Colonisation Association (Ramal 4 Irmãos).....	1:200\$000
10	Terceiros	83:947\$400
11	Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.....	31:216\$750
	Total	328:560\$650
	Debito feito em 1925.....	385:151\$500
	Para menos em 1926.....	56:590\$850

Accidentes no Trafego

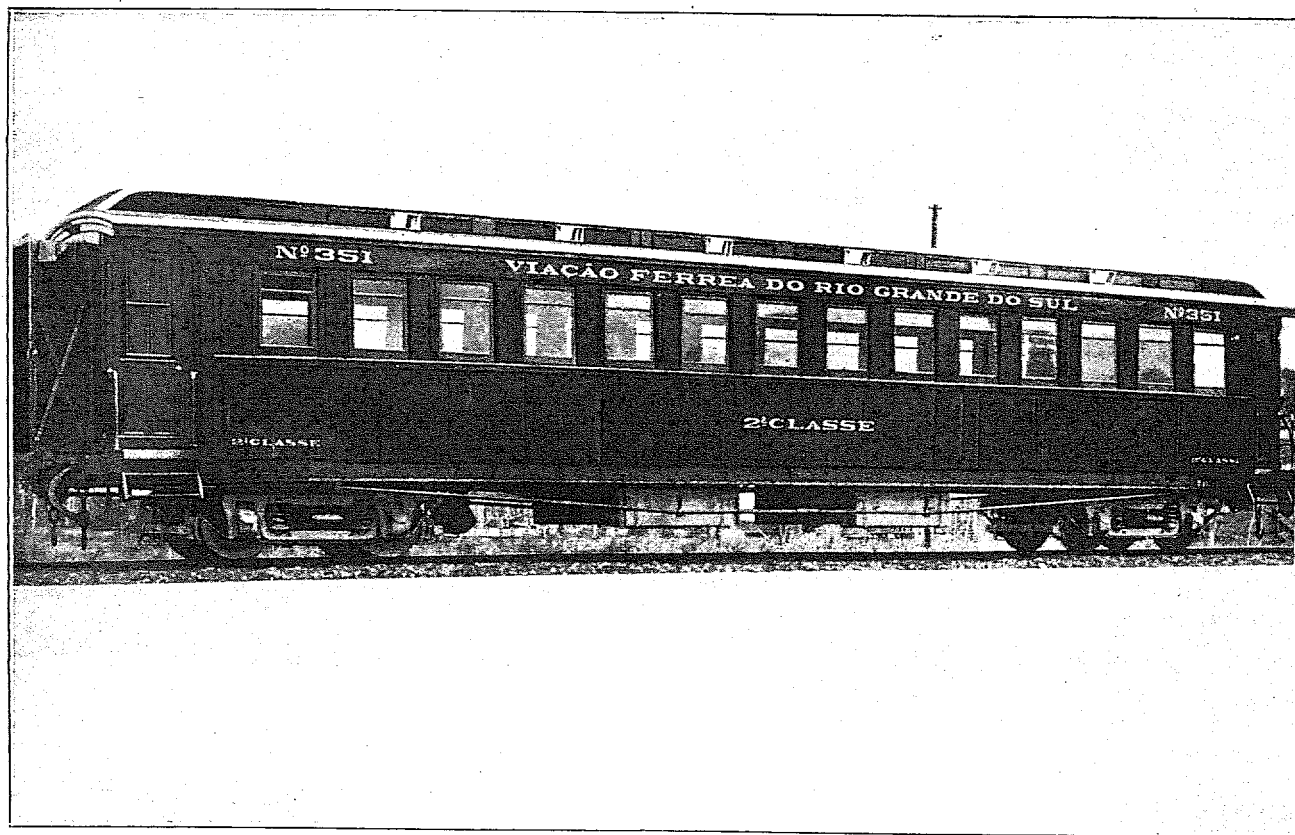
Durante o anno foram registrados 1.178 accidentes, contra 1.281 em 1925 ou sejam menos 103 em 1926.

O numero de vagões incendiados durante o anno foi de 43, contra 37 no anno de 1926. Houve, assim, um pequeno augmento de 6 sinistros. Daquelles 43 vagões, 2 soffreram incendio total e 41 parcial.

Os accidentes pessoas foram em numero de 206 contra 281 em 1925, tendo havido, assim, menos 75 accidentes em 1926.

Nos accidentes materiaes o Trafego contribuiu com a porcentagem de 9,26 % contra 13,20 em 1925, a Locomoção com 34,78 % contra 40,5 % em 1925 e a Via Permanente com 32,82 % contra 27,40 % em 1925.

Os quadros seguintes discriminam detalhadamente os accidentes.



Carro de 2.^a classe n.º 351, construído pelas Oficinas de Santa Maria, em 1926, e dotado de vestibulos com folles de intercomunicação. O estrado de aço é proveniente de um antigo carro belga. Lotação: 68 passageiros.

Demonstrativo dos accidentes ocorridos nos annos de 1926 e 1925

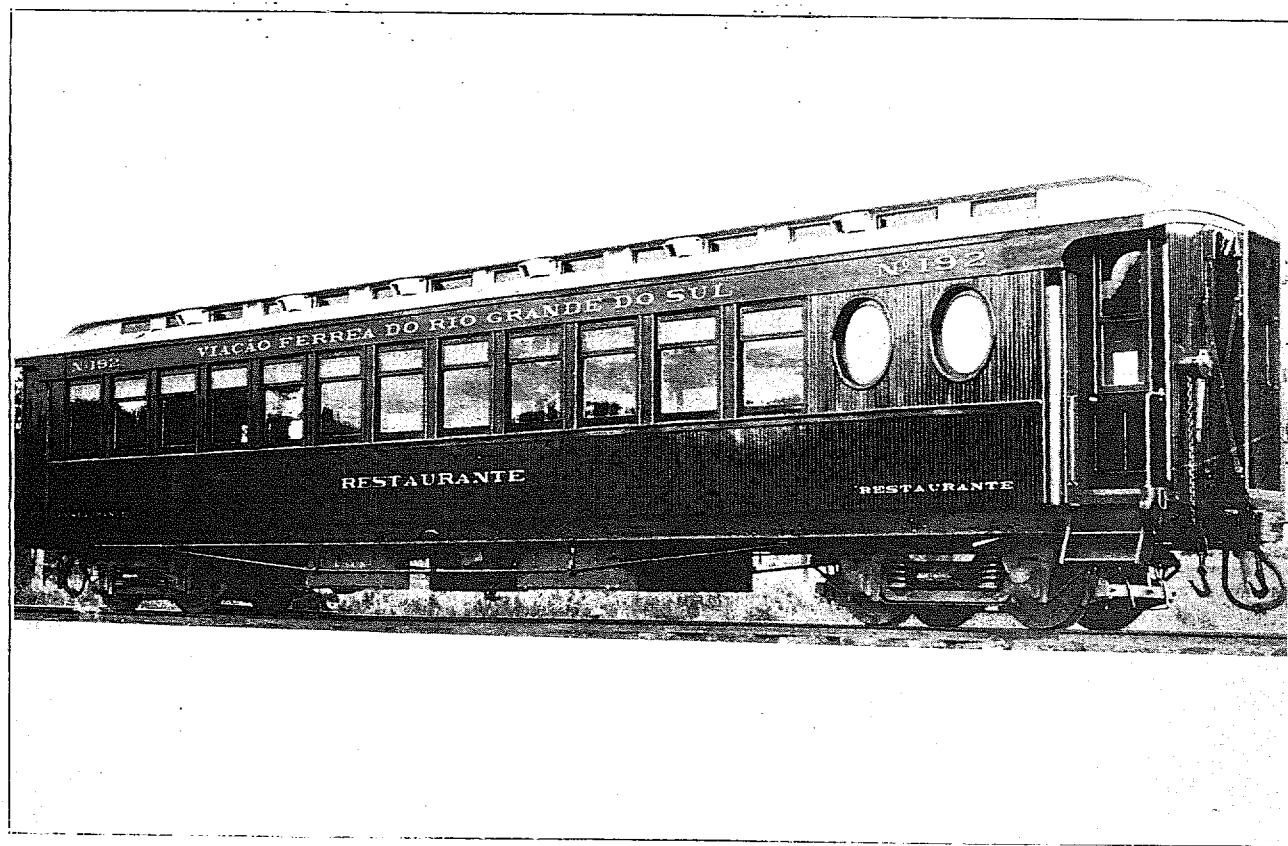
ACCIDENTES POR ESPECIES	ANNOS		DIFFERENÇA	
	1926	1925	Mais	Menos
Descarrilamentos	713	689	24	—
Tombamentos	66	68	—	2
Collisões	60	74	—	14
Diversos	90	132	—	42
Total	929	963	24	58
Differença para menos.....	—	—	—	34
<i>Incendios de vagões:</i>				
Parciaes	41	34	7	—
Totaes	2	3	—	1
Total	43	37	7	1
Differença para mais.....	—	—	6	—
<i>Accidentes pessoas:</i>				
Empregados				
feridos	151	158	—	7
mortos	15	27	—	12
Particulares				
feridos	26	79	—	53
mortos	14	17	—	3
Total	206	281	—	75
Differença para menos.....	—	—	—	75
<i>Recapitulação:</i>				
Accidentes com trens.....	929	963	—	34
Incendios de carros.....	43	37	6	—
Accidentes pessoas.....	206	281	—	75
Total geral.....	1.178	1.281	6	109
Differença para menos.....	—	—	—	103

As causas desses accidentes são imputadas, pelos processos encerrados nesta Divisão, aos seguintes serviços:

DESIGNAÇÃO	1926		1925	
	Quantidade	%	Quantidade	%
<i>Accidentes materiaes:</i>				
Trafego	90	9,25	132	13,20
Locomoção	338	34,78	405	40,50
Linha	319	32,82	274	27,40
Fagulhas	43	4,42	37	3,70
Diversos	182	18,72	152	15,20
Total	972	100,00	1.000	100,00

DESIGNAÇÃO	1926		1925	
	Quantidade	%	Quantidade	%
<i>Accidentes pessoasas:</i>				
Imprudencia	131	63,59	137	48,75
Accidentes com trens	57	27,67	115	40,92
Suicidios	3	1,46	5	1,79
Diversos	15	7,28	24	8,54
Total	206	100,00	281	100,00

TRECHOS	ANNOS		DIFFERENÇA	
	1926	1925	Mais	Menos
<i>Accidentes por trechos de linha:</i>				
Santa Maria P. Alegre e ramal de S. Cruz....	214	253	—	39
Pedreira a Marcellino Ramos	203	242	—	39
Montenegro a Caxias e ramal de Garibaldi....	39	37	2	—
Rio dos Sinos a Canella	100	71	29	—
Cacequy a Bagé	74	101	—	27
Bagé a Rio Grande	83	107	—	24
Ramal da Costa do Mar	10	7	3	—
São Pedro a Jaguarý	8	7	1	—
Bocca do Monte a Uruguayana	79	82	—	3
Entroncamento a Sant'Anna	63	33	30	—
Ramal de Santo Angelo	45	18	27	—
Ramal de D. Pe'rito	9	3	6	—
Ramal de Quarahy	2	2	—	—
Total	929	963	98	132
Diferença para menos	—	—	—	34



Vista lateral de um carro restaurante-auxiliar, construido pelas Oficinas de Santa Maria. O estrado de aço provém de um antigo carro belga. E' um carro mixto, compondo-se de uma cozinha e de um compartimento de 2.^a classe com capacidade para 36 passageiros. Este carro viaja ligado ao carro restaurante-salão nos trens de Santa Maria a Porto Alegre.

Compartimento de cozinha, area.....	10 m ²
Compartimento de 2. ^a classe.....	12 m ²
Compartimento do estrado, total.....	14,650 metros

TRECHOS	ANNOS		DIFFERENÇA	
	1926	1925	Mais	Menos
<i>Accidentes por especie de trens:</i>				
Passageiros	110	118	—	8
Mixtos	20	29	—	9
Encommendas	55	2	53	—
Cargas	546	640	—	94
Lastros	60	30	30	—
Lenha	19	26	—	7
Socorro	9	9	—	—
Manobra	72	89	—	17
Locomotiva escoteira	38	20	18	—
Total	929	963	101	135
Diferença para menos	—	—	—	34

Demonstrativo dos accidentes ocorridos em 1926

CLASSIFICAÇÃO	TRIMESTRES				TOTAES
	1.º	2.º	3.º	4.º	
Accidentes com trens	219	237	232	241	929
Incendios de carros	20	3	3	17	43
Accidentes pessoasas	59	59	38	50	206
Total	298	299	273	308	1.178

DIVISÕES	MEZES												TOTAES
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
Trafego	7	5	10	9	14	6	7	6	4	9	5	8	90
Locomoção	28	30	26	28	32	29	22	21	30	42	27	23	333
Linha	26	24	26	20	26	24	40	25	26	41	19	22	319
Fagulhas	2	9	9	—	3	—	—	1	2	2	6	9	43
Diversos	12	11	14	14	20	15	16	13	22	20	9	16	182
Total	75	79	85	71	95	74	85	66	84	114	66	78	972

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Movimento de boletins de irregularidades

Boletins organizados	1.729
Boletins liquidados	1.404

Movimento de processos

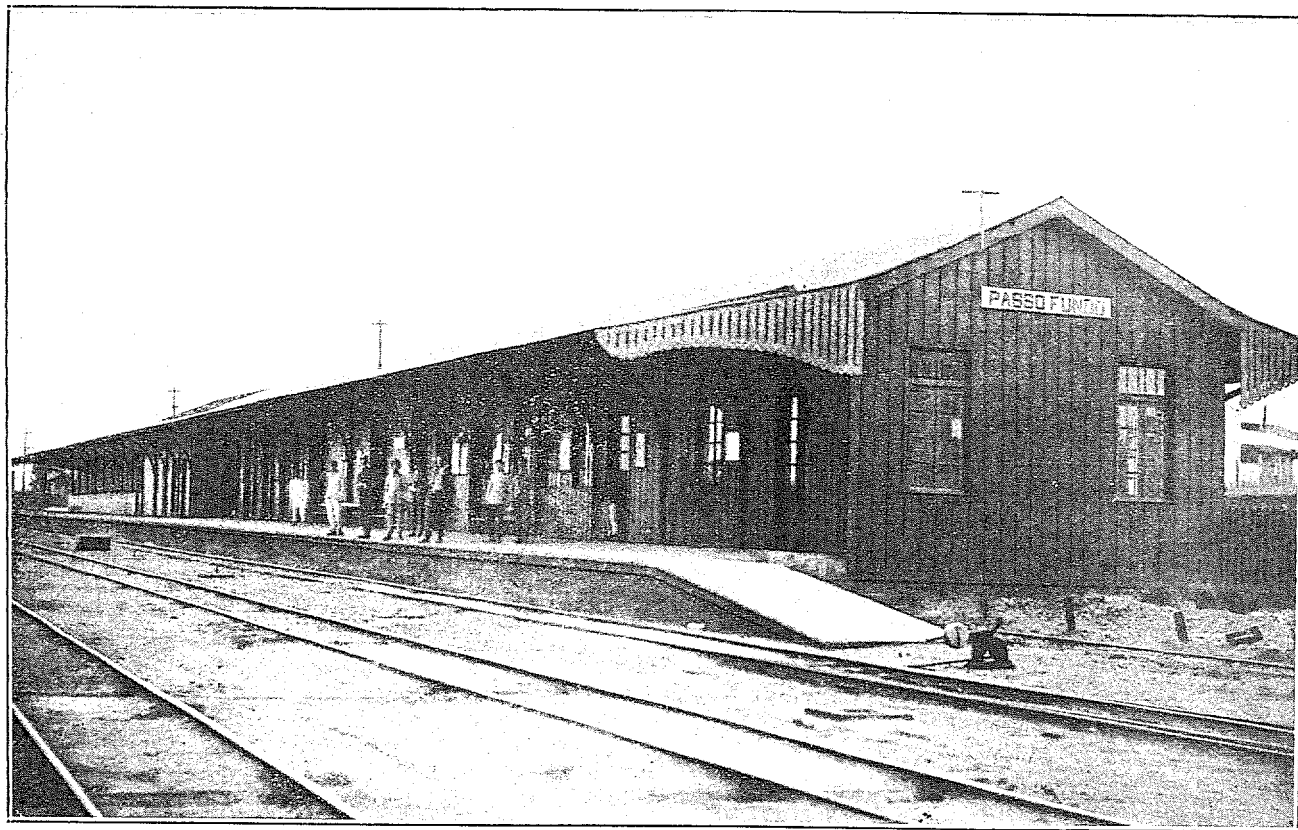
Organizados	325
Enviados á Contabilidade	271
Enviados á São Paulo-RioGrande, por serem de faltas proceden- tes daquela Estrada	23
Sanados pela Secção, com sobras	39
Mandados archivar	22

Movimento de correspondencia — Sahida

Cartas dirigidas á Chefia do Trafego	181
Cartas dirigidas aos Inspectores do Trafego	594
Cartas dirigidas aos Agentes	886

Telegrammas transmittidos e recebidos sobre faltas, sobras, etc.

Transmittidos	3.221
Recebidos	11.907



Estação de Passo Fundo, recentemente ampliada nas duas extremidades.

Comparativo dos processos enviados á Contabilidade nos annos de 1925 e 1926

CAUSAS	1925			1926			PARA MAIS OU MENOS EM 1926		
	Quantidades	Importancias pedidas	Importancias pagas	Quantidades	Importancias pedidas	Importancias pagas	Quantidades	Importancias pedidas	Importancias pagas
Responsabilidades	106	11:109\$513	10:908\$710	101	32:098\$775	31:641\$750	- 5	+ 20:989\$262	+ 20:933\$040
Avarias	17	10:988\$030	10:883\$320	30	11:322\$935	11:982\$925	+ 13	+ 334\$905	+ 1:099\$605
Incendios	40	299:495\$610	299:060\$800	16	117:611\$916	117:173\$520	- 24	- 181:883\$694	- 181:887\$280
Accidentes	149	419:974\$845	420:497\$540	39	74:211\$190	74:260\$140	-110	- 345:763\$655	- 346:237\$400
Extravios	230	69:628\$912	65:667\$910	85	54:793\$220	46:770\$250	-145	- 14:835\$692	- 18:897\$660
Totaes....	542	811:196\$910	807:018\$280	271	290:038\$036	282:028\$585	-271	- 521:158\$874	- 524:989\$695

Neste quadro figuram indemnizações que, na Contabilidade, não foram processadas no mesmo anno.
Os processos mandados archivar e sanados por esta Secção não estão incluídos.

COMPARATIVO DAS INDEMNIZAÇÕES PROCESSADAS PELA CONTABILIDADE E REALMENTE PAGAS NOS ANOS DE 1926 E 1925

RESPONSÁVEIS	1926	1925	Para mais ou menos em 1925
Indemnizações totaes pagas..	279:048\$410	799:738\$100	+520:689\$690
a) Por conta da Viação Ferrea	145:144\$360 (52 %)	492:748\$220 (61,6 %)	+347:603\$860
b) Por conta da Companhia de Seguros	114:797\$210 (41 %)	299:885\$800 (37,5 %)	+185:088\$590
c) Por conta de funcionarios da Viação Ferrea.	19:106\$840 (7 %)	7:104\$080 (0,9 %)	— 12:002\$760

Pelo quadro "Comparativo dos processos enviados á Contabilidade nos annos de 1925 e 1926", verifica-se que em 1926 foram organizados menos 271 processos, sendo:

- 5 por responsabilidade do pessoal
- 24 por incendios
- 110 por accidentes
- 145 por extravios
- Por avaria mais 13 processos.

São notaveis as reduções nos numeros de processos por accidentes e extravios, o que denota maior segurança, regularidade e fiscalização dos transportes.

Pelo quadro acima verifica-se que em 1926 foram pagos menos 520:689\$690 do que em 1925, sendo:

- 347:603\$860 menos por conta da Viação Ferrea
 - 185:088\$590 menos por conta da Companhia de Seguros
 - 12:002\$000 mais por conta de funcionarios da Viação Ferrea.
- As causas principaes das indemnizações foram as seguintes:

CAUSAS	1926	1925	Para mais ou menos em 1925
1) Por accidentes e % sobre o total	78:767\$460 28,2 %	423:136\$870 52,9 %	+ 344:369\$410
2) Por extravio e % sobre o total	37:298\$220 13,3 %	43:451\$840 5,4 %	+ 6:153\$620
3) Por violação e % sobre o total	17:979\$580 6,5 %	15:150\$660 1,9 %	— 2:828\$920
4) Por gotteiras nos vagões e % sobre o total	8:723\$950 3,2 %	2:610\$190 0,4 %	— 6:113\$760
5) Por descuido do pessoal e % sobre o total	5:445\$090 2 %	6:003\$660 0,8 %	+ 558\$570
6) Por incendios e % sobre o total	114:797\$210 41,1 %	300:081\$800 37,5 %	+ 185:284\$590
7) Por roubos e % sobre o total	7:632\$780 2,7 %	3:199\$630 0,4 %	— 4:433\$150
8) Por demoras de transportes e % sobre o total	2:876\$620 1 %	1:837\$890 0,2 %	— 1:038\$730
9) Por choques de vagões em viagem, vasamentos de vasilhame, mau carregamento, gotteiras em armazens e avarias pelos ratos	5:527\$500 2 %	4:265\$560 0,5 %	— 1:261\$940
Totaes	279:048\$410 100 %	799:738\$100 100 %	+ 520:689\$690 186,7 %

Verifica-se, assim, que em 1926 foram pagas a mais, indemnizações por:

Violação	2:828\$920
Gotteiras em vagões	6:113\$760
Roubos	4:433\$150
Demora em transportes	1:038\$730
Diversas causas	1:261\$940

Total 15:676\$500

Foram pagas para menos, por:

Accidentes	344:369\$410
Extravios	6:153\$620
Descuido do pessoal.	558\$570
Incendios	185:284\$590
Total	<u>536:366\$190</u>

São, assim, sensivelmente melhores os resultados obtidos em 1926 comparados com os de 1925, pois, foi de 65 % a redução nas despesas com indemnizações.

SOBRAS EXISTENTES NO DEPOSITO, EM PORTO ALEGRE

Existem, no deposito, 935 lotes de sobras, incursos no artigo 159 do Regulamento e que serão vendidos em leilão opportunamente.

CONTRACTOS

Desvios transferidos de usuarios

Em 20 de Dezembro foi transferido dos srs. Fraeb & Cia. para o sr. Francisco Dutra Villa, o desvio particular situado no kilometro 0,332 da linha de Santa Maria a Uruguayana.

Em 8 de Julho foi transferido do sr. Adolpho Stangler para os srs. Adolpho Stangler, Sudbrack & Cia., os desvios situados no kilometro 299,308 da linha da Serra.

Buffets

Em 13 de Agosto foi mandado desoccupar a casa do buffet de Povo Novo, do qual era locatario Faustino Pedro de Souza, por infracção do respectivo contracto.

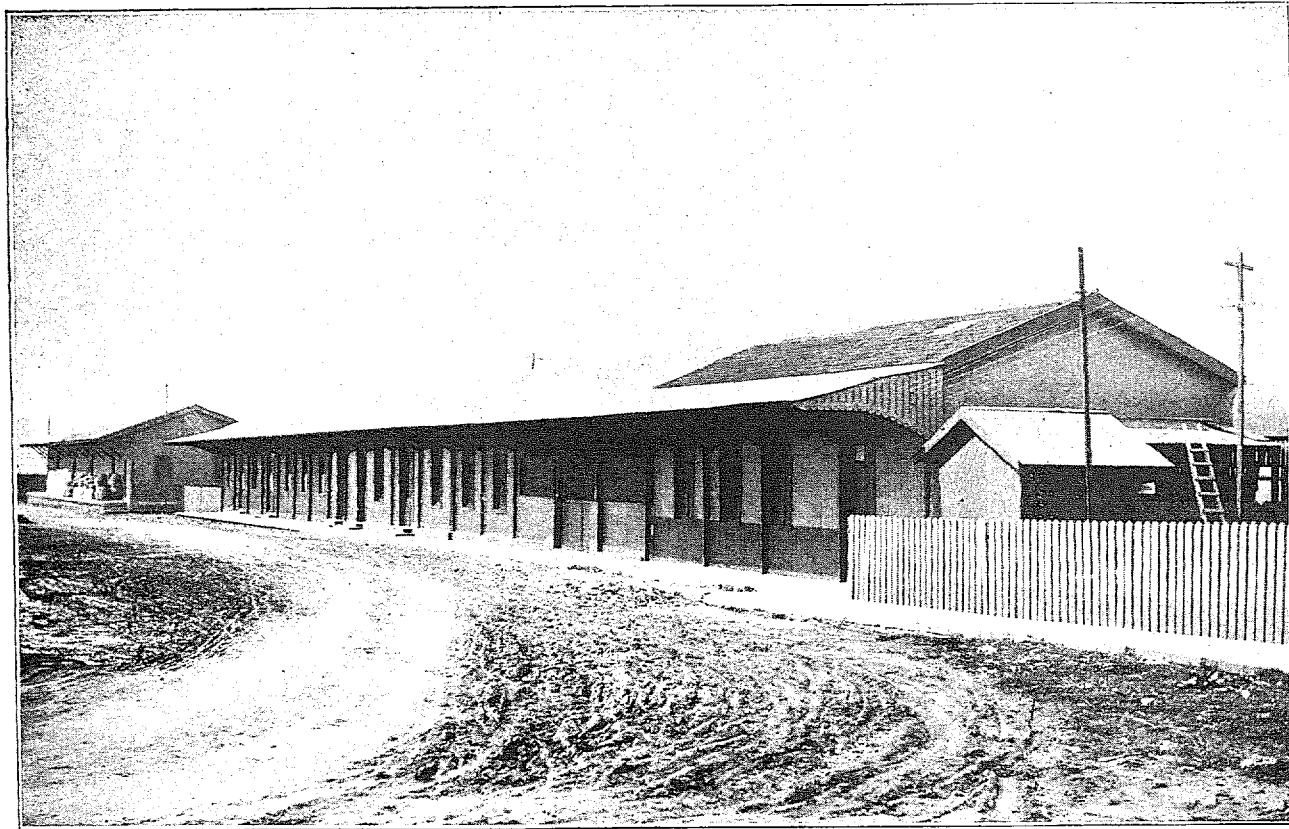
Foi, em 5 de Agosto, transferido de Fidencio Guedes Ribeiro para Albino Jacomini, o contracto para locação do buffet de Carlos Barbosa.

Casas de empregados

Durante o anno foram cedidos, mediante o aluguel de \$200 por m.² e por anno, 26 terrenos da Estrada a margem da linha, á empregados para ahi construirem casinhas para sua residencia, sendo 23 do Trafego, 2 da Locomoção e 1 da Via Permanente.

Arborisação de recinto das estações

Em cumprimento de ordem desta directoria, foi iniciada a arborisação do quadro das estações, formando-se, tambem, hortas e jardins.



Estação de Passo Fundo, recentemente ampliada, vista do lado da cidade.

Modificação de horario

Attendendo a conveniencias do publico e do serviço, foram feitas diversas alterações nos horarios no sentido de diminuir os tempos de percurso, combinar melhor os dias de partida e chegada e outros pequenos detalhes que a pratica vinha exigindo.

Em virtude ainda da situação financeira da Viação Ferrea, foram supprimidos diversos trens de passageiros e mixtos, aos domingos, e transformados outros de passageiros, principalmente nos ramaes, em trens mixtos.

Trens nocturnos entre Porto Alegre e Santa Maria

A partir de 1.º de Fevereiro, os trens nocturnos de passageiros que corriam diariamente entre Porto Alegre e Santa Maria, passaram a correr sómente tres vezes por semana em cada sentido.

Supressão de trens aos domingos

A partir de 27 do mez de Junho, foram supprimidos aos domingos os seguintes trens de passageiros:

P-16 e P-15	entre	Rio Grande e Bagé;
P-19 e P-20	"	Santa Maria e Uruguayana;
P- 5 e P- 8	"	Santa Maria e Passo Fundo;
P-11 e P-12	"	Bagé e Sant'Anna;
M-63 e M-64	"	S. Sebastião e D. Pedrito;
P-25 e P-26	"	Taquara e Cannela;
P-37 e P-38	"	Cruz Alta e S. Angelo;
M-54 e M-53	"	Couto e S. Cruz;
P- 7 e P- 6	"	Passo Fundo e Marcellino Ramos;
M-81 e M-80	"	D. Aguiar e Jaguary.

A partir de 24 de Outubro foram restabelecidos os trens P-16 e P-15, entre Rio Grande e Bagé.

Ramal de Dom Pedrito

Em 1.º do mez de Julho foram modificados os horarios dos trens mixtos do ramal de Dom Pedrito. O trem M-63 de S. Sebastião a Dom Pedrito teve uma redução de 1,26 horas e o trem M-64 teve uma redução de 1,31 horas, em todo o percurso.

Taquara a Cannela

No dia 20 de Julho foram alterados os horarios dos trens diarios P-25 e P-26 do ramal de Cannela. O trem P-26 teve uma redução de 32 minutos e o trem P-25 passou a partir de Cannela ás 8,40, em vez de 7,30 horas, com uma redução de 1,16 horas, em todo o percurso, entre Cannela e Taquara. A partir de 21 de Outubro, estes trens passaram a correr tres vezes, apenas, em cada sentido.

Ramal do Casino

Em vista do pequeno movimento, a partir de 13 de Agosto, foram supprimidos os trens C-3 e C-6 do Ramal do Casino.

Bagé a Santa Rosa

Por falta de concorrência de passageiros, a partir de 13 de Agosto foram supprimidos os trens S-71 e S-72 entre Bagé e Santa Rosa.

Ramal de Quarahy

A partir do dia 15 de Outubro foi modificado o horario dos trens mixtos M-65 e M-66, entre Alegrete e Severino Ribeiro, cujo percurso passou a ser feito em duas horas e dezenove minutos, quando antes era feito em tres horas e dez minutos. As boas condições da linha, determinaram esta modificação.

Rio Grande (Maritima) a Piratiny

A partir de 24 de Outubro foram supprimidos os trens de passageiros P-13 e P-14, no trecho de Rio Grande a Piratiny e vice-versa, aos domingos.

Para substituil-os, foram restabelecidos, aos domingos, os trens de passageiros P-15 e P-16, que correm entre Bagé e Maritima, com o horario dos dias de semana, mas sómente entre Maritima e Piratiny.

Ramal de Bento Gonçalves

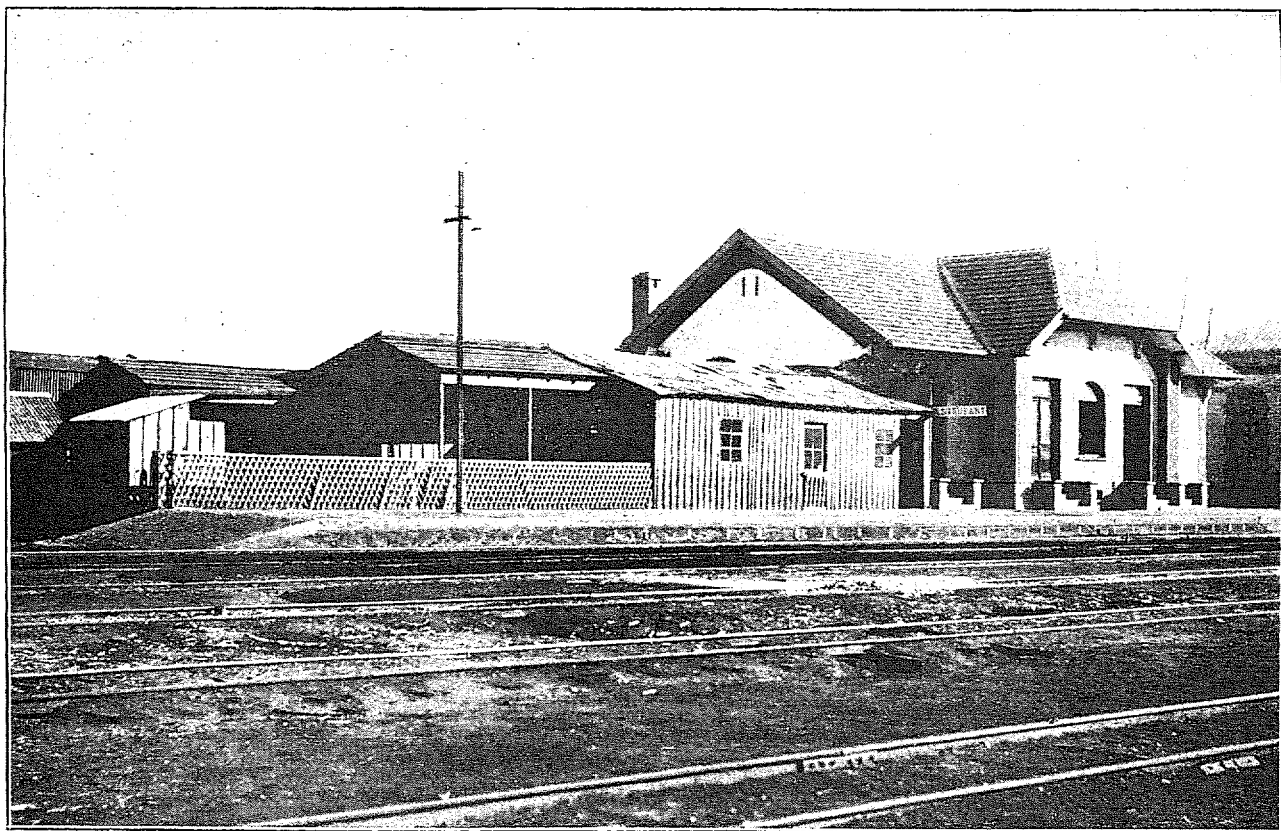
Com o fim de reduzir a demora que tinha o trem mixto M-36 em Carlos Barbosa, a partir de 1.º de Novembro foram modificados os horarios dos trens mixtos desse ramal. Assim, o trem M-34 teve uma redução de 3 minutos e o trem M-36 teve uma redução de 38 minutos no percurso de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves. O trem M-33 passou a partir de Bento Gonçalves ás 7,15 em vez de 7,10 horas, chegando em Carlos Barbosa ás 8,20 horas em vez de 8,14 horas e o trem M-35 passou a partir ás 13,15 em vez de 13 horas, chegando ás 14,20 em vez de 14,04 horas, nesse mesmo trajecto.

Trens directos entre Porto Alegre e São Paulo

A partir de 9 de Novembro foram restabelecidos os trens directos entre Porto Alegre e São Paulo, correndo tres vezes por semana em cada sentido e com o mesmo horario dos trens nocturnos actuaes.

Passo Fundo a Marcellino Ramos

No dia 15 de Dezembro foram supprimidos os trens de passageiros P-6 e P-7, entre Passo Fundo e Marcellino Ramos, restabelecendo-se nesse mesmo trecho, na mesma data, os trens mixtos M-9 e M-10, partindo o primeiro de Passo Fundo ás 7,30 e chegando em Marcellino



Novo edifício de alvenaria para o **buffet** da Viação Ferrea junto á estação de Cruz Alta. A' esquerda, a antiga construção de madeira em que estava instalado o **buffet**, e que será demolida.

Ramos ás 17,30 e o segundo partindo de Marcellino Ramos ás 7,10 e chegando em Passo Fundo ás 18,20 horas, correndo cada um tres vezes por semana em cada sentido.

MOVIMENTO

Os quadros annexos de ns. 1 a 5 apresentam, detalhadamente, o numero, percurso total e médio dos trens, numero médio de vehiculos por especie de trem, porcentagem entre vagões carregados e vasilos e respectivos percursos, percurso total e médio dos carros e vagões, por typo, no anno de 1926 e os de ns. 6 a 10, os mesmos dados comparados com os do anno de 1925.

Os quadros ns. 11 e 12 apresentam os dados relativos ao intercambio de carros e vagões com as estradas do Norte e com a Jewish Colonisation Association.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Serviço remunerado

Pelo quadro annexo verifica-se que durante o anno de 1926 circularam 43.385 em serviço remunerado, com o percurso total de 5.301.488,3 kms. e o percurso médio de 122,1 kms. contra 44.014 trens com o total de 5.419.712,8 kms. com 123,1 kms. de percurso médio em 1925.

Houve, por conseguinte, em 1926 uma diminuição de 629 trens e 118.224,5 kms. de percurso, tendo diminuido de 1 km. o percurso médio.

Serviço não remunerado

Pelo mesmo quadro se constata que foi de 11.327 o numero de trens de serviço e de 651.340,3 kms. o respectivo percurso, com uma média de 55 kms. por trem, contra 11.407 trens com um percurso de 775.787,5 kms. e médio de 68 kms.

Houve, assim, as diferenças para mais de 420 trens, para menos de 124.447,2 kms. e para menos de 13 kms. no percurso médio.

NUMERO MÉDIO DE VEHICULOS POR ESPECIE DE TRENS

Pelo quadro annexo, verifica-se que o numero total de vehiculos em transporte remunerado foi de 454.215, com a média de 10,4 vehiculos por trem, contra 455.555 com a média de 10,3 vehiculos em 1925.

Constata-se, assim, a diminuição de 1.340 vehiculos e o augmento de 0,1 na média de vehiculos por trem.

A média de vagões por trem de carga foi em 1926 de 14,4 e em 1925 de 13,4, tendo havido, assim, o aumento de 1 vehiculo por trem, o que demonstra sensível melhora no aproveitamento dos trens.

PORCENTAGEM ENTRE VAGÕES CARREGADOS E VASIOS

Pelo quadro anexo, verifica-se que a porcentagem de vagões vãos em relação aos carregados, foi de 31,8 em 1926 e de 34,6 em 1925 ou seja uma menor de 2,8 % no aproveitamento dos vagões.

Essa porcentagem é elevada em virtude do desequilíbrio de tonelagem em quasi todas as linhas, o que obriga o material a circular vazio. Inclusive os transportes em serviço da estrada, as porcentagens foram respectivamente de 37,1 e 39,9 em 1926 e 1925.

Pelos trens mixtos foram transportados 26.258 vagões carregados e 2.784 vãos, contra 25.540 e 3.452 em 1925, com as porcentagens de vãos em relação aos carregados de 10,6 e 13,5 respectivamente.

PORCENTAGEM ENTRE O PERCURSO DOS VAGÕES CARREGADOS E VASIOS

Pelo quadro anexo, verifica-se que foi de 30,5 essa porcentagem em 1926 contra 33,6 em 1925, o que demonstra uma melhora de 3,1 % no percurso dos vagões carregados.

Incluídos os transportes em serviço da Estrada, as porcentagens foram respectivamente de 33,6 e 37,0 em 1926 e 1925.

PERCURSO TOTAL E MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES, POR TIPO

Pelo quadro anexo, vê-se que foram movimentados 518.522 vehiculos em 1926 com o total de 47.379.777 vehiculos-kilometro, contra 523.627 e 50.061.947 em 1925.

Houve, assim, em 1926 uma diminuição de 5.105 vehiculos movimentados e 2.682.170 vehiculos-kilometro.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DO NORTE

Pelo quadro anexo, verifica-se que o numero de vehiculos das estradas do Norte, que entraram em nossas linhas foi de 461, que venceram 2.440 estadias e 140 multas, na importancia de 16:155\$000.

Nas linhas do Norte entraram 418 vehiculos da Viação Ferrea, que venceram 5.524 estadias e 2.870 multas, na importancia de 49:655\$000.

Vê-se que os nossos vagões ficam presos nas estradas do Norte, muito mais tempo do que os seus vagões em nossas linhas, o que é muito prejudicial para a Viação Ferrea, visto como as estadias e multas não compensam, absolutamente, a falta de vagões.

No anno de 1925 entraram em nossas linhas 1.516 vagões das estradas do Norte e o numero de vagões da Viação Ferrea que entraram naquellas linhas foi de 817.

Constata-se, assim, uma sensivel diminuição nesse intercambio de vagões.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O movimento de vagões da Jewish em nossas linhas foi de 374 vagões contra 501 em 1925; venceram 4.170 estadias na importancia de 20:820\$000.

O numero dos nossos vagões que entraram nas linhas da Jewish foi apenas de 8, que venceram 10 estadias na importancia de 50,000.

LINHAS TELEGRAPHICAS

CONSTRUCÇÕES E RECONSTRUCÇÕES DAS LINHAS TELEGRAPHICAS

Proseguiram com intensidade os serviços de construcções e reconstrucções das linhas telegraphicas até o dia 18 de Agosto, data em que, por motivos imperiosos de ordem financeira, foram suspensos. Em Novembro foram reorganizadas tres turmas para a construcção de um conductor de cobre de Santa Maria a Passo Fundo e outro de ferro de Santa Maria a Cruz Alta.

LINHA DE SANTA MARIA A CACEQUY E RAMAL JAGUARY

Nesta linha foram construidos 97.420 metros de fios conductores de cobre e ferro, com um desenvolvimento de 118.320 metros, conforme discriminação constante do quadro seguinte:

Numero de conductores	Natureza dos conductores	Trechos	Extensão em metros	Desenvolvimento em metros
1	Cobre 3 m/m	Km. 85 ao 109	24,000	24,000
1	" 3 "	" 109 " 112,90	3,900	3,900
2	Ferro 4,25 "	" 88 " 109	21,000	42,000
2	" 4,25 "	" 109 " 112,90	3,900	7,800
1	" 4,25 "	" 34 " 48,80	14,800	14,800
1	" 4,25 "	" 48 " 65,00	16,200	12,200
1	" 4,25 "	" 66 " 69,00	3,000	3,000
1	" 4,25 "	" 80 " 80,62	10,620	10,620
Totales...	—	—	97,420	118,320

Foram, ainda, nesta linha, reconstruidos diversos trechos, numa extensão de 229.800 metros com um desenvolvimento de 273.800 metros.

LINHA DE CACEQUY A RIO GRANDE

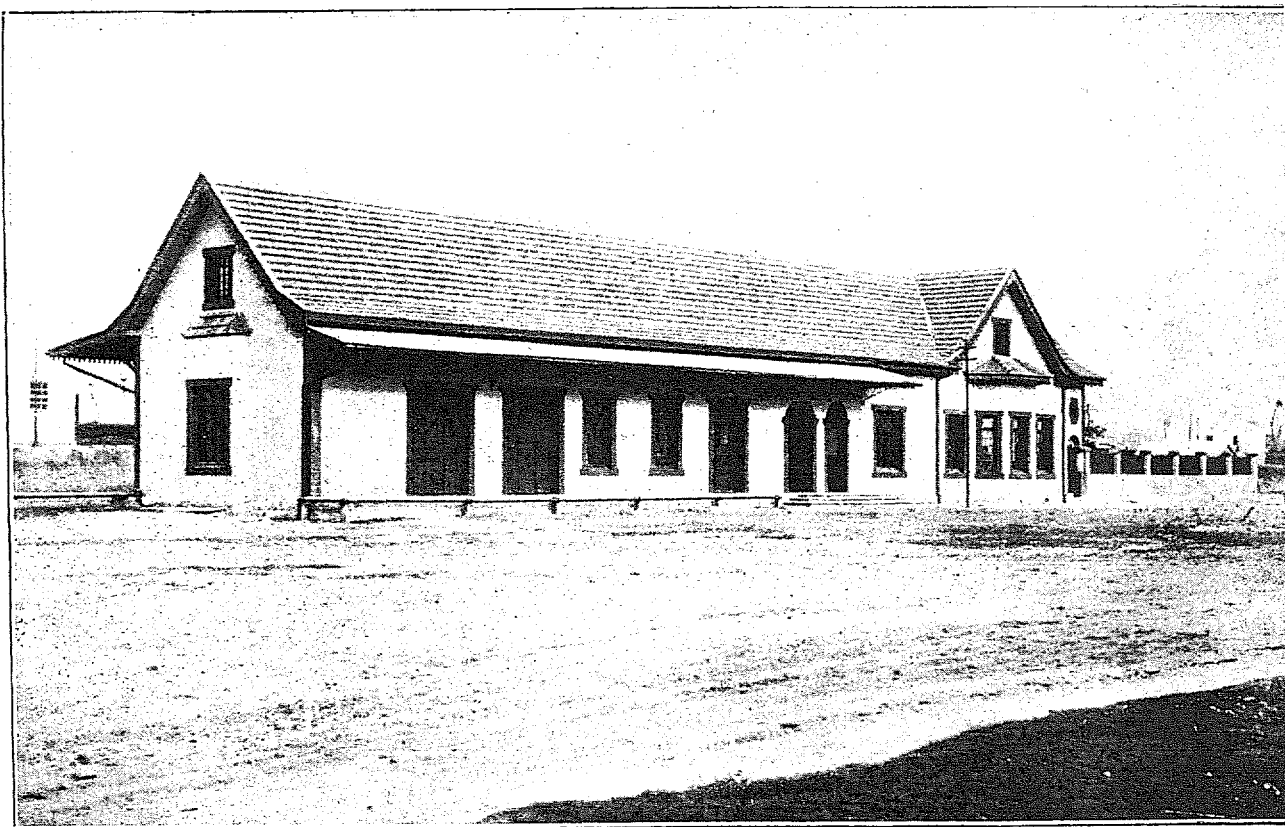
Nesta linha foram construidos 229.600 metros de fio conductor de cobre e ferro, com o mesmo desenvolvimento, conforme discriminação constante do quadro seguinte:

Numero de conductores	Natureza dos conductores	Trechos	Extensão em metros	Desenvolvimento em metros
1	Cobre 3 m/m	Km. 113,000 ao 126,000	13,000	13,000
1	" 3 "	" 125,000 " 154,000	29,000	29,000
1	" 3 "	" 154,000 " 178,000	24,000	24,000
1	" 3 "	" 178,000 " 205,000	27,000	27,000
1	" 3 "	" 205,000 " 238,000	33,000	33,000
1	" 3 "	" 238,000 " 276,000	38,000	38,000
1	" 3 "	" 276,000 " 320,000	43,000	43,000
1	Ferro 4,25 "	" 498,000 " 496,000	2,600	2,600
1	" 4,25 "	" 496,000 " 476,000	20,000	20,000
Totales...	—	—	229,600	229,600

Nesta mesma linha foram reconstruidas as linhas numa extensão de 816.600 metros, com o desenvolvimento de 841.200 metros.

LINHA DE CACEQUY A URUGUAYANA

Foi nesta linha extendido um conductor de ferro de 4,25 m/m, numa extensão de 103.500 metros, com igual desenvolvimento e feitos serviços de reconstrução numa extensão de 260.500 metros com igual desenvolvimento.



Nova estação de Restinga Secca, vista da estrada de rodagem.

LINHA DE SANTA MARIA A PASSO FUNDO

Nesta linha foram construidos 476.300 metros de fios conductores de cobre e ferro, com um desenvolvimento de 555.400 metros, conforme discrimina o seguinte quadro:

Numero de conductores	Natureza dos conductores	Trechos	Extensão em metros	Desenvolvimento em metros
9	Cobre 1,50 m/m	Do SCT ao km. 1	1,000	9,000
1	" 3 "	Km. 1 ao 7	6,000	6,000
1	" 3 "	" 7 " 10,800	2,800	2,800
1	" 3 "	" 60 " 134,000	74,000	74,000
1	" 3 "	" 60,000 " 134,000	74,000	74,000
1	" 3 "	" 236,000 " 330,000	94,000	94,000
1	" 3 "	" 162,000 " 207,000	45,000	45,000
1	" 3 "	" 35,000 " 60,000	25,000	25,000
1	" 3 "	" 330,000 " 355,500	25,500	25,500
4	Ferro 4,25 "	" 15,800 " 22,000	6,200	24,800
1	" 4,25 "	" 1,000 " 3,000	2,000	2,000
4	" 4,25 "	" 22,000 " 25,000	3,000	12,000
4	" 4,25 "	" 25,000 " 33,000	8,000	32,000
2	" 4,25 "	" 1,000 " 7,000	6,000	12,000
1	" 4,25 "	" 1,000 " 3,700	2,700	2,700
4	" 4,25 "	" 33,000 " 35,500	2,500	10,000
2	" 4,25 "	" 35,600 " 59,000	24,600	24,600
1	" 4,25 "	" 60,000 " 134,000	74,000	74,000
Totales...	---	---	476,300	555,400

Esta linha foi reconstruida numa extensão de 267.000 metros.

LINHA DE RIO DOS SINOS A TAQUARA

Nesta linha foram extendidos 13.120 metros de fio conductor, de ferro de 4,25 m/m.

LINHA DE TAQUARA A CANNELA

Esta linha foi reconstruida numa extensão de 35.000 metros.

LINHA DE MONTENEGRO A CAXIAS

Esta linha foi reconstruida numa extensão de 93.100 metros.

Os serviços de reconstrucção consistiram na intercalação, remoção e furação de postes, collocação de travessás, gravação de pontas de trilhos e collocação de estaes, substituição de fios oxydados, etc.

DESPESA DE CONSTRUÇÃO DE LINHAS

Na construção das linhas telegraphicas foi despendida, por conta de capital, a importancia de 429:481\$440, sendo 298:464\$240 em materiaes, 126:346\$200 em pessoal e 4:671\$000 em diversos.

Conforme se verifica pelos dados indicados foi de 1.019.940 metros a extensão de conductores construidos, de onde se deduz o custo médio de 421\$000 por kilometro.

CONSERVAÇÃO DAS LINHAS

Foi feito com regularidade o serviço de conservação das linhas, consistindo na substituição de isoladores, travessas, postes, braços de ferro, esticamento de linhas, desmatação, substituição de estaes, etc.

A despesa de conservação propriamente dita das linhas foi de 177:823\$036 contra 143:821\$500 em 1925 ou seja uma differença para mais de 34:001\$536, o que se justifica com o augmento das linhas.

O quadro seguinte discrimina por secção os materiaes empregados na conservação das linhas e respectivas despesas.

MATERIAES	SECÇÕES					Total	Preço unit. ^o	Despesa total
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a			
Isoladores de vidro	379	1.384	155	124	234	2.276	2\$500	5:690\$000
Isoladores S. O* B.	110	197	196	13	5	521	3\$000	1:563\$000
Travessas de madeira	25	275	1	—	85	386	1\$500	579\$000
Estaes	3	125	—	2	30	160	1\$600	256\$000
Parafusos para travessas	5	321	—	—	10	336	\$600	201\$600
Fio de cobre 2 m/m	40 mts.	—	—	—	—	40 mts.	\$400	16\$000
Pinos para isoladores	13	—	—	—	—	13	\$500	6\$500
Pinos contra ninhos	326	424	280	3.724	—	4.754	\$500	2:377\$000
Arame de ferro 4 m/m	64 kgs.	25	143	25	473 1/2	730 1/2	\$800	584\$400
Postes de trilhos	1.	112	—	—	—	113	23\$100	254\$100
Despesa total no anno	—	—	—	—	—	—	—	11:527\$600

Na conservação das baterias foram empregados os seguintes materiais:

MATERIAES	SECÇÕES					TOTAL
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	
Sal amoniaco	54.500	64.600	10.200	22.200	2.000	153.500
Polos de cobre ..	377	406	520	289	467	2.094
Polos de zinco —						
Samson	374	597	431	220	300	1.930
Vasos Callaud	104	135	100	160	137	691
Pinhas seccas	389	245	114	167	9	924
Sulphato de cobre	721	1.050.400	1.402	1.006.400	659.500	4.889.300
Pinhas Samson ...	49	12	4	144	4	213
Polos de zinco —						
Callaud	158	236	302	63	594	1.353

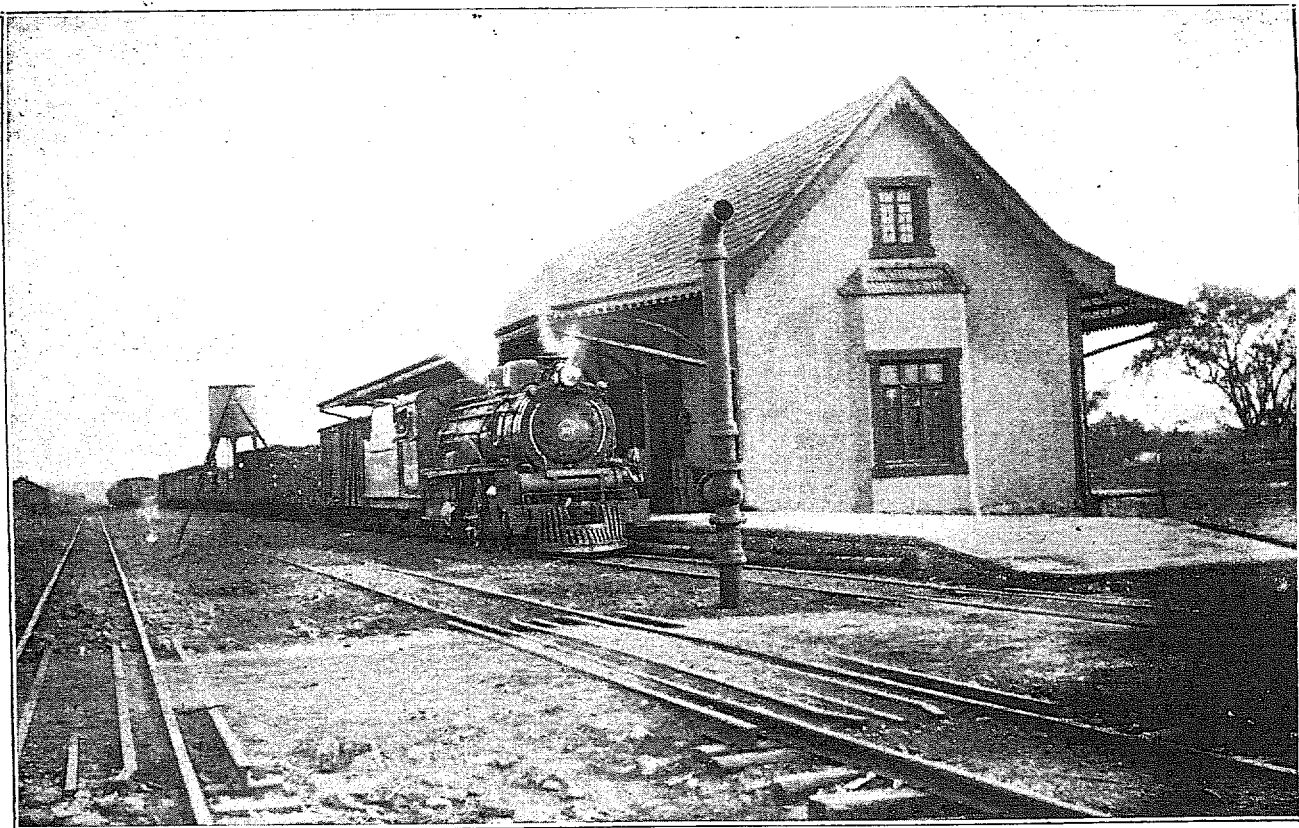
Foi despendida com essa conservação a importancia de 33:234\$150.

BALANÇAS

Foram installadas duas balanças fixas de 2.500 kgs., em Porto Alegre e substituidas 46, assim distribuidas, por secções:

1. ^a	13
2. ^a	10
3. ^a	7
4. ^a	10
5. ^a	6

As balanças fixas installadas em Porto Alegre têm o estrado ao nivel do piso do armazem, facilitando extraordinariamente o manejo das cargas a serem pesadas e têm funcionado com toda a regularidade e precisão.



Nova estação de Restinga Secca, tendo á plataforma um trem de lenha, puxado pela locomotiva Mikado n.º 528, pertencente ao lote de 10, construído na Alemanha pela fabrica Henschel & Sohn, por encommenda do Governo do Estado.

RELOGIOS

O movimento de relógios foi o constante do quadro seguinte:

SECÇÕES	Reparados no local	Substituidos	Fornecidos
1. ^a	7	26	3
2. ^a	8	21	5
3. ^a	4	10	—
4. ^a	6	10	5
5. ^a	—	12	2
Totales	25	79	15

BILHETEIRAS E CARIMBADORES

O movimento de bilheteiras e carimbadores foi o constante do quadro abaixo:

SECÇÕES	BILHETEIRAS		CARIMBADORES		
	Reparadas no local	Substituidas	Fornecidas	Substituidas	Fornecidas
1. ^a	—	4	—	11	2
2. ^a	—	8	1	9	—
3. ^a	—	1	1	4	2
4. ^a	9	5	6	7	3
5. ^a	—	2	2	5	—
Total	9	20	10	36	7

SUB-OFFICINAS DAS SECÇÕES

Foi intenso o trabalho executado pelas sub-officinas do telegrapho conforme discrimina o seguinte quadro:

APPARELHOS	SECÇÕES					TOTAL
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	
Apparelhos telegraphicos	15	24	14	30	5	88
Relais	19	81	16	15	1	131
Sounders	15	39	5	16	2	77
Phonopóros	12	84	9	28	—	133
Telephones	57	50	20	39	8	174
Translações	—	10	4	—	2	16
Phones para telephones	4	88	4	1	—	97
Microtelephones	—	14	—	—	—	14
Lanternas de signaes	2	—	—	—	—	2
Lampeões de mesa	1	—	—	—	—	1
Buzinas	—	52	1	14	4	71
Campainhas de extensão	2	—	—	2	—	4
Machinas de escrever	11	—	—	—	—	11
Quadros telephonicos	2	2	1	1	1	7
Campainhas	75	—	—	1	—	76
Microphones	—	15	—	1	—	16
Receptores	—	—	—	5	—	5
Relogios	7	—	—	2	—	9
Rodas de recolher fita	—	—	—	1	—	1
Lampeões de plataforma	—	—	—	1	—	1
Regadores	—	—	—	—	3	3

Automoveis de linha

Continuaram a prestar excellentes serviços, na conservação e inspecção das linhas, esses automoveis.

O quadro seguinte discrimina, por secção, os percursos feitos e respectivas despesas:

SECÇÃO	Percurso	Despesa	Custo kilometrico
1. ^a	25.340,000	3:050\$300	\$120
2. ^a	14.049,890	1:955\$575	\$139
3. ^a	18.838,668	3:134\$300	\$166
4. ^a	21.100,000	2:872\$400	\$141
5. ^a	7.314,600	949\$845	\$129
Totaa e médias	86.643,158	11:963\$420	\$138

Por este quadro verifica-se que em 1926 foi de 86.643,158 kilometros o percurso total, de 11:963\$420 a despesa e de \$138 o custo médio por kilometro percorrido.

Em 1925 esse percurso foi de 60.803,930 kilometros, com a despesa de 13:205\$282 e o custo médio de \$217 por kilometro. Constata-se, assim, uma consideravel diminuição de \$079 no custo médio por kilometro.

O quadro seguinte dá o consumo de combustivel durante o anno:

SECÇÕES	Gazolina caixas	Oleo litros	Graxa kilos	Estopa kilos
1. ^a	97	279	21½	32½
2. ^a	68	180	24	21½
3. ^a	93	235	17	32
4. ^a	93	213	25	24
5. ^a	28	96	11½	10½
Totaes	379	1.013	99	120½

Lacres de chumbo

O quadro seguinte dá o movimento de lacres:

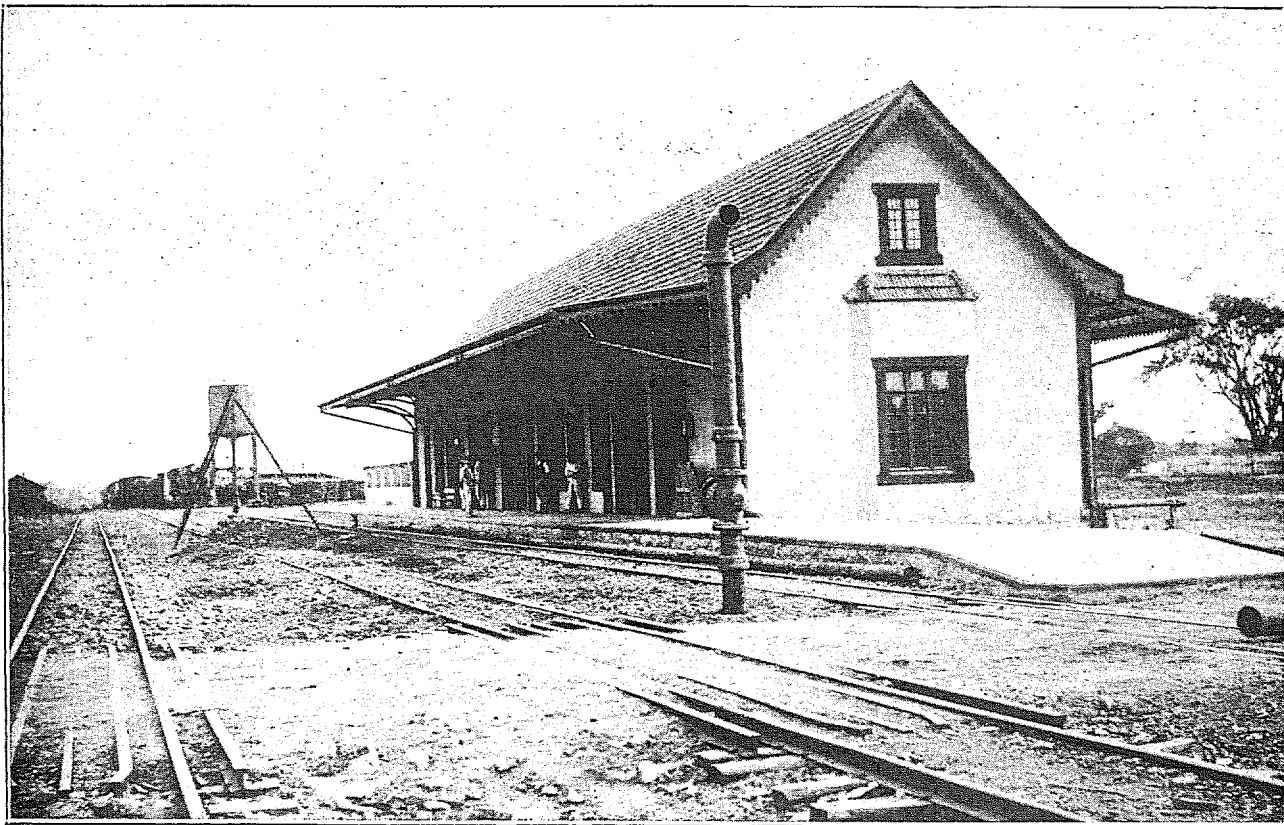
SECÇÕES	Lacres fornecidos com arame, kilos	Lacres usados devolvidos kilos
1. ^a	715	182
2. ^a	446½	187
3. ^a	221½	104½
4. ^a	277	261
5. ^a	175	8½
Total	1.835	743

Por este quadro verifica-se que foram devolvidos 743 kilos de lacre ou seja uma percentagem de 40% em relação aos fornecidos. Esta percentagem é baixa e foram tomadas providencias no sentido de augmental-a.

Instalações diversas

O quadro seguinte discrimina as installações feitas durante o anno.

SECÇÕES	Instalação telegraphica		Instalação telephonica		Instalação phonopórica		Instalação campainha		TOTAL
	Mão de obra	Material	Mão de obra	Material	Mão de obra	Material	Mão de obra	Material	
1. ^a	549\$495	3:475\$020	356\$360	3:366\$550	744\$220	22:877\$921	501\$100	1:335\$200	33:205\$866
2. ^a	741\$564	8:690\$058	509\$695	3:645\$060	25\$333	566\$800	—	—	14:178\$510
3. ^a	83\$800	586\$300	100\$650	1:420\$600	31\$200	1:157\$000	—	—	3:379\$550
4. ^a	2:508\$200	6:965\$720	1:165\$200	10:061\$810	592\$650	9:944\$000	—	—	31:237\$580
5. ^a	58\$000	326\$300	70\$500	1:366\$200	—	—	—	—	1:821\$000
Totaes	3:941\$059	20:043\$398	2:202\$405	19:860\$220	1:393\$403	34:545\$721	501\$100	1:335\$200	83:822\$506



Nova estação de Restinga Secca, vista da plataforma.

Officina telegraphica de Jacuhy

Durante o anno funcionou com regularidade a officina telegraphica de Jacuhy, que comprehende as secções de marcenaria, electricidade, ferraria, funilaria, fundição e pintura.

Nos diversos serviços de confecção e reparação de material telegraphico e telephonico e de moveis, carrinhos de mão, balanças, relógios e demais utensilios pertencentes ao Trafego foi dispendida a importancia de 154:059\$331, conforme discriminação constante do seguinte quadro:

SECÇÕES	Custo do material	Mão de obra	TOTAL
Marcenaria	18:250\$429	39:553\$321	57:803\$750
Electricidade e Mechanica.....	1:077\$401	30:379\$800	31:457\$201
Ferraria	2:672\$150	11:569\$000	14:241\$150
Funilaria	3:160\$090	6:162\$000	9:322\$090
Fundição	347\$820	7:400\$000	7:747\$820
Pintura	2:567\$320	4:600\$000	7:167\$320
Administração	—	26:320\$000	26:320\$000
TOTAES.....	28:075\$210	125:984\$121	154:059\$331

Avarias e interrupções devidas aos apparatus, linhas e estado atmospherico

DESIGNAÇÃO	Avarias, interrupções e duração dos mesmos					TOTAES
	1.ª secção	2.ª secção	3.ª secção	4.ª secção	5.ª secção	
Interrupções	159	121	128	41	51	500
Horas	950,10	935,35	1.083,10	292,25	579,000	3.840,20

Verifica-se por este quadro que os numeros de interrupções e respectivos tempos de duração foram bastante elevados no anno de 1926, o que foi devido, em grande parte, ao ultimo movimento sedicioso, pois as linhas telegraphicas eram cortadas, constantemente, pelos sediciosos, em varios pontos.

Trafego telegraphico

Natureza dos telegrammas	Anno de 1925		Anno de 1926	
	Telegrammas	Palavras	Telegrammas	Palavras
Em serviço particular	53.026	819.463	48.014	786.774
Em serviço do Estado.....	1.712	71.023	4.350	219.961
Em serviço Federal	5.869	202.417	5.261	216.488
Em serviço da Viação Ferrea..	757.621	18.848.315	916.299	23.743.304
TOTAL.....	818.228	19.941.218	973.924	24.966.527

Por este quadro verifica-se que houve diminuição no trafego telegraphico particular e Federal e grande augmento no serviço do Estado e da Viação Ferrea.

Carros Restaurantes e Buffets — Restaurante de Cacequy

O serviço de carros restaurantes está a cargo da Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea, em sociedade com esta. Estão em trafego taes carros nas linhas de Porto Alegre e Santa Maria e desta ultima a Passo Fundo. Além dos carros antigos estão em trafego dois jogos novos, composto cada um de um carro-salão para 1.^a classe e um carro-cozinha, onde ha o salão de 2.^a classe.

Estão tambem em trafego 15 carros-buffet, dos ultimos recebidos da Belgica e cujo serviço é tambem attendido pela Cooperativa.

Aos srs. passageiros prestam taes carros relevantes serviços, pois, ha alli bebidas quentes e frias, fructas, sandwiches, etc.

Quanto ao restaurante de Cacequy, é tambem explorado pela Cooperativa nas mesmas condições dos carros restaurantes e buffets.

Apezar dos esforços mantidos para offerecer-se um serviço perfeito, surge, uma ou outra vez, alguma reclamação dos passageiros. A uma dellas deu esta directoria cabal resposta refutando-a pela imprensa e offerecendo dados que merecem ficar aqui consignados:

“SERVIÇO DE RESTAURANTES — Ha dias publicastes uma reclamação de “alguns viajantes”, contra o serviço do buffet de Cacequy.

Esta directoria mandou syndicar, por pessoa de sua confiança, para apurar a veracidade de tal reclamação, pois, deseja corrigir defeitos de administração nos serviços que superintende ou fiscalisa.

A reclamação referia-se a “comida intragavel”, máo serviço e altos preços.

Esta directoria está habilitada a esclarecer-vos que nada é procedente, pois um dos reclamantes, aliás bem conhecido, mal humorou-se, alli por causa do preço de uma garrafa de vinho italiano, reclamando então contra a comida. Consultadas, no momento, varias pessoas de destaque, que poderiam ser aqui citadas, não acharam justa a reclamação do alludido cavalheiro.

Creia, sr. director, esta directoria tem empregado o melhor do seu esforço para offerecer commodidade aos srs. passageiros, procurando attender suas reclamações, quando justas e bem fundadas. Acaba de construir um edificio de alvenaria especialmente para o buffet de Cerro Chato, cujo serviço está sendo fiscalizado, afim de bem attender ao publico. Tem em construção identico edificio em Cruz Alta e melhorou sensivelmente as installações do buffet de Cacequy.

Este ultimo buffet é explorado pela Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea, com o fim de prestar o seu concurso á estrada, pois o faz de accôrdo com esta directoria.

Além disto, fez construir os carros-buffets, que reaes serviços vêm prestando ao publico, explorados nas mesmas condições e com os mesmos fins, como o são, tambem, os carros-restaurantes.

Como esta directoria está sempre prompta a prestar esclarecimentos ao publico que se serve dos transportes que a Viação Ferrea lhe facilita, é opportuno aqui offerecer-vos os dados que provam os resultados da exploração do buffet de Cacequy, dos carros-restaurantes e carros-buffets, desde o inicio de taes serviços:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Receita	Lucro
1.º Carros-restaurantes De agosto de 1924 a março de 1927.....	1.154:723\$237	1.155:560\$425	832\$188
2.º Carros-buffets De julho de 1926 a março de 1927.....	294:024\$448	299:989\$181	5:964\$738
3.º Buffet de Cacequy De dezembro de 1925 a fevereiro de 1927...	707:592\$635	707:954\$695	362\$060
TOTAES.....	2.156:345\$315	2.163:504\$301	7:158\$986

Como vêdes, os lucros, desde 1924 até fevereiro e março de 1927, com a exploração de taes serviços, foram, apenas, de 7:158\$986, sendo que as despesas totaes attingiram a 2.156:345\$315 e as receitas a 2.163:504\$301. Tal lucro corresponde, apenas, a 0,33 % da receita, em 32 mezes.

Diga-se ainda que, nas despesas acima, não estão incluídos o alu-

guel dos carros-restaurantes, do buffet dos carros-buffets, do buffet de Cacequy e nem o reboque dos primeiros carros.

Afim de poder sempre melhorar o serviço, custear despesas de aquisição de utensilios, roupa, etc., esta Directoria concordou em elevar o preço das refeições de 4\$000 para 5\$000, nos carros-restaurantes, apenas, o que é bem razoavel e não carece de justificação alguma, si, de consciencia, se fizer qualquer comparação aqui ou alhures.

Lembro aqui o que se passa nas diversas estradas de ferro americanas que exploram tal serviço, tendo-o como um difficil problema a resolver, pois que offerece um constante deficit.

Basta apenas citar o que se passa com a E. F. da Pennsylvania, onde o deficit em 1905 foi de 5.750:000\$000, na base de 5\$000 por dollar. Cada refeição foi fornecida por 5\$900, enquanto que o seu custo real era de 7\$400, sempre na base de 5\$000 por dollar. O prejuizo por refeição foi de 1\$500. E, accrescenta a revista d'onde foram tirados estes dados:

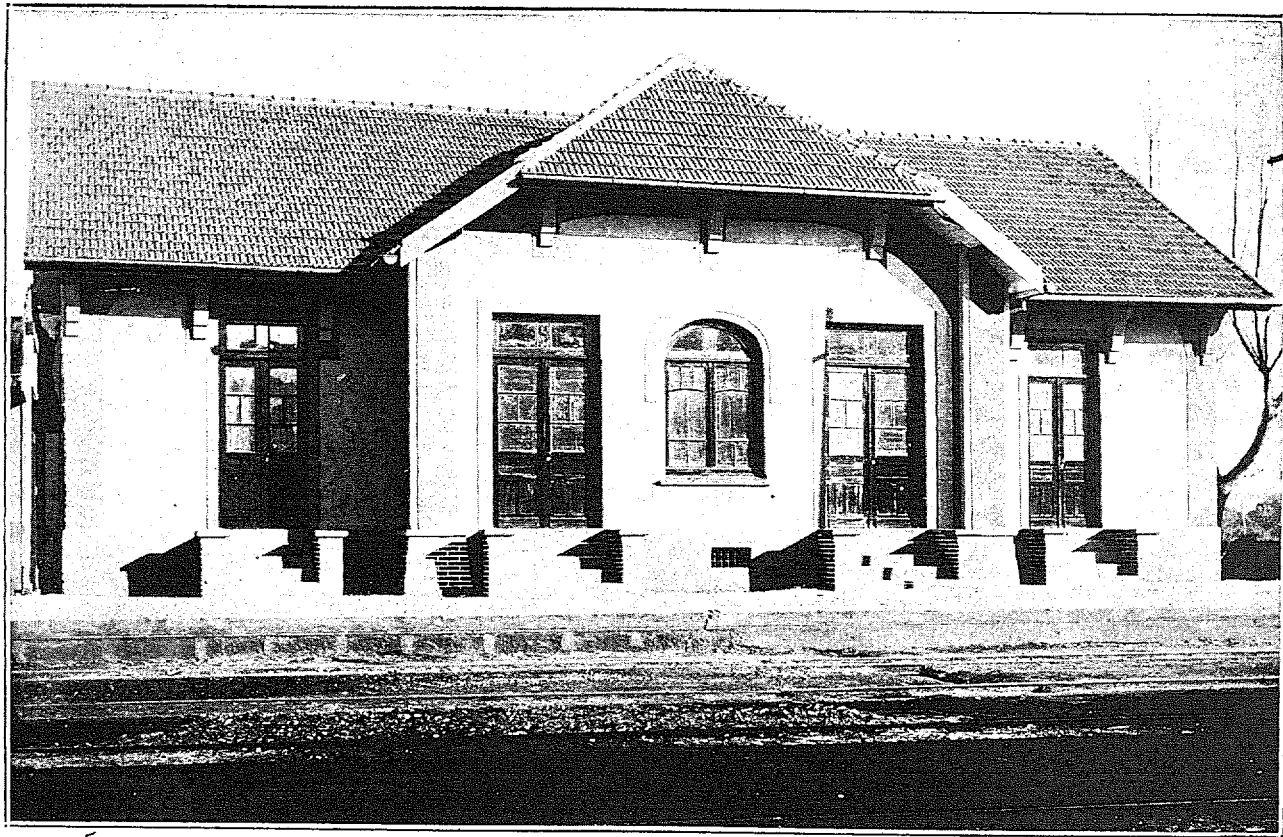
“O publico viajante reclama constantemente contra a direcção das estradas de ferro pelo “alto custo” das refeições nestes carros-restaurantes, porém elle não póde imaginar que este serviço é de facto um grande escoadouro das rendas das companhias ferroviarias que exploram directamente este serviço.

A exploração do serviço de carros-restaurantes nunca tem dado resultados satisfactorios e nunca dará rendimento adequado para as companhias pelo capital empregado e custeio para manter um serviço efficiente de accôrdo com as exigencias do publico”.

Ahi ficam taes dados para justificar os esforços das companhias que exploram o serviço de buffets ou carros-restaurantes e, ao mesmo tempo para mostrar que não é facil satisfazer o publico, sempre difficil de reconhecer sacrificios empregados para contental-o.

Os serviços a que venho me referindo não são caros nem mal attendidos, podendo, em alguns casos motivarem descontentamento a pessoas por demais exigentes.

Um confronto feito com o que se passa nas estradas de ferro das republicas platinas e mesmo no nosso palz mostrará, á luz do dia, que não estamos em inferioridade, sob qualquer ponto de vista, seja pelo serviço, seja pelos preços.”



Outra vista do novo edifício do **buffet** da Viação Ferrea em Cruz Alta, para refeição dos passageiros.

3.^a Divisão

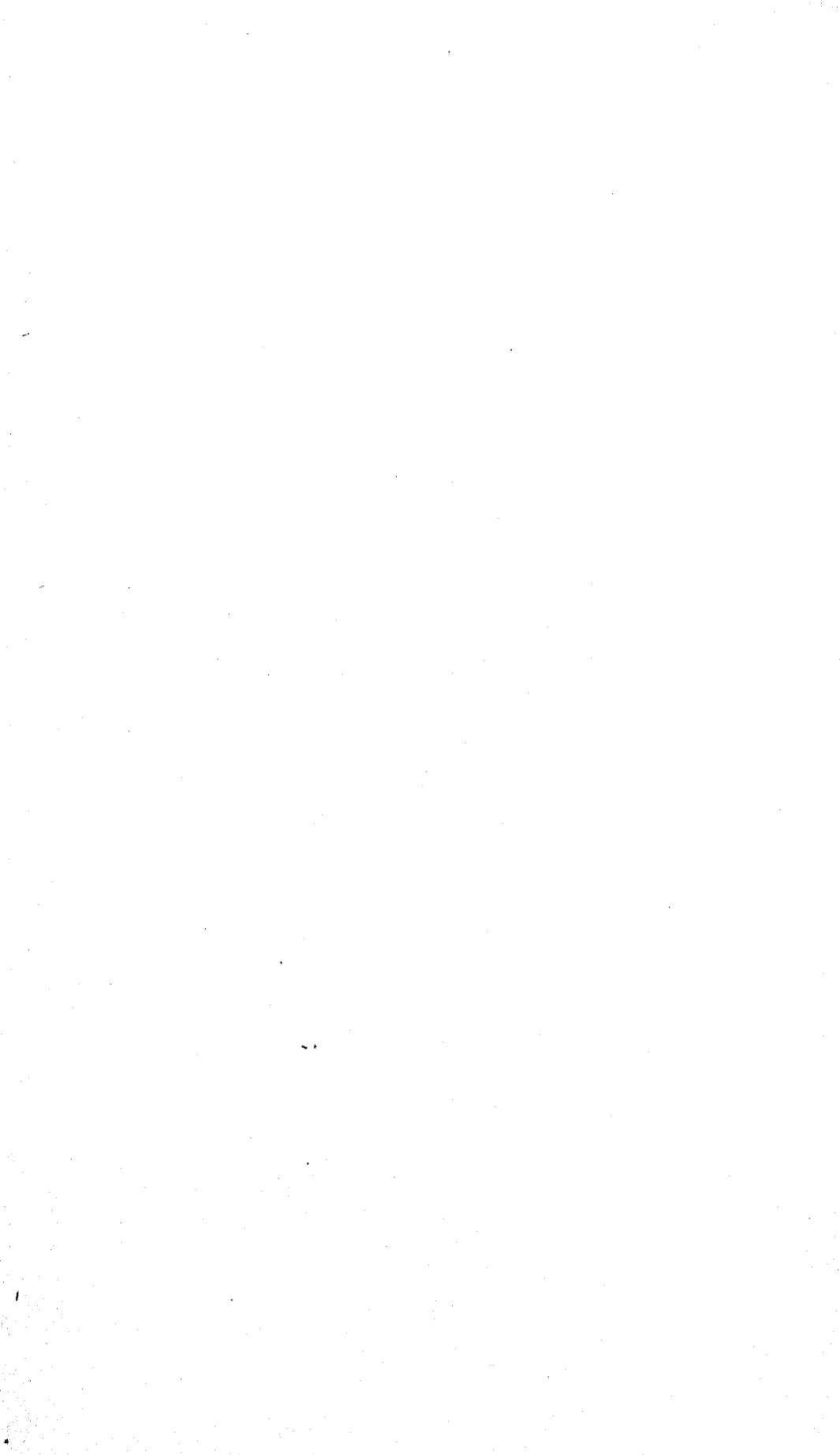


Locomoção

**A Locomoção apresentou o
seguinte movimento :**



LOCOMOÇÃO



LOCOMOÇÃO

Os serviços de officinas e tracção correram normalmente e acham-se aqui discriminados:

RELAÇÃO DOS FUNCIONARIOS SUPERIORES DA 3.^a DIVISÃO

Eng. ^o Frederico Von Bock.	Chefe de Divisão.....	P. Alegre
" Affonso A. Madureira	Ajudante da 2. ^a sub-divisão	P. Alegre
" Attila do Amaral....	Ajudante da 3. ^a sub-divisão	P. Alegre
" Pedro I. Dalle Ore...	Chefe da S. de E. Technicos	P. Alegre
" Ariosto B. Fortes....	Inspector de Tracção.....	P. Alegre
" Guilherme Becker ...	Inspector de Tracção da 1. ^a secção	Montenegro
Octavio Lima	Idem, 2. ^a secção.....	S. Maria
Eng. ^o Antonio J. G. Chaves	Idem, 3. ^a secção.....	Cacequy
" José B. Leão.....	Idem, 4. ^a secção.....	Bagé
" Oswaldo L. da Silva..	Idem, 5. ^a secção.....	P. Fundo
Antonio G. Izaguirre.	Idem, Material rodante...	S. Maria
Eng. ^o João B. Leggerini....	Idem, Electricidade	S. Maria
Fernando Neumaier .	Chefe de officinas.....	S. Maria
Victorio Biasoli	Idem, idem	R. Grande
João L. Varella.....	Idem, idem	Gravataty
Alaydo Gaudioso	Secretario	P. Alegre
Raphael B. Moraes..	Chefe da Secção de Escri- pturação	P. Alegre

EMPREGADOS EXISTENTES EM DEZEMBRO DE 1926

Chefia

Chefe de divisão	1
Ajudantes	2

1.º Sub-Divisão — Escriptorio Central

Chefe de secção de estudos technicos.....	1
Secretario	1
Chefe de secção de escripturação.....	1
Ajudante de chefe de secção.....	1
Auxiliares technicos	6
Desenhistas	2
Escripturarios	19
Dactylographos	6
Archivistas	2
Ajudante de photocopista.....	1
Porteiro	1
Contínuos	2
Carteiro	1
	<hr/>
	44

2.ª Sub-Divisão — Officinas Mechanicas e Inspectoria de Electricidade

Chefes de officinas.....	3
Ajudantes de chefes de officinas.....	4
Contra-mestres de officinas.....	4
Escripturarios	14
Desenhistas	2
Dactylographos	2
Apontadores	6
Contínuos	3
Chefes de rondas	2
Ajudantes de chefes de rondas.....	1
Rondas	15
Porteiros	1
Machinistas de motores	9
Foguistas de motores	9
Carvoeiros	3
Accendedores	1
Contra-mestres de secção e ajustagem....	2
Chefes de turmas e ajustagem.....	23
Ajustadores	114
Ajudantes de ajustadores	51
Aprendizes de ajustadores	19
Contra-mestres de secção de tornos.....	2
Chefes de turmas de torneiros.....	2
Torneiros mechanicos	46

Ajudantes de torneiros mechanicos.....	6
Aprendizes de torneiros mechanicos.....	2
Afiadores de ferramentas	1
Torneiros de rodas	19
Chefes de turmas de ferradores de bandagens	2
Ferradores de bandagens	8
Chefes de turmas de aplainadores.....	2
Aplainadores	11
Aprendizes de aplainadores	15
Chefes de turmas de furadores.....	1
Furadores	18
Chefes de turmas de atarrachadores.....	1
Atarrachadores	2
Frezadores especialistas	4
Torneiros de mangas	1
Rectificadores	1
Contra-mestres de secção de ferramentaria	1
Chefes de turmas de ferramentaria.....	2
Ajustadores de ferramentaria	19
Ajudantes de ajustadores	7
Aprendizes de ajustadores	3
Torneiros mechanicos	4
Ferreiros	3
Ajudantes de ferreiros	2
Ferramenteiros	3
Brunidores	1
Pedreiros	3
Ajudantes de pedreiros	3
Carrieiros	2
Afiadores de ferramentas	1
Lubrificadores	3
Contra-mestres de secção de ferraria.....	2
Chefes de turmas de ferraria.....	4
Ferreiros	34
Ajudantes de ferreiros	41
Aprendizes de ferreiros	1
Conductores de machinas	5
Contra-mestres de secção de caldeiraria....	2
Chefes de turma de caldeiraria.....	8
Caldeireiros	44
Ajudantes de caldeireiros	54
Aprendizes de caldeireiros	4
Chefes de turmas de reparadores e tenders..	3
Cravadores de rebites	5
Reparadores de tenders	11

Contra-mestres de secção de fundição.....	2
Modeladores especialistas	2
Chefes de turmas de fundição.....	3
Modeladores	3
Fundidores	32
Ajudantes de fundidores	23
Aprendizes de fundidores	5
Forneiros	1
Chefes de turma de funilaria.....	2
Oxygenistas especialistas	2
Electro-soldadores especialistas	4
Electro-soldadores	3
Oxygenistas	3
Ajudantes de oxygenistas	9
Funileiros	5
Ajudantes de funileiros	3
Aprendizes de funileiros	1
Caldeireiros especialistas	1
Ajudantes de caldeireiros	2
Chefes de turmas e metaladores.....	1
Metaladores	6
Contra-mestres de secção de pinturaria.....	2
Chefes de turmas de pinturaria.....	4
Pintores	35
Ajudantes de pintores	10
Aprendizes de pintores	2
Contra-mestres da secção de carpintaria.....	2
Chefes de turmas de carpintaria.....	15
Vidraceiros	2
Torneiros de madeira	2
Marcineiros	12
Carpinteiros	176
Ajudantes de carpinteiros	49
Aprendizes de carpinteiros	10
Condutores de machinas.....	2
Chefes de turmas e estofadores.....	2
Estofadores	3
Ajudantes de estofadores	1
Aprendizes de estofadores	1
Operadores	3
Afiadores de serras	1
Limpadores	1
Serradores especialistas	3
Serradores	4
Contra-mestres de secção de carros e vagões	1

Chefes de turmas de carros e vagões.....	7
Reparadores de freio a vacuo.....	1
Encarregados de atarrachadores	1
Atarrachadores	7
Furadores	2
Machinistas de manobra	2
Foguistas de manobra	2
Manobreiros	1
Caldeireiros de carros e vagões.....	4
Ajudantes de caldeireiros	5
Chefes de turmas de ferreiros.....	1
Ferreiros de carros e vagões.....	19
Ajudantes de ferreiros	20
Contra-mestres de secção de truckeiros....	1
Chefes de turmas e truckeiros.....	3
Truckeiros	69
Chefes de trem de soccorro.....	1
Manuaes de trem de soccorro.....	10
Ajustadores de carros e vagões.....	4
Ajudantes e ajustadores de carros e vagões	1
Conductores de machinas	1
Fornecedores de combustiveis	2
Torneiros de rodas	2
Encarregados do fabrico de enchimento....	1
Fabricantes de enchimento	3
Chefes de manuaes	4
Manuaes	58
Limpadores	4
Inspector de electricidade	1
Ajudante de inspector de electricidade.....	1
Escripturarios e inspectores de electricidade	1
Encarregados de electricidade	4
Electricistas	15
Ajudantes de electricistas	12
Aprendizes de electricistas	3
Machinistas de uzina	4
Foguistas da uzina	5
Bombeiros	1
	1.445

3.ª Sub-Divisão — Inspectorias de Tracção e do Material Rodante

Inspectores de tracção	6
Ajudantes de inspectores de tracção.....	1

Instructores de machinistas	5
Escripturarios das inspectorias	13
Chefe do deposito principal	1
Chefes de depositos	16
Ajudantes dos chefes de depositos.....	8
Encarregados do serviço nocturno.....	17
Escripturarios dos depositos	23
Chefes de turmas de ajustadores.....	3
Ajustadores	86
Ajudantes de ajustadores	91
Aprendizes de ajustadores	9
Caldeireiros	12
Ajudantes de caldeireiros	10
Ferreiros	10
Ajudantes de ferreiros	26
Torneiros	8
Ajudantes de torneiros	5
Oxygenistas	5
Ferramenteiros	2
Accendedores	33
Fornecedores de material	14
Capatazes do fornecimento de combustiveis	27
Fornecedores de combustiveis	228
Manobreiros	4
Lavadores de caldeiras	7
Chefes de limpadores de locomotivas.....	2
Limpadores de locomotivas	83
Seccadores de areia	4
Encarregados da ferramenta dos machinistas	1
Limpadores de depositos	8
Manuaes	2
Rondas	22
Machinistas de motores	12
Foguistas de motores	3
Machinistas	285
Praticantes de machinistas	5
Foguistas	292
Ajudantes de foguistas	94
Encarregado do kilometro 3,700.....	1
Visitadores	27
Ajudantes de visitadores	18
Carpinteiros	14
Ajudantes de carpinteiros	5
Funileiros	2
Pintores	3

Ajudantes de pintores	1
Chefes de turmas de reparação de carros..	3
Reparadores de carros	117
Chefes de turmas de lubrificadores.....	1
Lubrificadores	14
Capatazes de limpadores de carros.....	2
Limpadores de carros	46
Electricistas	3
Fiscal de combustíveis	1
	<hr/>
	1.741

LOCOMOTIVAS

Em 31 de Dezembro de 1925 a Viação Ferrea possuia 266 locomotivas.

Eliminadas desse total duas locomotivas (as de ns. 5 e 6), que tiveram baixa do inventario, a existencia ficou reduzida a 264 machinas.

Em 1926 entraram em trafego as seguintes locomotivas:

Mountain	9
Existencia anterior	264
	<hr/>
Total.....	273

Em 31 de Dezembro de 1926 existiam 273 locomotivas dos typos seguintes:

Double-Ender	12
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
The-Wheel	24
Mikado	35
Mallet	29
Pacific	4
Mountain	25
	<hr/>
	273

Nesse numero não está incluída a locomotiva n.º 41 do typo Consolidation e de propriedade do Porto e Barra do Rio Grande, cedida por emprestimo á Viação Ferrea, ha varios annos e destacada em Cacequy.

A situação geral das locomotivas em 31 de Dezembro de 1926 era a que se segue:

Em serviço:

em bom estado	140	
em regular estado	67	
em mau estado	23	230

Nos depositos:

em pequenas reparações		7
------------------------------	--	---

Nas officinas:

em reparação	32	
aguardando reparação	4	36

Total geral	<u> </u>	<u>273</u>
-------------------	-------------------	------------

As 230 locomotivas que estavam em serviço em 31 de Dezembro de 1926, eram assim distribuidas:

Em trens de passageiros	48	
em trens mixtos	4	
em trens de carga	98	
em trens de lastro	20	
em trens de lenha.....	14	
em trens de carvão	3	
em manobras	25	
em reservas	18	230

A distribuição das locomotivas nos 17 depositos, era a seguinte:

1.ª Secção

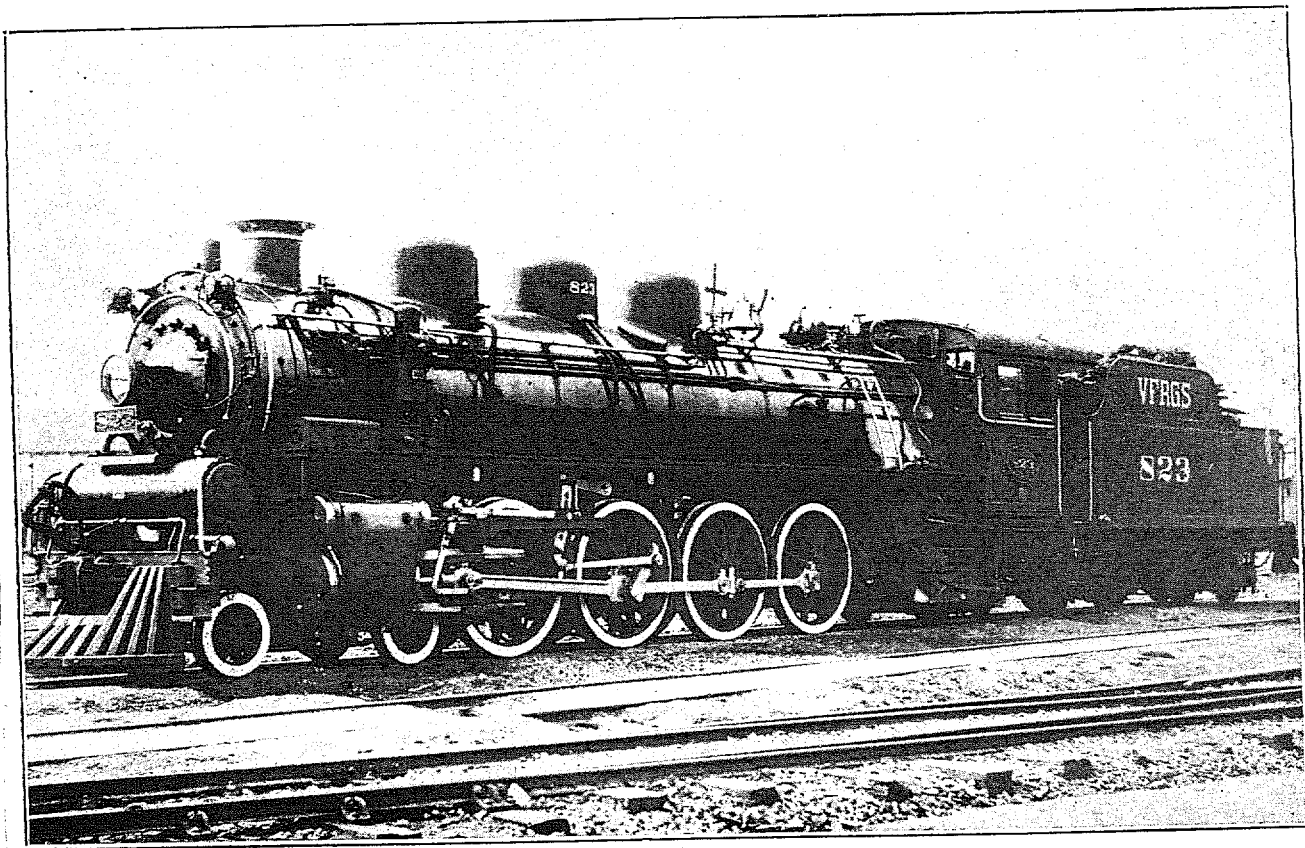
Deposito em Gravatahy	25	
Deposito em Montenegro	25	
Deposito de Taquara	5	
Deposito de Garibaldi	2	57

2.ª Secção

Deposito de Santa Maria	44	
Deposito de Cruz Alta.....	10	
Deposito de Couto	12	
Deposito de Jacuhy	0	66

3.ª Secção

Deposito de Cacequy	18	
Deposito de Sant'Anna	4	
Deposito de Uruguayana	8	
Deposito de Alegrete	3	33



Uma das 25 locomotivas "Mountain", a vapor superaquecido, construídas em 1925 fabrica Schwartzkopff, Berlim, Alemanha, de acordo com as especificações e desenhos da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

Cylindros	19×22 pollegadas
Pressão de regimen.....	180 libras por pollegada quadrada
Rodas motrizes	54 pollegadas
Esforço de tracção indicado.....	22.560 libras
Peso adherente	41,700 toneladas
Peso total da locomotiva em ordem de marcha	66,280 toneladas
Peso por eixo motor.....	10,425 toneladas

4.ª Secção

Deposito de Bagé	25	
Deposito de Rio Grande.....	12	
Deposito de Piratiny	16	53

5.ª Secção

Deposito de Passo Fundo.....	20	
Deposito de Marcellino Ramos.	1	21
Total.....		230

O numero de locomotivas em serviço era:

1920.....	150
1921.....	171
1922.....	197
1923.....	199
1924.....	193
1925.....	231
1926.....	230

Baixa do inventario

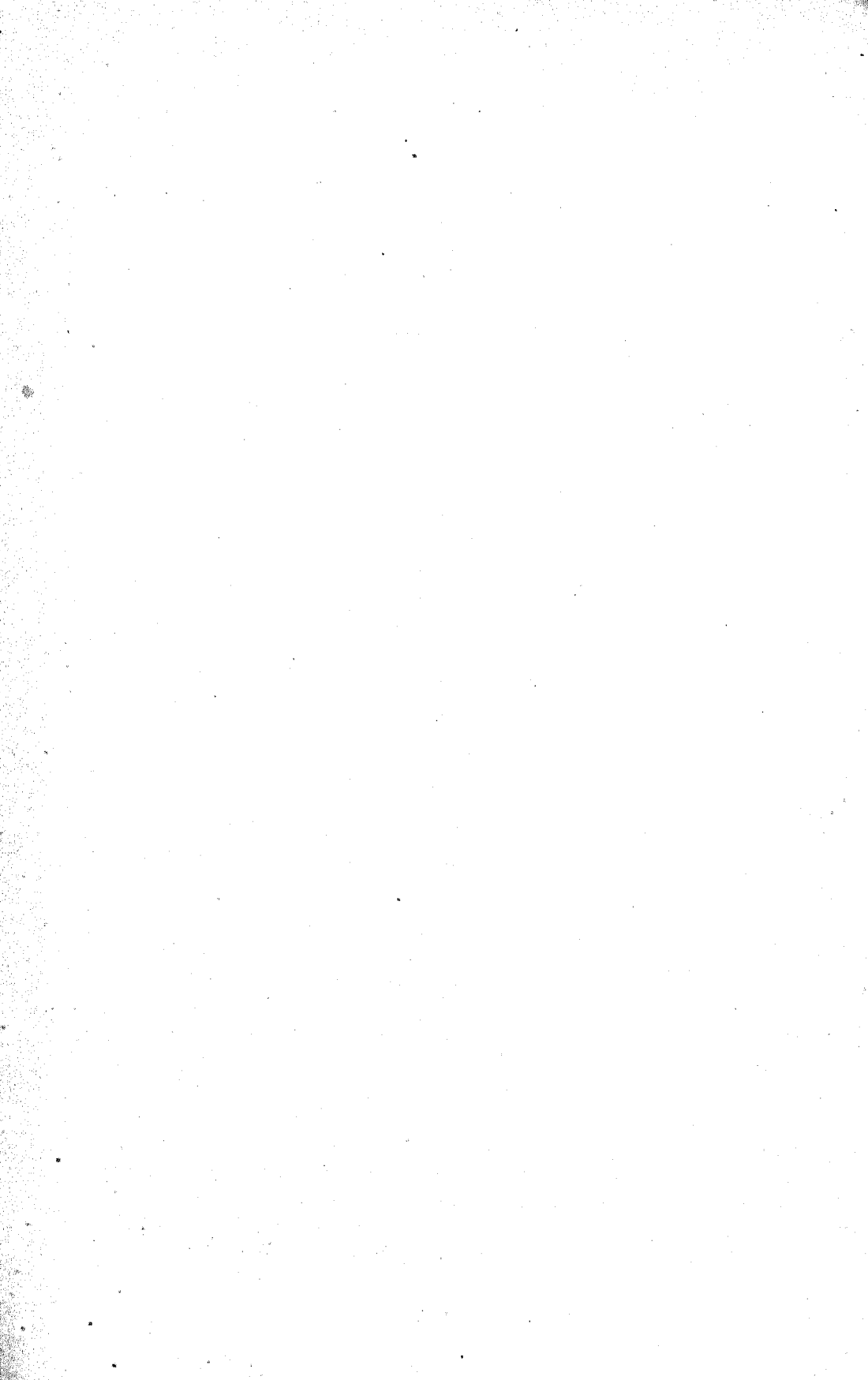
Por serem completamente imprestaveis para o serviço, tiveram baixa do inventario, conforme termos lavrados a 3 e 9 de Março de 1926, as locomotivas typo Double-Ender de ns. 6 e 5, da fabrica Dubs da Inglaterra e que se encontravam em serviço ha 40 annos, approximadamente.

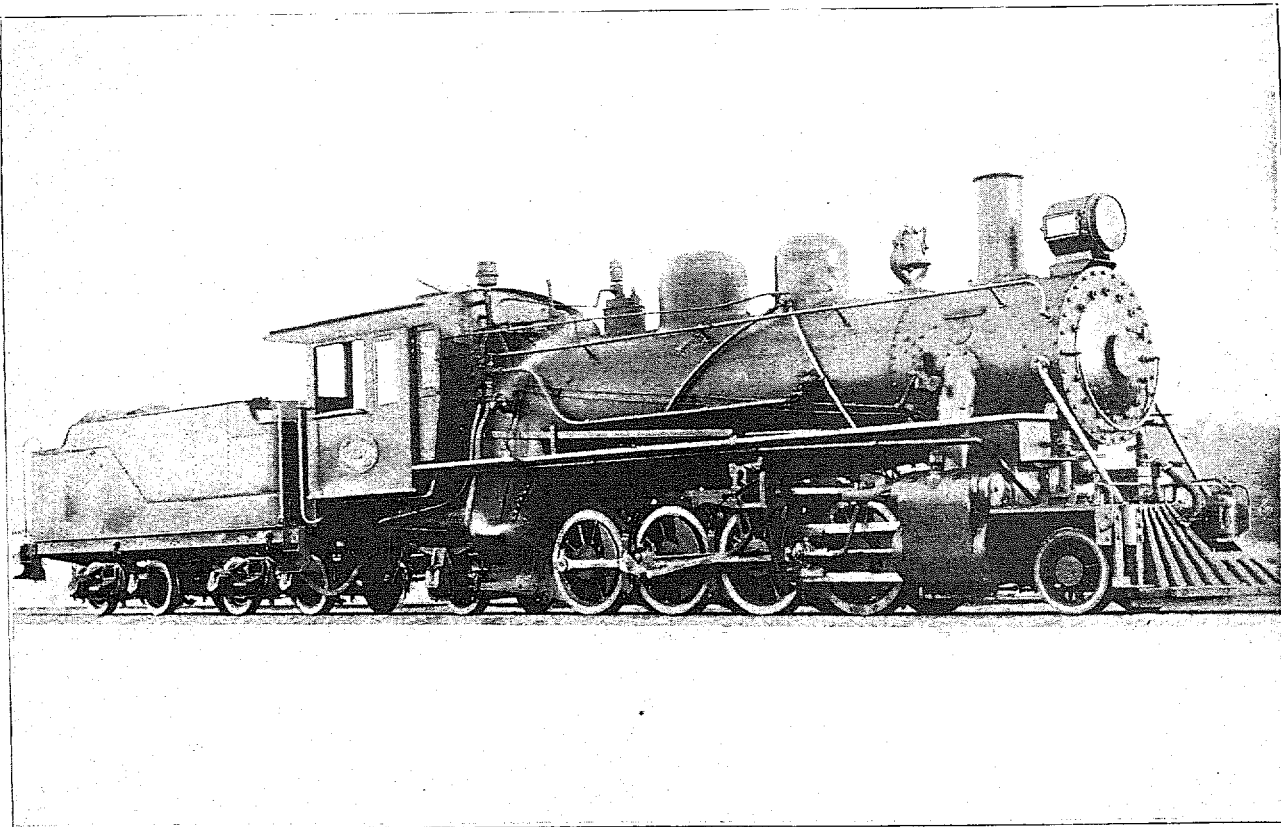
Novas locomotivas

Entraram em serviço nos mezes de Janeiro e Fevereiro, á proporção que ficavam promptas e foram submettidas a experiencia as restantes 9 locomotivas Mountain, classe US-38 P, fabricadas pela Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff em Berlim, do lote de 25 locomotivas Mountain encommendadas a essa fabrica.

Estas locomotivas, encommendadas de accôrdo com as especificações e desenhos elaborados por esta Divisão, foram importadas por intermedio da firma Weise & Mennig, desta praça, sendo o contracto celebrado a 27 de Outubro de 1924.

As datas de chegada, montagem e entrega ao trafego das 25 locomotivas Mountain de ns. 801 a 825, constam do quadro seguinte:





Uma das 4 locomotivas "Mikado" a vapor superaquecido, construídas em 1924 pela fabrica The Baldwin Locomotive Works, E. U. A., de accordo com as especificações e desenhos da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

Cylindros	17 x 26 pollegadas.
Pressão de regimen.....	176 libras por pollegada quadrada
Esfôrço de tracção indicado.....	23.400 libras.
Rodas motrizes	42 pollegadas.
Peso adherente	38,102 toneladas.
Peso total da locomotiva em ordem de marcha	52,616 toneladas.
Peso por eixo motor.....	9,525 toneladas.

Dados sobre a montagem das 25 locomotivas "Montain", classe US-38-P, NS. 801 a 825, construídas pela Berliner Maschinenbau Actien-Gesellschaft, vormalz L. Schwarzkopff (B. M. A. G.), de Berlim, Alemanha.

Locomotivas		Nome do fabricante	Data em que foi fabricada	Numero de fabricação	Nome do vapor por que as trouxe a Rio Grande	D A T A							
Numeros	Tipos					da chegada do vapor	do desembarque	do transporte às oficinas	do começo da montagem	da conclusão da montagem	da primeira experiencia	da experiencia official	da entrega ao trafego
808	Mountain	L. Schwarzkopff	1925	8542	Tucuman	12-9-25	14-9-25	20-9-25	21-9-25	26-9-25	27-9-25	30-9-25	2-10-25
806	"	"	Idem	8540	"	Idem	a	24-9-25	24-9-25	3-10-25	3-10-25	7-10-25	9-10-25
807	"	"	"	8541	"	"	"	22-9-25	24-9-25	28-9-25	7-10-25	8-10-25	10-10-25
801	"	"	"	8535	Bilbao	23-9-25	24-9-25	15-10-25	31-10-25	13-11-25	13-11-25	19-11-25	23-11-25
809	"	"	"	8543	"	Idem	a	15-10-25	31-10-25	18-11-25	18-11-25	23-11-25	26-11-25
810	"	"	"	8544	"	23-9-25	9-10-25	16-10-25	11-11-25	26-11-25	26-11-25	28-11-25	1-12-25
811	"	"	"	8545	"	Idem	Idem	16-10-25	11-11-25	21-11-25	21-11-25	26-11-25	28-11-25
802	"	"	"	8536	Vigo	2-10-25	3-10-25	11-10-25	14-10-25	21-10-25	21-10-25	26-10-25	14-11-25
803	"	"	"	8537	"	Idem	a	12-10-25	26-10-25	6-11-25	7-11-25	12-11-25	19-11-25
812	"	"	"	8546	"	"	"	5-10-25	11-10-25	26-10-25	3-11-25	3-11-25	10-11-25
813	"	"	"	8547	"	"	Idem	9-10-25	13-10-25	19-10-25	19-10-25	20-10-25	24-10-25
814	"	"	"	8548	"	"	"	13-10-25	19-10-25	24-10-25	26-10-25	28-10-25	4-11-25
815	"	"	"	8549	"	"	"	12-10-25	19-10-25	28-10-25	28-10-25	31-10-25	7-11-25
804	"	"	"	8538	Tenerife	24-10-25	24-10-25	21-11-25	27-11-25	7-12-25	7-12-25	10-12-25	14-12-25
805	"	"	"	8539	"	Idem	a	21-11-25	5-12-25	14-12-25	15-12-25	16-12-25	22-1-26
816	"	"	"	8550	"	"	"	9-11-25	17-11-25	20-11-25	30-11-25	1-12-25	2-12-25
817	"	"	"	8551	"	"	Idem	17-11-25	20-11-25	5-12-25	5-12-25	8-12-25	11-12-25
818	"	"	"	8552	"	"	"	21-11-25	27-11-25	10-12-25	11-12-25	12-12-25	7-1-26
819	"	"	"	8553	"	"	"	17-11-25	5-12-25	17-12-25	17-12-25	19-12-25	16-1-26
820	"	"	"	8554	La Coruña	1-11-25	3-11-25	23-11-25	11-12-25	19-12-25	21-12-25	23-12-25	3-2-26
821	"	"	"	8555	"	Idem	a	27-11-25	11-12-25	23-12-25	24-12-25	30-12-25	4-2-26
822	"	"	"	8556	"	"	"	10-11-25	27-11-25	23-12-25	31-12-25	31-12-25	7-1-26
823	"	"	"	8557	"	"	Idem	27-11-25	23-12-25	5-1-26	6-1-26	8-1-26	8-2-26
824	"	"	"	8558	"	"	"	23-11-25	6-1-26	20-1-26	21-1-26	23-1-26	1-2-26
825	"	"	"	8559	"	"	"	27-11-25	6-1-26	23-1-26	25-1-26	27-1-26	3-2-26

As 25 locomotivas Mountain custaram 5.439:095\$190, ou
217:563\$807 por unidade. Esse custo comprehende:

25 locomotivas Mountain, classe U.S-38-P

Custo Cif Rio Grande	5.133:296\$480	
Fiscalização	60:315\$870	
Telegrammas	4:036\$150	
Despesas alfandegarias e portuarias..	55:849\$850	5.253:498\$350

Montagem

Mão de obra	107:224\$500	
Material	46:221\$140	
Despesas geraes de officinas.....	32:151\$200	185:596\$840

TOTAL..... 5.439:095\$190

Logo após a sua montagem as locomotivas Mountain foram enviadas para Santa Maria e Montenegro, começando a trafegar nos trechos de Santa Maria a Passo Fundo, Santa Maria a Jacuhy, Santa Maria a Cacequy e Montenegro a Caxias.

Mais tarde, isto é, em novembro de 1926, estas locomotivas foram, de accôrdo com a permissão da 4.^a Divisão, postas em trafego no trecho de Passo Fundo a Marcellino Ramos.

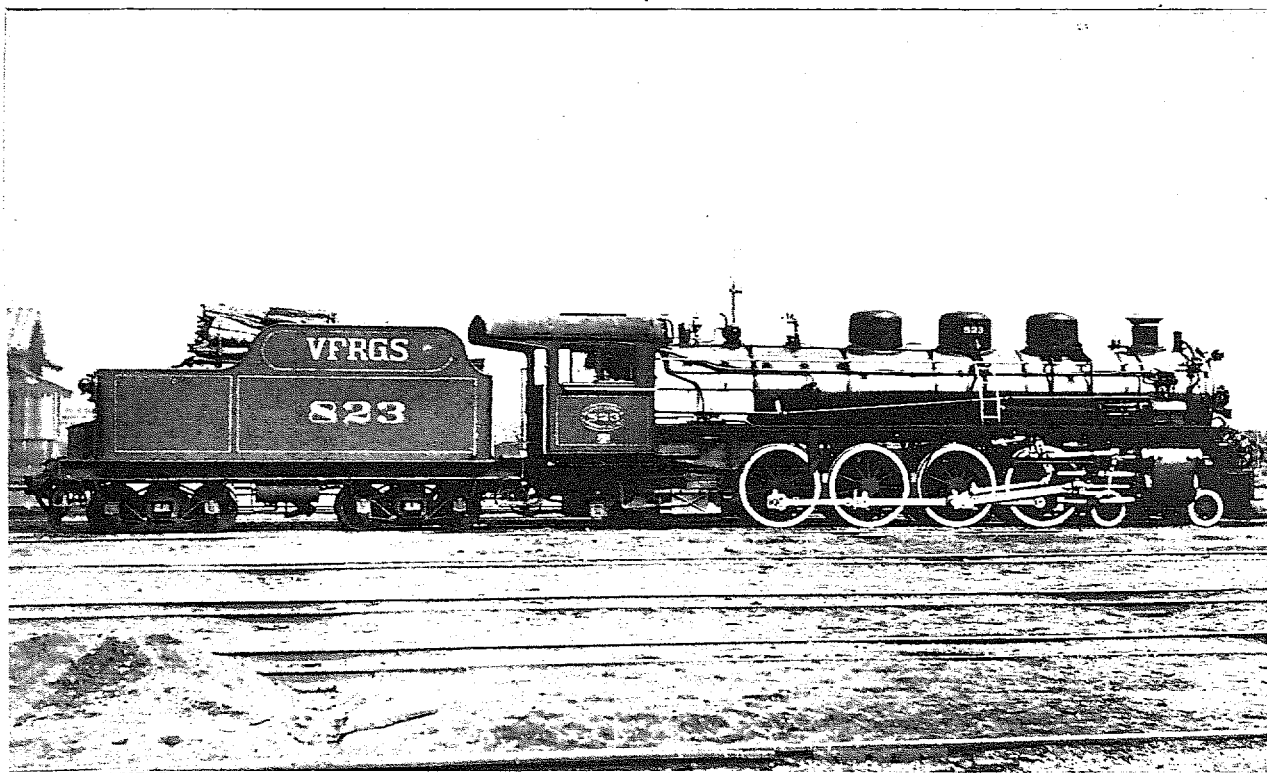
As locomotivas Mountain são pois aproveitadas num percurso total de 843 kilometros, distribuidos como segue:

linha de Santa Maria a Jacuhy.....	80 kilometros
linha de Santa Maria a Cacequy.....	113 "
linha de Santa Maria a Passo Fundo.....	355 "
linha de Passo Fundo a Marcellino Ramos..	179 "
linha de Montenegro a Caxias.....	116 "
TOTAL.....	843 "

Se fôr necessario estas locomotivas poderão tambem trafegar no trecho de Bagé a Cerro Chato, augmentando aquella kilometragem de 127 kilometros, perfazendo um total de 970 kilometros.

Verifica-se portanto que em 31 de dezembro de 1926 tinhamos 23 locomotivas Mountain ao serviço dos trens de passageiros e cargas, com trafego permittido, na apreciavel kilometragem de 970 kilometros, o que demonstra o excellente aproveitamento dessas locomotivas.

As especificações technicas destas locomotivas, bem como as das 10 locomotivas Mallet e 10 locomotivas Mikado, construidas pela fabrica Henschel & Sohn, e das 2 locomotivas Mallet e 4 locomotivas Mikado construidas pela The Baldwin Locomotive Works, ultimamente importadas, e a que já se fez referencia no relatorio de 1925, são as que seguem:



Uma das locomotivas "Mountain" a vapor superaquecido, construídas em 1925 pela fábrica Schwartzkopff, Berlim, Alemanha, de acordo com as especificações e desenhos da Viação Perua do Rio Grande do Sul.

Cilindros.....	19 x 22 pollegadas.
Pressão de regimen.....	180 libras por pollegada quadrada
Rodas motrizes.....	54 pollegadas.
Esforço de tração.....	22.500 libras.
Peso adherente.....	41.700 toneladas.
Peso total da locomotiva em ordem de marcha.....	66.280 toneladas.
Peso por eixo motor.....	10.425 toneladas.

Especificações principais das novas locomotivas Mountain, Mikado e Mallet Simplex

Typo da locomotiva	MOUNTAIN US-38-P	MIKADO KS-38	MIKADO KS-38	Mallet Simplex MS-60	Mallet Simplex MS-60
Numeração na Viação Ferrea	S01 a S25	521 a 530	531 a 534	621 a 636	631 a 632
Fabrica constructora	B. M. A. G.	HENSCHEL	BALDWIN	HENSCHEL	BALDWIN
Classificação White	4-8-2	2-8-2	2-8-2	2-6-6-2	2-6-6-2
Bitola	1000 m/m	1000 m/m	1000 m/m	1000 m/m	1000 m/m
Eylindros { Numeros	2	2	2	4	4
{ Diametro x curso	483 x 560 m/m	450 x 560 m/m	432 x 508 m/m	420 x 560 m/m	406 x 559 m/m
Movimento de distribuição typo	Walschaert	Walschaert	Walschaert	Walschaert	Walschaert
Typo da caldeira	Straight top	Wagon bottom	Wagon bottom	Wagon bottom	Straight top
Diametro da caldeira	1480/1550 m/m	1446/1618 m/m	1422/1549 m/m	1473/1676 m/m	1575/1575 m/m
Pressão de regimen	12,65 kg. ^{m2}	12,65 kg. ^{m2}	14 kg. ^{m2}	12 kg. ^{m2}	12 kg. ^{m2}
Combustivel	Carvão nacional	Carvão nacional	Carvão nacional	Carvão nacional	Carvão nacional
Fornalha { material	Aço	Aço	Aço	Aço	Aço
{ comprimento	2203 m/m	2184 m/m	2019 m/m	2730 m/m	2743 m/m
{ largura	1830 m/m	1407 m/m	1702 m/m	1829 m/m	1854 m/m
Tubos de { caldeira	50,8/95	50,8/106	50,8/105	50,8/83	50,8/121
{ fumaça	137/21	137/18	137/18	137/21	137/24
Comprimento dos tubos	4725 m/m	3700 m/m	3708 m/m	5150 m/m	4887 m/m
Superficie de aquecimento { fornalha	19,35 m ²	15,04 m ²	14,136 m ²	19,95 m ²	16,745 m ²
{ tubos	114,35 m ²	91,04 m ²	96,864 m ²	114,80 m ²	144,400 m ²
{ total	134,20 m ²	106,08 m ²	111,000 m ²	134,75 m ²	161,145 m ²
Superficie do superaquecedor	42,36 m ²	27,4 m ²	27,156 m ²	46,9 m ²	37,107 m ²
Area de grelhas	4 m ²	3,065 m ²	3,065 m ²	5 m ²	4,97 m ²
Diametro das rodas motrizes	1372 m/m	1067 m/m	1067 m/m	1067 m/m	1067 m/m
Mangas { dos eixos motrizes	180 x 205 m/m	180 x 205 m/m	178 x 203,2	180 x 205 m/m	178 x 203 m/m
{ do eixo motor	180 x 205 m/m	180 x 205 m/m	190,5 x 203,2	180 x 205 m/m	178 x 203 m/m
Diametro das rodas do truck da frente	630 m/m	710 m/m	710 m/m	735 m/m	710 m/m
Diametro das rodas do truck de traz	736 m/m	735 m/m	710 m/m	735 m/m	710 m/m
Mangas { dos eixos do truck da frente	120 x 222 m/m	115 x 180 m/m	114,3 x 178 m/m	143 x 180 m/m	114 x 178 m/m
{ dos eixos do truck de traz	140 x 255 m/m	140 x 225 m/m	140 x 254 m/m	142 x 304 m/m	152 x 305 m/m
Base { das rodas motrizes	4572 m/m	3429 m/m	3429 m/m	2438 m/m	2286 m/m
{ rigida	3048 m/m	3429 m/m	3429 m/m	2438 m/m	2286 m/m
{ da locomotiva	9956 m/m	8021 m/m	7543 m/m	11592 m/m	10896 m/m
{ da locomotiva e tender	18115 m/m	16256 m/m	15621 m/m	19608 m/m	16281 m/m
Peso em ordem de marcha { adherente	41.710 kg.	41.600 kg.	38.102 kg.	63.355 kg.	60.000 kg.
{ truck dianteiro	13.700 kg.	6.080 kg.	5.896 kg.	6.080 kg.	5.000 kg.
{ truck trazeiro	10.870 kg.	9.900 kg.	8.618 kg.	9.900 kg.	10.000 kg.
{ total da locomotiva	66.300 kg.	57.580 kg.	52.616 kg.	79.335 kg.	75.000 kg.
{ total da locomotiva e tender	104.000 kg.	99.580 kg.	91.616 kg.	126.335 kg.	122.170 kg.
{ do tender	37.700 kg.	42.000 kg.	39.000 kg.	47.000 kg.	47.170 kg.
Tender { diametro das rodas	736 m/m	736 m/m	736 m/m	736 m/m	736 m/m
{ mangas dos eixos	108 x 203 m/m	110 x 205 m/m	108 x 203 m/m	127 x 228 m/m	127 x 228 m/m
{ capacidade d'agua	10.000 lts.	13.000 lts.	10.600 lts.	16.000 lts.	15.000 lts.
{ capacidade de combustivel	8.000 kg.	12.000 kg.	10.000 kg.	14.000 kg.	15.000 kg.
Força tractiva { kilos	10.234 kg.	11.216 kg.	10.613 kg.	17.000 kg.	14.515 kg.
{ libras	22.563 lbs.	25.000 lbs.	23.400 lbs.	37.500 lbs.	32.000 lbs.
Capacidade de reboque:					
Nivel	1.135 toneladas	1.260 toneladas	1.170 toneladas	1.946 toneladas	1.900 toneladas
Rampa 1 %	605 "	680 "	630 "	1.055 "	975 "
Rampa 2 %	310 "	355 "	330 "	565 "	520 "
Rampa 3 %	190 "	220 "	205 "	365 "	330 "
Rampa 3 1/2 %	150 "	180 "	170 "	300 "	270 "

241 a 248

- As locomotivas Mountain estão dotadas de: camaras de combustão de 1,800 metros de comprimento; 2 syphões thermicos systema Nicholson; e abobadas refractarias.
- As locomotivas Mikado Henschel e Mikado Baldwin estão dotadas de: camaras de combustão de 0,711 metros de comprimento a primeira e 0,647 metros a ultima; e tubos d'agua que servem de apoio á abobada refractaria.
- As locomotivas Mallet Simplex Henschel estão dotadas de: camaras de combustão de 0,950 metros de comprimento; e tubos d'agua para suporte da abobada refractaria.
- As locomotivas Mallet Simplex Baldwin não possuem camara de combustão; estão porém dotadas de tubos d'agua para suporte da abobada refractaria.
- Todas as locomotivas citadas estão providas de grelhas oscillantes movidas a vapor.

Locomotivas adquiridas por interessados nos transportes e que passaram a propriedade da Viação Ferrea

De accôrdo com o requerimento do sr. coronel Evaristo Lopes dos Santos, deferido por S. Excia. o sr. Presidente do Estado, passaram á propriedade da Viação Ferrea, em data de 11 de setembro de 1926, as seguintes locomotivas, importadas por aquelle industrialista nos termos do contracto lavrado a 20 de março de 1924:

4 Mikado, classe KS-38, da Baldwin Locomotive Works, ns. de fabricação: 58.156, 58.157, 58.158 e 58.159; ns. da Viação: 531 a 534.

2 Mallet, classe MS-60, da Baldwin Locomotive Works, ns. de fabricação: 58.160 e 58.161; ns. da Viação: 631 e 632; total: 6 locomotivas.

Estas locomotivas, que estão prestando excellentes serviços, entraram em trafego as 4 Mikado a 8 de maio e as 2 Mallet a 11 do mesmo mez de 1925.

Serviram de base para a construcção dessas locomotivas, as especificações e desenhos elaborados por esta Divisão.

As 4 locomotivas Mikado estão sendo aproveitadas nos trens de carga nos trechos de Santa Maria a Cacequy e de Santa Maria a Jacuhy. As 2 locomotivas Mallet trafegam no trecho de Santa Maria a Cruz Alta.

Essas locomotivas, cujo esforço de tracção é pouco superior ao das locomotivas Mountain, já têm rebocado trens com 64 vehiculos e com a lotação de 830 toneladas, no trecho de Canabarro a Cacequy.

Percurso das locomotivas:

Foi de 8.982.535 km. o percurso total das locomotivas durante o anno de 1926, tendo havido um decrescimo de 114.363,9 kilometros sobre o percurso em 1925, que foi de 9.096.898,9 km.

O percurso das locomotivas entre os limites de 100 kilometros e mais de 50.000 consta do seguinte quadro:

Percurso das locomotivas, durante o anno de 1926

Percurso em kilometros	Quantidade de locomotivas	PERCURSO		Numero das locomotivas que fizeram o percurso maximo
		Total	Maximo de uma locom.	
De 100 a 10.000	10	28.912,1	6.475,6	68
De 10.000 a 30.000	87	2.173.538,8	29.972,8	319
De 30.001 a 50.000	164	6.062.083,7	49.785,8	126
Superior a 50.000	13	718.000,4	66.644,9	129

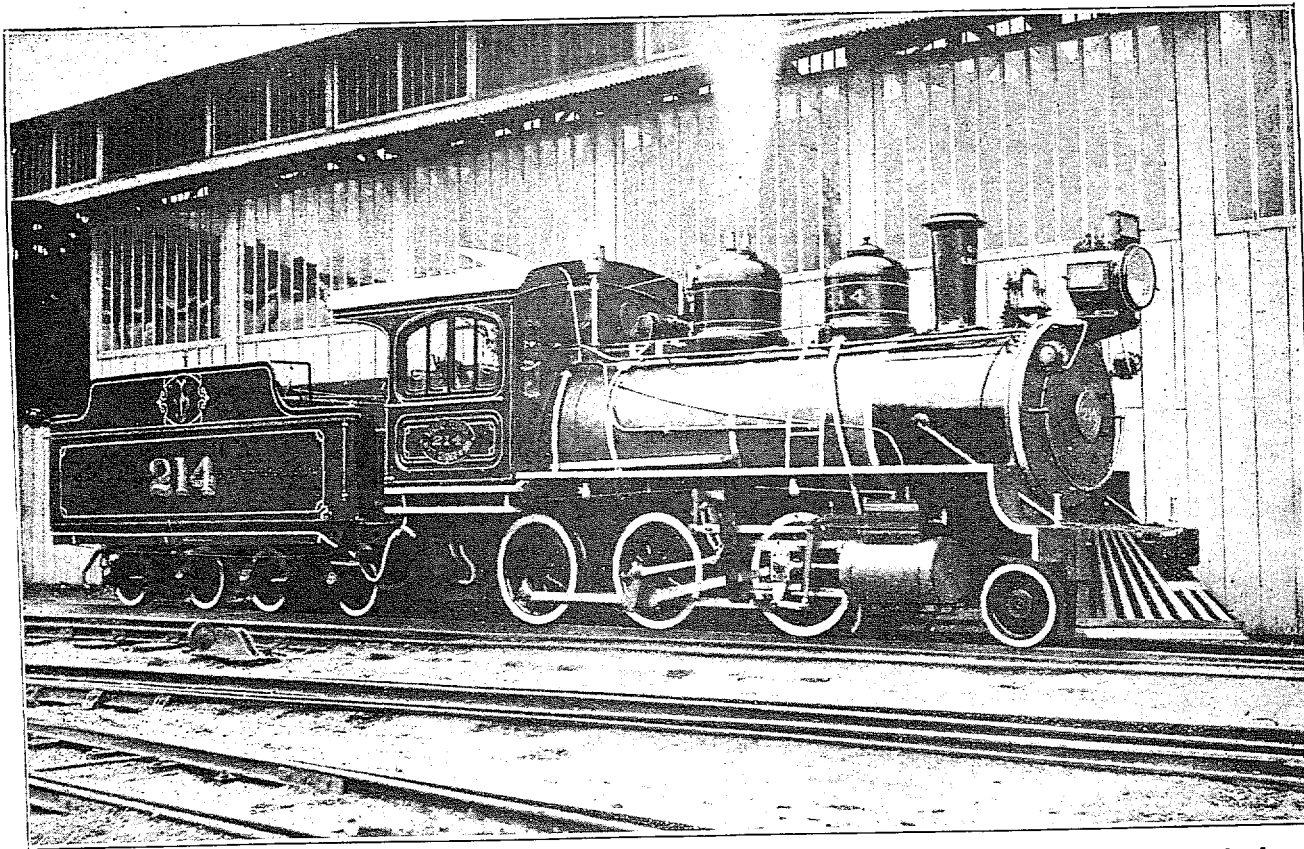
Nota: — Neste quadro está incluída a locomotiva n.º 41-P. R. G.

Locomotivas que percorreram mais de 50.000 kilometros, durante o anno de 1926.

Numero das locomotivas	Kilometros	Numero das locomotivas	Kilometros
41	57.288,8	451	51.181,9
115	60.011,9	504	50.551,1
129	66.644,9	514	50.936,3
148	54.133,3	803	51.111,6
160	59.866,3	818	54.161,3
182	59.388,7	819	51.248,2
384	51.476,1	—	—

O percurso das locomotivas por especie de trens foi o seguinte:

TRENS	1926	1925	Diferença em 1926
Passageiros	2.003.723,4	1.708.009,2	+ 295.714,2
Esp. de passageiros	93.557,3	172.718,1	— 79.160,8
Mixto	253.185,0	337.019,1	— 83.834,1
Cargas	2.971.600,3	3.237.246,2	— 265.645,9
Inspeção	104.455,3	100.360,4	+ 4.094,9
Lastros	331.719,7	336.654,4	— 4.934,7
Transporte de lenha	238.654,4	296.274,4	— 57.620,0
Socorro	34.531,2	33.985,9	+ 545,3
Dupla tracção	73.285,4	103.810,6	— 30.525,2
Escoteiras	177.178,5	200.597,3	— 23.418,8
Manobras	2.230.020,4	2.067.494,9	+ 162.525,5
Sob pressão	470.624,1	502.728,4	— 32.104,3
TOTAES.....	8.982.535,0	9.096.898,9	— 114.363,9



Locomotiva "Mogul" n.º 214, construída em 1895 pela The Baldwin Locomotive Works, U. S. A., para a estrada de ferro Sud Ouest Brasileira (Santa Maria a Passo Fundo) e reformada em 1925 nas Oficinas de Santa Maria.

Cilindros	15x20 pollegadas.
Pressão de regimen	150 libras por pollegada quadrada.
Rodas motrizes	42 pollegadas.
Esforço de tracção	11.300 libras.
Peso adherente	24,040 toneladas.
Peso total da locomotiva em ordem de marcha	44,316 toneladas.
Peso por eixo motriz	8,018 toneladas.

O percurso das locomotivas nos ultimos sete annos foi o seguinte:

ANNOS	SERVIÇO DO TRAFEGO				Serviço da linha Trens de lastro	TOTAL
	TRENS					
	Passa- geiros	Mixtos	Cargas	Trens diversos		
1920	1.831.683,6	250.131,8	2.144.012,1	1.344.025,5	180.693,9	5.750.546,9
1921	1.694.053,9	249.496,9	2.333.211,5	1.728.855,1	293.242,8	6.298.561,2
1922	1.809.610,4	278.693,4	2.719.980,8	2.307.044,6	440.181,0	7.355.510,2
1923	1.997.480,3	303.054,9	2.861.797,1	2.663.836,4	424.097,0	8.250.265,7
1924	1.935.394,4	334.875,2	2.971.682,5	2.851.475,8	392.845,4	8.486.273,3
1925	1.981.087,7	337.019,1	3.257.246,2	3.204.891,5	336.654,4	9.096.898,9
1926	2.201.736,0	253.185,0	2.971.600,3	3.224.294,0	331.719,7	8.982.535,0

Reparação de locomotivas

Durante o anno de 1926, foram reparadas 160 locomotivas, sendo:

OFFICINAS	Numero de lo- comotivas repa- radas	Custo dessas reparações	Custo médio de cada reparação
Santa Maria	84	1.508:227\$940	17:955\$094
Rio Grande	63	1.528:234\$450	24:257\$689
Gravatahy	13	181:739\$200	13:979\$938
Total	160	3.218:201\$590	20:113\$759

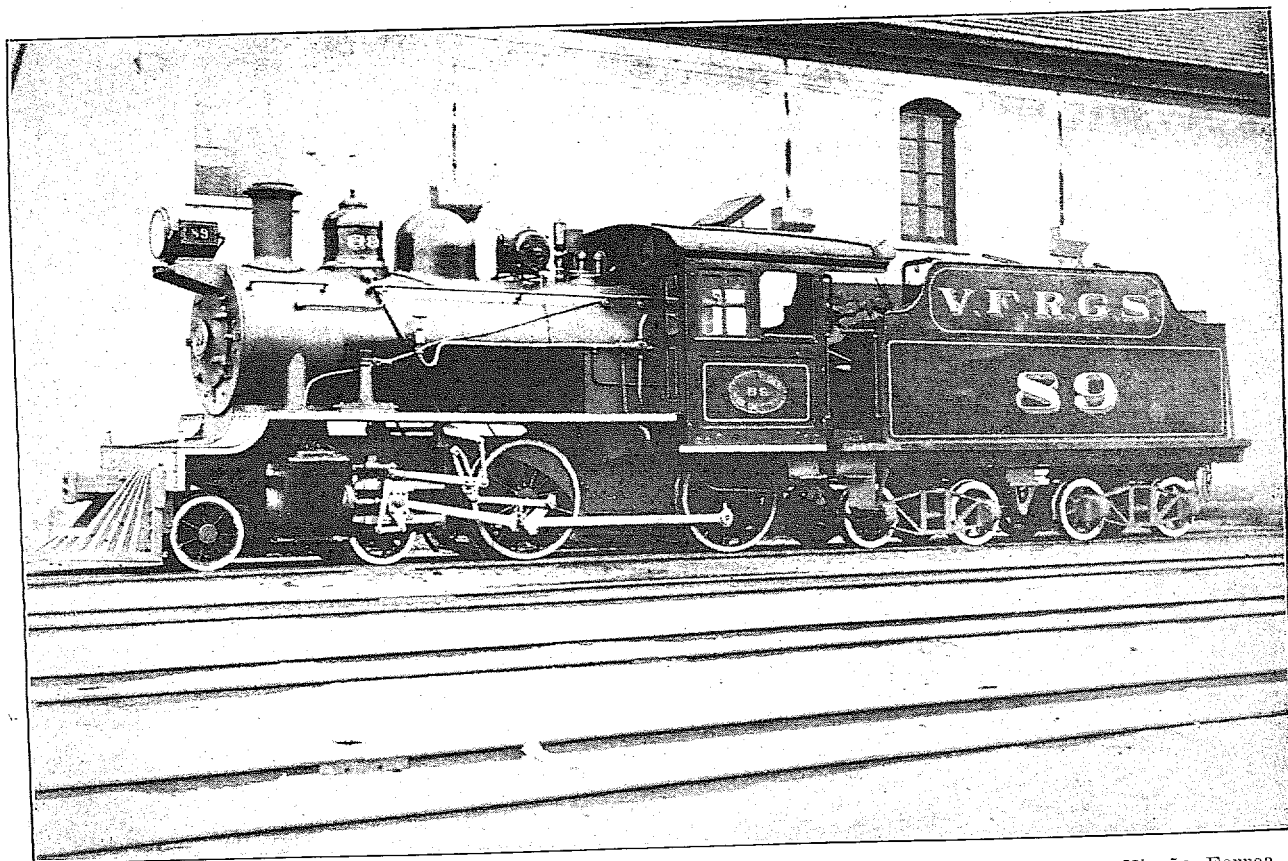
A despesa total com a reparação das 160 locomotivas, foi de.....
3.218:201\$590, o que dá uma média de 20:113\$759, por cada locomotiva.

O comparativo dos annos anteriores, na actual administração, vae a seguir:

ANNOS	Importancias	Médias	Quantidade de locomotivas	Média mensal
1920	2.216:799\$717	15:721\$963	141	11,75
1921	2.593:388\$031	17:642\$061	147	12,25
1922	2.577:892\$254	16:848\$969	153	12,75
1923	2.328:529\$316	18:931\$100	123	10,25
1924	2.718:353\$941	18:492\$203	147	12,25
1925	3.131:495\$533	20:876\$643	150	12,50
1926	3.218:291\$590	20:113\$759	160	13,33
Total	13.734:655\$382	128:626\$718	1.021	85,08
Média annual	2.633:522\$197	18:375\$245	145,8	12,15

A percentagem de locomotivas reparadas pelas 3 officinas sobre o numero de locomotivas existentes, nos ultimos sete annos, é a seguinte:

ANNO	Existencia aproveitavel	Reparadas durante o anno	Percentagem das reparadas sobre o total	Reparadas por mez	EM SERVIÇO		Esperando reparação
					em mau estado	percentagem em mau estado	
1920	174	141	81,00%	11,72	24	13,79%	2,00
1921	202	146	72,3 %	12,15	20	9,9 %	1,66
1922	222	156	70,3 %	13,00	21	9,45%	2,16
1923	225	125	55,5 %	10,4	31	13,78%	2,75
1924	227	147	65,00%	12,25	34	14,98%	3,75
1925	266	150	56,3 %	12,5	28	10,5 %	1,00
1926	273	160	58,6 %	13,33	23	8,42%	4,00



Locomotiva "American" n.º 89, construída em 1908 pela fábrica A. Borsig, Tegel, Berlim, para a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e remodelada em 1926 pelas Oficinas de Rio Grande

Cylindros	13x19 11/16 pollegadas
Pressão de regimen.....	176 libras por pollegada quadrada
Rodas motrizes	49 1/4 pollegadas
Esforço de tração indicado.....	9694 libras
Peso adherente	16.500 toneladas
Peso total da locomotiva em ordem	54.599 toneladas
de marcha	8.250 tonelatatas
Peso por eixo motor.....	

Conservação de locomotivas nos depositos

Com esta rubrica dispendeu-se a somma de 1.592:718\$370, contra 1.844:608\$340 no anno de 1925.

Carros

Em 31 de dezembro de 1926, existiam 343 carros, discriminados da seguinte fórma:

Carros de 1. ^a classe	101	
" de 1. ^a classe (com bufet)	15	116
	<hr/>	
" de 2. ^a classe		64
" Mixtos (1. ^a e 2. ^a classe)	12	
" Mixtos (2. ^a classe e bagagem)	2	14
	<hr/>	
" Bagagem-correio		48
" Dormitorios		12
" Restaurantes (salão e cozinha)	5	
" Restaurantes (salão)	2	
" Restaurantes (2. ^a classe e cozinha)	2	9
	<hr/>	
" Administração		7
" Inspeção		22
" Pagadores		4
" Bagagem - animais		2
" Soccorro		17
" Auxiliar de inspeção		1
" Guindastes		6
" Dormitorio pessoal trem de lenha		9
" Officinas de Telegrapho		1
" Officinas de Electricidade		1
" Fiscaes de trens		8
" Transporte de empregados		1
" Prisão		0
" Funebre		1
	<hr/>	
Total		343

Comparando a existencia de carros em 1925 com a de 1926 obtemos a differença de 24 carros a mais em 1926, o que se verifica na seguinte demonstração:

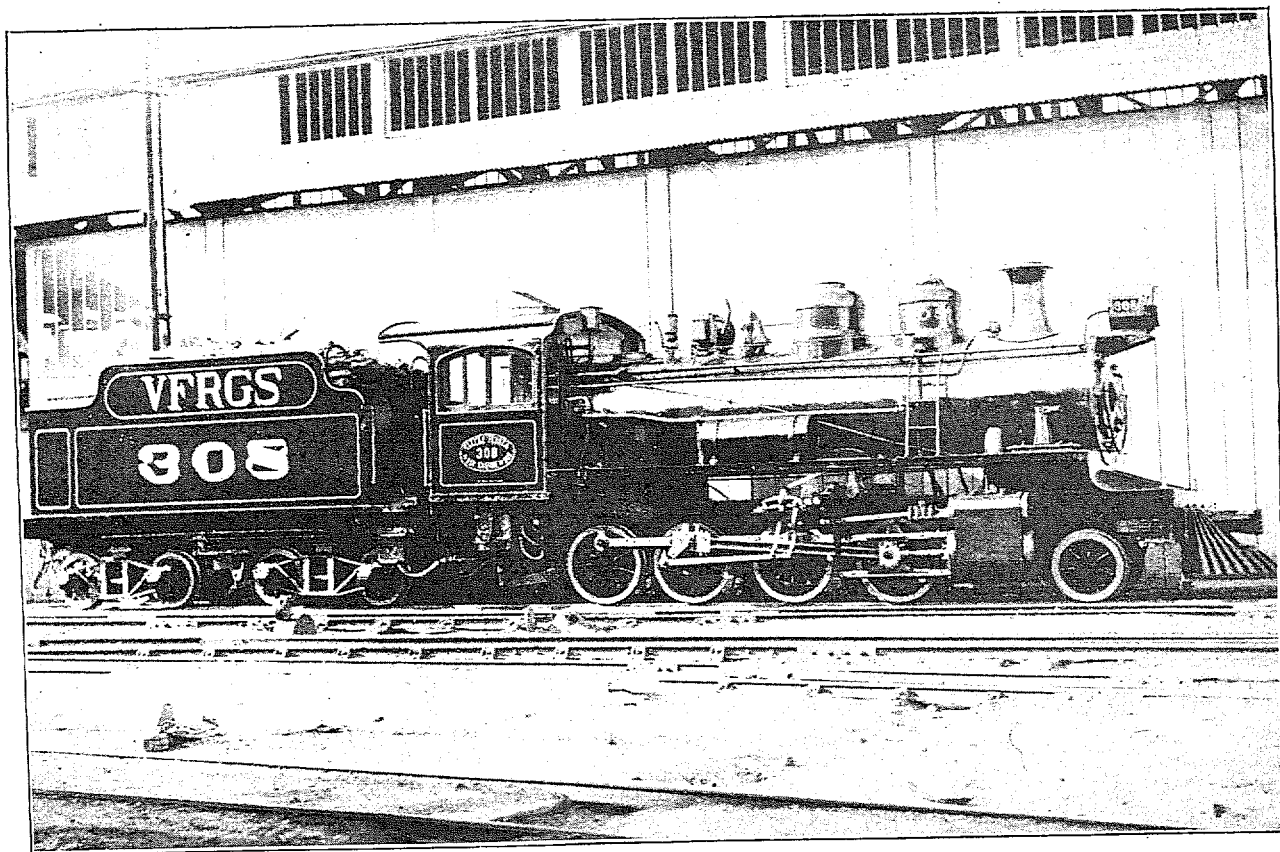
DESIGNAÇÃO	1925	1926	Differença	
			+	-
1) 1. ^a classe	107	116	9	—
2) 2. ^a classe	53	64	11	—
3) Mixtos (1. ^a e 2. ^a classe)	13	12	—	1
4) Mixtos (2. ^a classe e bagagem)	0	2	2	—
5) Bagagem-correio	50	48	—	2
6) Dormitorios	12	12	—	—
7) Restaurantes (salão e cozinha)	6	5	—	1
8) Restaurantes (salão)	0	2	2	—
9) Restaurantes (2. ^a classe e cozinha)	0	2	2	—
10) Administração	6	7	1	—
11) Inspeção	22	22	—	—
12) Pagadores	4	4	—	—
13) Bagagem-animaes	2	2	—	—
14) Socorro	16	17	1	—
15) Auxiliar de inspeção	1	1	—	—
16) Guindastes	8	6	—	2
17) Dormitorio pessoal trens de lenha	10	9	—	1
18) Officinas de Telegrapho	1	1	—	—
19) Officinas de Electricidade	1	1	—	—
20) Fiscaes de trens	4	8	4	—
21) Transporte de empregados	1	1	—	—
22) Prisão	2	0	—	2
23) Funebre	0	1	1	—
Totaes	319	343	33	9

Justificação

Justificando a differença de 24 carros entre as existencias de 1925 e 1926, teremos:

1) Carros de 1.^a classe — O augmento de 107 carros para 116 carros de 1.^a classe justifica-se da seguinte fórma:

Existencia em 31-12-925	107
Carros de 1. ^a classe importados e montados em 1926 (sendo 15 com buffet)	19
Total	126



Locomotiva "Consolidation", construída em 1907 pela fábrica A. Forsig — Tegel — Berlim — e remodelada pelas Oficinas de Santa Maria. Dentre as diversas modificações introduzidas, destaca-se, como de maior importância, a distribuição do tipo "Southern" em substituição da primitiva "Walschaert" e a fundição de cilindros novos com distribuidores cylíndricos de vapor, em substituição dos distribuidores primitivos de tipo plano.

A deduzir:

Carros de 1. ^a classe transformados em 2. ^a classe	7	
Carros de 1. ^a classe transformados em restaurantes (salão)..	1	
Carros de 1. ^a classe transformados em restaurantes (2. ^a classe e cozinha)	2	10
		<hr/>
Existencia em 31-12-926		116

2) Carros de 2.^a classe — O augmento de 53 carros para 64 carros de 2.^a classe justifica-se do modo seguinte:

Existencia em 31-12-925	53	
Carros de 2. ^a classe importados e montados em 1926	3	
Carros de 2. ^a classe procedentes da transformação de 7 carros de 1. ^a classe	7	
Carros de 2. ^a classe procedentes da transformação de um carro-mixto	1	
Carros de 2. ^a classe procedentes da transformação de um carro de inspecção	1	
		<hr/>
Total	65	

A deduzir um carro de 2.^a classe (com repartição para bagagem que passa a ser classificado como carro mixto (2.^a classe e bagagem)

Existencia em 31-12-926	64
-------------------------------	----

3) Carros mixtos (1.^a e 2.^a classe) — O decrescimo de 13 carros mixtos (1.^a e 2.^a classe) para 12 carros funda-se nos motivos seguintes:

Existencia em 31-12-925	13
-------------------------------	----

A deduzir:

Carro mixto transformado em 2. ^a classe	1	12
--	---	----

4) Carros mixtos (2.^a classe e bagagem) — O augmento de 2 carros mixtos (2.^a classe e bagagem) justifica-se da fórmula seguinte:

Existencia em 31-12-925	0	
Carro mixto (2. ^a classe e bagagem) que figurava na existencia de 1925 como carro mixto (1. ^a e 2. ^a classe)	1	
Carro mixto (2. ^a classe e bagagem) proveniente da transformação de um vagão fechado	1	
		<hr/>

Existencia em 31-12-926	2
-------------------------------	---

5) Carros bagagem-correio — O decrescimo de 50 em 1925 para 48 carros bagagem-correio em 1926 baseia-se nos seguintes motivos:

Existencia em 31-12-925 50

A deduzir:

Carro-bagagem-correio procedente de vagão fechado e transformado novamente em vagão fechado 1

Carro bagagem transformado em carro de inspecção 1

Existencia em 31-12-926 48

6) Carros dormitórios — A existencia de 1925 é a mesma de 1926.

Existencia em 31-12-926 12

7) Carros restaurantes (salão e cozinha) — O decrescimo de 6 para 5 carros restaurantes é resultado da seguinte alteração:

Existencia em 31-12-925 6

A deduzir:

Carro restaurante (salão-cozinha) transformado em carro restaurante (salão) 1

Existencia em 31-12-926 5

8) Carro restaurante (salão 1.^a) — O accrescimo de 2 carros restaurantes (salão) é proveniente das alterações seguintes:

Existencia em 31-12-925 0

A acrescentar:

Carro restaurante (salão-cozinha) transformado em restaurante (salão) 1

Carro de 1.^a classe transformado em restaurante (salão) 1

Existencia em 31-12-926 2

9) Carros restaurantes (2.^a classe e cozinha) — O accrescimo de 2 carros restaurantes (2.^a classe e cozinha) justifica-se da seguinte fórma.

Existencia em 31-12-925 0

A acrescentar:

Carros 1. ^a classe transformados em restaurantes (2. ^a classe e cozinha)	2
Existencia em 31-12-926	2

10) **Carros de administração** — O augmento de 1 carro de administração sobre a existencia de 1925 baseia-se no seguinte motivo:

Existencia em 31-12-925	6
-------------------------------	---

A acrescentar:

Carro de inspecção transformado em carro de administração.	1
Existencia em 31-12-926	7

11) **Carros de inspecção** — A existencia em 1926 é a mesma de 1925. Deram-se, porém, as seguintes alterações:

Existencia em 31-12-925	22
-------------------------------	----

A acrescentar:

Carro de inspecção procedente da transformação de um carro dormitorio trem de lenha.....	1
Carro de inspecção procedente da transformação de um carro bagagem correio	1
Total	24

A deduzir:

Carro de inspecção transformado em 2. ^a classe	1
Carro de inspecção transformado em administração	1
Existencia em 31-12-926	22

12) **Carros pagadores** — Sem alteração. A existencia de 4 carros em 1925 é a mesma de 1926.

Existencia em 31-12-926	4
-------------------------------	---

13) **Carros bagagem-animaes** — Sem alteração a existencia de 1925 é a mesma de 1926, isto é, 2 carros.

Existencia em 31-12-926	2
-------------------------------	---

14) **Carros de socorro** — O accrescimento de 1 carro de socorro procede dos seguintes motivos:

Existencia em 31-12-925 16

A acrescentar:

Vagão fechado de 13 tons. transformado em carro de socorro 1

Existencia em 31-12-926 17

15) **Carro auxiliar de inspecção** — Sem alteração. A existencia de 1 carro em 1925 manteve-se em 1926.

Existencia em 31-12-926 1

16) **Guindastes** — O decrescimento de 2 guindastes justifica-se da seguinte fórma:

Existencia em 31-12-925 8

A deduzir:

Guindastes a vapor que figuravam na existencia de 1925 e que deixaram de figurar em 1926 por terem sido classificados como material 2

Existencia em 31-12-926 6

17) **Carros dormitorios de pessoal dos trens de lenha** — A differença a menos de 1 carro em 1926 é proveniente da seguinte alteração:

Existencia em 31-12-925 10

A deduzir:

Carro dormitorio pessoal trens lenha transformado em carro de inspecção 1

Existencia em 31-12-926 9

18) **Carro-officinas do Telegrapho** — Sem alteração. A existencia em 1925 é a mesma de 1926.

Existencia em 31-12-926 1

19) **Carro-officina de electricidade** — Sem alteração. A existencia de 1925 é a mesma de 1926.

Existencia em 31-12-926 1

20) **Carros para fiscaes de trens** — A differença de 4 carros a mais de 1926 para 1925 baseia-se nos motivos seguintes:

Existencia em 31-12-925	4
A accrescentar:	
Vagões fechados de 13 tons. transformados em carros para fiscaes de trens	4
Existencia em 31-12-926	8

21) **Carro para transporte de empregados** — Sem alteração.

Existencia em 31-12-926	1
-------------------------------	---

22) **Carros-prisão** — A differença a menos de 2 carros-prisão é proveniente das seguintes alterações:

Existencia em 31-12-925	2
A deduzir:	
Carro-prisão transformado em vagão fechado de 10 toneladas	1
Carro prisão julgado imprestavel	1
Existencia em 31-12-926	0

23) **Carro funebre** — O accrescimento de 1 carro funebre em 1926 é proveniente do seguinte motivo:

Existencia em 31-12-925	0
A accrescentar:	
Vagão fechado de 13 toneladas transformado em carro funebre	1
Existencia em 31-12-926	1

Recapitulando, vê-se que a existencia de carros era:

em 31-12-925	319
em 31-12-926	343

Dos 343 carros existem 316 carros prestaveis, 22 carros imprestaveis para o serviço (aguardando baixa solicitada em 1925) e 5 carros imprestaveis (com baixa a solicitar), discriminados como segue:

a) Carros prestáveis para o serviço:

1)	1. ^a classe	95	
	1. ^a classe (com buffet)	15	110
2)	2. ^a classe		58
3)	Mixtos (1. ^a e 2. ^a classe)	5	
4)	Mixtos (2. ^a classe e bagagem)	2	7
5)	Bagagem e correio		44
6)	Dormitorios		11
7)	Restaurantes (salão e cozinha)	5	
8)	Restaurantes (salão)	2	
9)	Restaurantes (salão 2. ^a classe e cozinha)	2	9
10)	Administração		7
11)	Inspecção		21
12)	Pagadores		4
13)	Bagagem - animaes		0
14)	Soccorro		17
15)	Auxiliar de inspecção		1
16)	Guindastes		6
17)	Dormitorio do pessoal trens de lenha		9
18)	Officinas do Telegrapho		1
19)	Officinas de Electricidade		1
20)	Fiscaes de trens		8
21)	Transporte de empregados		1
22)	Prisão		0
23)	Funebre		1 316

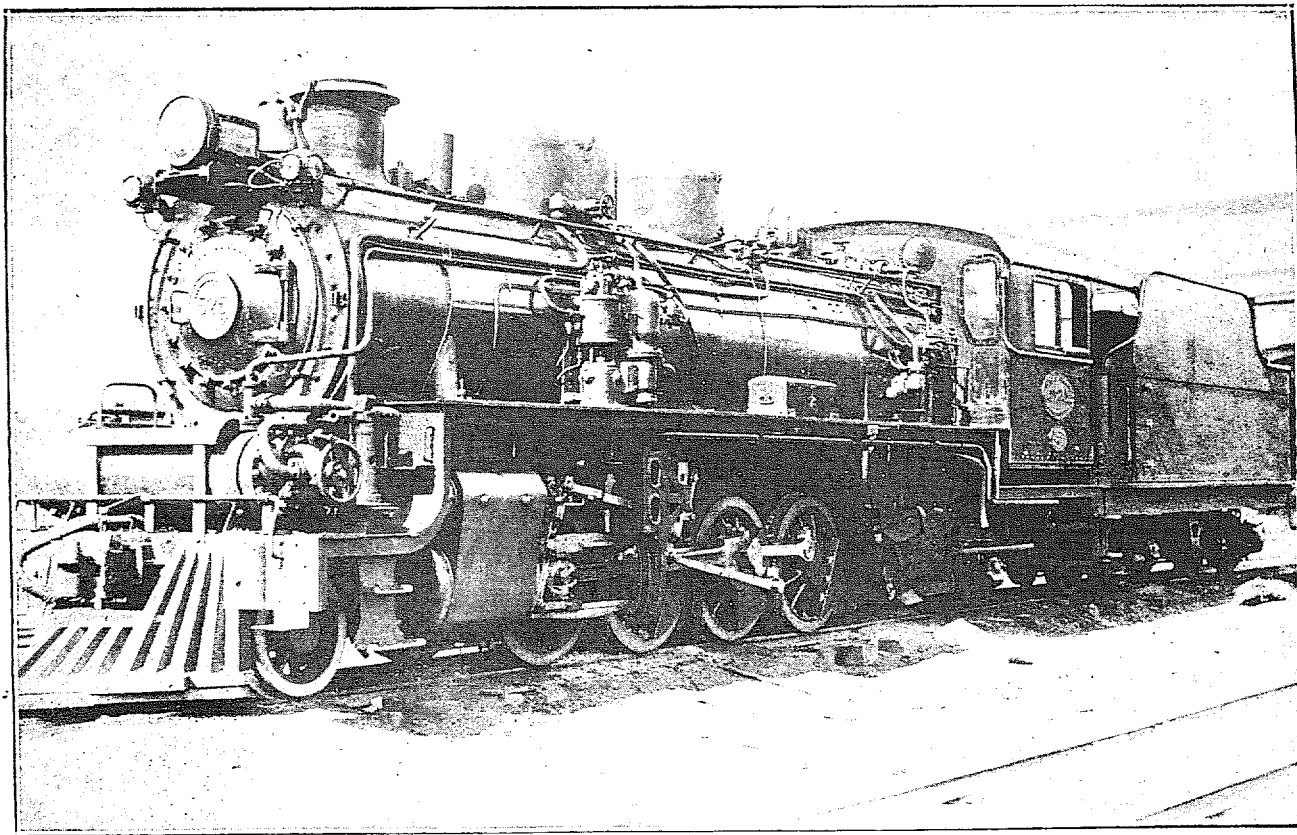
b) Carros imprestáveis (aguardando baixa solicitada em 1925)

1)	1. ^a classe	5	
2)	2. ^a classe	5	
3)	Mixtos	4	
4)	Dormitorio	1	
5)	Inspecção	1	
6)	Bagagem-correio	4	
7)	Bagagem-animaes	2	22

c) Carros imprestáveis (com baixa a solicitar)

1)	1. ^a classe	1	
2)	2. ^a classe	1	
3)	Mixtos (s/n)	3	5

Total geral 343



Uma das 10 locomotivas "Mikado" a vapor superaquecido, construídas em 1924 pela fabrica Henschel & Sohn — Cassel, Alemanha, de accordo com as especificações e desenhos da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

Cilindros.....	17 3/4 × 22 1/16 pollegadas.
Pressão de regimen.....	180 libras por pollegada quadrada.
Rodas motrizes.....	42 pollegadas.
Esforço de tracção indicado.....	24.727 libras
Peso adherente.....	41.600 toneladas.
Peso total da locomotiva em ordem de marcha.....	57.580 toneladas.
Peso por eixo motriz.....	10.400 toneladas.

Acquisição de carros de passageiros

Em Novembro e Dezembro de 1925 entraram em trafego 14 carros de 1.^a classe de numeros 581 a 594, construidos pela Societé Anonyme des Ateliers de Construction de Familleureux.

Os 14 carros referidos fazem parte da encomenda de 30 carros de passageiros á Fabrica Familleureux e importados por intermedio da firma Amaro da Silveira & Cia.

Em Março, Abril, Julho, Agosto e Setembro de 1926, entraram em trafego os restantes 16 carros construidos por aquella Fabrica, sendo, 1 de 1.^a classe de n.^o 595 e 15 de 1.^a classe com buffet de ns. 601 a 615.

Além destes, em Agosto de 1926 entraram em trafego mais 3 carros de 1.^a classe de numeros 578, 579 e 580 e 3 carros de 2.^a classe de numeros 378, 379 e 380, construidos pela Waggon und Maschinenbau Actien Gesellschaft, conhecida pela designação abreviada de "Wumag", de Görlitz, na Allemanha, e foram adquiridos á firma Soares de Sampaio, do Rio de Janeiro, por intermedio da firma J. B. Sgrillo, desta praça.

Em resumo, em 1926 entraram em trafego:

Carros de 1. ^a classe, lotação 36 passageiros, com buffet, de Familleureux	15
Carros de 1. ^a classe, lotação 40 passageiros, sem buffet, da Familleureux	1
Carros de 1. ^a classe, lotação 34 passageiros, sem buffet, da Wumag	3
Carros de 2. ^a classe, lotação 72 passageiros, sem buffet, da Wumag	3
Total	22

sendo 19 de 1.^a classe e 3 de 2.^a classe.

Para a construcção dos 30 carros Familleureux foram fornecidas, de accordo com o contracto celebrado pelo Governo do Estado com a firma Amaro da Silveira & Cia., as especificações e desenhos elaborados pela 3.^a Divisão, em 1924.

A construcção dos referidos carros pela fabrica citada obedeceu a contento aquellas especificações, sendo fiscalizada, na Belgica, pelo eng.^o Octacilio Pereira, então Chefe da 3.^a Divisão.

As especificações principaes dos carros Familleureux são as que seguem:

Bitola	1,000 metro
Comprimento total do carro	16,500 "
Distancia entre centros de trucks	11,450 "
Base rigida do truck	1,520 "
Comprimento total da caixa	14,824 "
Largura da caixa (externa)	2,688 "
Altura da caixa, do estrado á tolda	2,720 "

Altura total do carro, do topo dos trilhos á tolda	3.634 metro
Altura do centro do engate ao topo do trilho	0.770 ”
Numero de assentos dos carros sem buffet	40
Numero de assentos dos carros com buffet	36
Tara do carro	21 tons.

Os caracteristicos principaes de taes carros são os seguintes:

- 1) Comprimento de 16,500 metros;
- 2) Applicaçãõ de vestibulos com folles de intercommuniçãõ;
- 3) Buffet com frigorifico.

1) Pela primeira vez, nesta estrada, entraram em uso carros com aquelle comprimento, pois os carros de maior comprimento, até então em trafego, mediam 14,650 metros, ou sejam menos 1,850 do que os novos.

Verificou-se, como estava previsto, que os novos carros trafegam em nossas linhas com excellentes resultados, destacando-se a sua marcha serena nos trens de grande velocidade, mesmo em trechos accidentados e de curvas de raio minimo.

2) Para a applicaçãõ dos vestibulos e folles de intercommuniçãõ adoptamos como *standard* nas especificações para a construcãõ desses carros, o systema usado pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro (bitola estreita), da qual, por gentileza, obtivemos os desenhos.

Foram estes os primeiros que trafegaram em nossas linhas, dotados desse melhoramento, pois os antigos carros eram do *typo commun*, isto é, munidos de plataformas abertas.

Empós um anno de serviço constatamos o bom acolhimento do publico á essa nova disposiçãõ nos carros que agora permite a passagem dos passageiros de um carro para outro, em marcha, com toda a segurança, como tambem os protege das intemperies.

Tendo em vista os resultados colhidos, determinou-se immediatamente a applicaçãõ de vestibulos e folles de intercommuniçãõ em todos os carros que fazem parte dos principaes trens de passageiros da Viaçãõ.

Assim, já hoje trafegam trens completos dotados desse importante melhoramento.

3) Dos 30 carros *Familleureux* recebidos, 15 são providos de buffet para proporcionar o fornecimento aos passageiros de comidas frias, fructas, doces, bebidas, café, cigarros, charutos, etc., durante a viagem.

O “buffet” comprehende um balcão de madeira, artisticamente construido e ornamentado com grades de barras de latão oxydado, contendo prateleiras e gavetas; um armario de madeira, tambem artistico, dividido em duas partes, sendo a superior envidraçada e destinada á guarda de utensilios de vidro e louça, e a inferior para toalhas. Entre essas duas partes ha um compartimento especial para depositar garrafas. Junto ao balcão existe tambem um pequeno banco movel para uso do encarregado do “buffet”; um frigorifico de boa capacidade, revestido de ma-

deira de bonita apparencia, possuindo um reservatorio para gelo e prateleiras para receber os generos, bebidas, fructas, etc.

Uma pequena escada movel facilita ao empregado a collocação de gelo no reservatorio.

Além dos tres principaes melhoramentos introduzidos nesses carros, temos, ainda, a destacar os seguintes:

a) Nos intervallos entre os assentos acham-se fixadas ás paredes lateraes pequenas mesas de madeira com dobradiças e tendo os bordos protegidos por uma saliencia de latão oxydado. Junto a cada mesa estão collocados cinzeiros de metal oxydado.

b) Cada carro está dotado de quadros especiaes de numeração de logares, sendo 40 os numeros dos logares nos carros sem "buffet" e 36 os numeros de carros com "buffet". Estes quadros destinam-se a indicar os logares occupados e os logares livres do carro, cuja utilização será posta em pratica após a regulamentação desse serviço.

c) Todos os carros estão munidos de dois gabinetes sanitarios sendo um reservado para senhoras e outro para homens.

Estes gabinetes são amplos e bem arejados, possuindo um W. C. de louça, um lavatorio de louça, um espelho bisauté, uma saboneteira para sabão liquido e um porta-toalhas.

Adistribuição de agua aos dois gabinetes sanitarios, assim como aos lavatorios provém de um tanque de 400 litros de capacidade. Um outro reservatorio especial com a capacidade de 100 litros, fornece agua potavel para os filtros.

Para resguardar o tanque d'agua potavel de altas temperaturas, foi elle protegido com chapas de cortiça e com placas de amiantho.

e) Todos os carros estão munidos de filtros do typo Neptuno, para garantir agua potavel absolutamente, para os passageiros.

f) Os 15 carros com "buffet" estão, ainda, munidos de uma instalação completa de campainhas electricas, facilitando aos passageiros a chamada do encarregado do "buffet", por meio de botões de pressão situados entre cada duas janellas.

g) O interior do carro, construido de madeira de "Acaju" de Cuba, de primeira qualidade, é completamente polido, sendo fartamente illuminado por iluminação electrica do systema "Stone". Os assentos do typo Walkover são commodos e revestidos de couro verde em 15 carros e de palhinha em outros 15 carros.

Os tectos desses carros são revestidos de uma composição denominada Lincrusta, offerecendo um bello aspectto.

O exterior do carro é constituido de madeira de "Teack" de Moulmein" de primeirissima escolha.

Em resumo, apresentam esses carros uma bella apparencia e excellente conforto, por isso que mereceram da imprensa e do publico os maiores elogios.

Deixamos de citar outros caracteristicos desses vehiculos porque são já adoptados como "standard" nos carros desta estrada.

Os 6 carros da "Wumag" adquiridos em 8 de Agosto de 1925 á firma Soares de Sampaio, estavam sendo construidos sob encomenda e especificações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Após, porém, a transferencia de encomenda da Noroeste para a Viação Ferrea, de accordo com o ajuste entre a Viação Ferrea e aquella firma, ficou a Fabrica obrigada a effectuar diversas alterações nos referidos carros, das quaes destacamos as principaes que são as seguintes:

- a) Substituição da installação electrica "Stone" de 16 para 24 volts. com dynamo e lustres iguaes aos dos carros Famillereux;
- b) Substituição dos eixos montados e caixas de graxa por iguaes peças do typo "standard" usado na Viação Ferrea;
- c) Substituição dos vestibulos a folles de intercommunição pelos do typo standard da Viação Ferrea;
- d) Installação de filtros Neptuno e reservatorios d'agua do systema introduzido nos carros Famillaureux;
- e) Substituição dos bancos duplos de um lado dos carros de 1.^a classe por bancos simples, afin de ampliar a largura do corredor e tornar os bancos mais confortaveis para os passageiros.
- f) Collocação de mesinhas nos carros de 1.^a classe, conforme a disposição introduzida nos carros Familleureux;
- g) Installação de 2 gabinetes sanitarios, em vez de um em cada carro de 1.^a classe, como se fez nos carros Familleureux.

A construcção desses carros assim como a introdução das modificações exigidas e de outras que não foram aqui citadas, estiveram sujeitas, tambem, á fiscalisação do eng.^o Octacilio Pereira, então Fiscal do Governo Estadual junto á Fabrica Familleureux.

As especificações principaes desses carros são as seguintes:

Bitola	1,0000 metro
Comprimento total do carro	15,500 "
Distancia entre centros de trucks	10,700 "
Base rigida do truck	1,740 "
Comprimento total da caixa	13,300 "
Largura externa da caixa	2,710 "
Altura da caixa, do estrado á tolda	2,750 "
Altura total do carro, do topo dos trilhos á tolda	3,700 "
Altura do centro do engate ao topo dos trilhos	750 "
Numero de assentos dos carros de 1. ^a classe	34
Numero de assentos dos carros de 2. ^a classe	72
Tara dos carros de 1. ^a classe	23.200 kgs.
Tara dos carros de 2. ^a classe	22.550 kgs.

Os caracteristicos principaes destes carros assemelham-se aos dos carros Familleureux dispensando por isso nova citação.

Estes carros são tambem dotados de conforto e commodidade e mereceram como os da Familleureux encomios da imprensa e do publico.

Os 30 carros de passageiros de 1.^a classe adquiridos á Familleureux custaram montados 2.603:909\$320 ou 86:796\$977 por unidade.

Este custo comprehende:

Custo cif Rio Grande.....	2.401:152\$790	
Custo cif Rio Grande	2.401:152\$890	
Fiscalisação	74:718\$830	
Telegrammas	1:263\$190	
Despesas alfandegarias e portuarias..	20:819\$480	2.497:954\$290

Montagem

Material	28:648\$830	
Mão de obra	60:059\$500	
Despesas geraes	17:246\$700	105:955\$030
Total.....		2.603:909\$320

Os 6 carros de passageiros (3 de 1.^a e 3 de 2.^a classe) adquiridos á Wumag, custaram montados 800:047\$960 ou 133:341\$326 por unidade.

Este custo comprehende:

6 carros de passageiros (3 de 1.^a e 3 de 2.^a classe)

Custo cif Rio Grande	782:577\$000	
Despesas alfandegarias e portuarias....	5:936\$800	788:513\$800

Montagem

Material	1:233\$560	
Mão de obra	7:958\$700	
Despesas geraes	2:340\$900	11:534\$160
Total		800:047\$960

Construcção de um carro de administração

Por iniciativa e projecto da Chefia da 3.^a Divisão foi iniciada em 1925, nas officinas de Rio Grande, a construcção do carro de administração n.º 139 destinado ao serviço do Chefe da Locomoção, cargo que então exercia o eng.º Octacilio Pereira.

Da importancia dessa construcção dizem bem os dados technicos e detalhes adiante descriptos, que são evidentes provas da operosidade dos nossos technicos e operarios.

A seguir menciono os dados technicos principaes do carro n.º 139, e outros detalhes:

Dados technicos principaes:

Comprimento total entre cabeceiras	16,078	metros.
Comprimento da caixa do carro	14,828	"
Largura externa da caixa do carro	2,688	"
Largura interna da caixa do carro	2,420	"
Altura do assoalho ao topo dos trilhos	1,117	"
Altura total do carro	3,714	"
Distancia entre centros de trucks	11,844	"
Tara	34.000	kgs.
Numero de leitos (incluidos os sofás Pulmann)	9	
Madeiramento externo da caixa		louro

Estrado

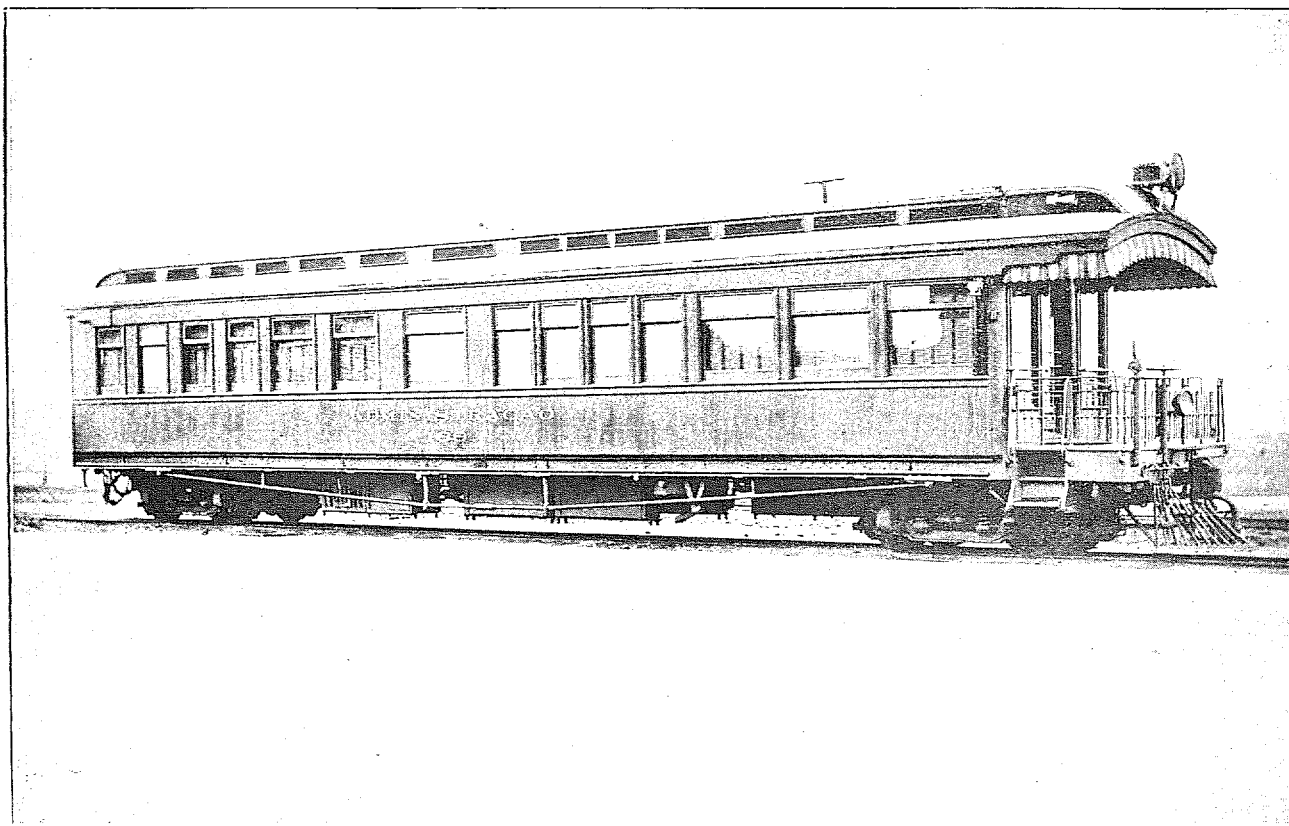
O estrado tem o comprimento total do carro, isto é, 16,^m078 e é constituido de quatro longarinas de ferro U de 235 × 90 × 8, convenientemente contraventadas por travessas igualmente de ferro U de 235 × 90 × 8. O estrado pertencia a um dos antigos carros belgas destruidos pela administração anterior e tinha 14,^m700 de comprimento. A emenda foi feita por meio de cravação e solda autogena.

Trucks

Os trucks são inteiramente de aço, sendo que é a primeira vez que as Officinas executam trucks nestas condições; têm a base rigida de 1.520 m/m.; são constituidos de eixos montados com mangas de 4 1/4" × 8", isto é, destinado a uma carga de 10 toneladas cada um; as molas elipticas de 9 folhas de 10 m/m × 76 m/m, são em numero de seis, tres para cada lado; as molas espiraes são duplas e concentricas e são dos párachoques Major Junior. As caixas de graxa de ferro fundido, os bronzes, os calços, são do nosso typo standard; as cadeiras são tambem de ferro fundido, na falta de fundição de aço; entretanto são sufficientemente reforçadas.

Dados technicos principaes dos trucks:

Base rigida	1, ^m 520
Longarinas ferro U, 180 × 70 × 8 m/m	
Travessas centraes ferro U, 180 × 70 × 8 m/m	
Travessas supportes das molas ferro I, 200 × 90 × 7,5 m/m ..	
Barra de equilibrio — secção — ferro 95 × 50 m/m	
Biellas de suspensão das molas — ferro 50 m/m	
Pratos centraes, Symington, legitimo.	
Batentes lateraes, Stucki, legitimo.	



Carro de administração n.º 139, ao serviço do sr. eng.º Director Geral da Viação Ferrea, vendo-se ao longo dos lanternins as antenas da instalação de radiotelephonia.
Carro completamente construido pelas Oficinas Mecanicas de Rio Grande.

Freios

O carro é dotado de dois cylindros de ferios Gresham and Craven de 18" de diametro, classe E, sendo um cylindro para o accionamento de cada truck. O esforço total de frenagem foi calculado para 25 toneladas.

Iluminação

O carro é dotado de um dynamo CZ, 24 volts., 40 ampéres e de quatro baterias de acumuladores, Tonum.

Independente dessa installação de 24 volts, existe outra de 220 volts, para ser aproveitada quando o carro estiver parado nas estações em que existe luz daquela voltagem. No salão e dormitorio a illuminação a 220 volts é feita por dois plafoniers e nas demais peças com lampadas e tulipas communs.

A intensidade de illuminação é a seguinte:

LOCAL	24 volts		220 volts	
	n.º de lampadas	n.º de velas	n.º de lampadas	n.º de velas
Plataforma	1	25	—	—
"	1	25	—	—
Salão	12	25	—	—
"	1	25	2	150
Dormitorio	4	25	2	150
"	2	25	—	—
Banheiro	2	25	1	150
"	4	25	—	—
Sala de jantar	2	25	2	150
Camarote	2	25	1	150
Banheiro do camarote	1	25	—	—
Cozinha	2	25	1	150
Corredor	3	25	—	—
TOTAL	37	925	9	1350

Ventilação electrica

A bateria de acumuladores fornece energia para o seguinte numero de ventiladores electricos:

2 no salão, 1 no dormitorio, 1 na sala de jantar, 1 na cozinha, total — 5 ventiladores.

Descrição da plataforma e do interior do carro

1.º) Plataforma — Suas dimensões são as seguintes:
1,ª250 × 2,ª420.

É a mais ampla de todas as plataformas existentes nos carros de administração desta Viação; permite que nella viagem diversas pessoas bem accomodadas, offerecendo reaes vantagens para o serviço de inspecção .

É provida ao redor de uma grade de ferro e bronze e que tem 682 m/m de altura.

A tolda termina com uma armação de bronze forrada de ambos os lados de lona pintada a oleo, em listas brancas e vermelhas.

A porta de ingresso ao carro fica situada no meio deste e tem 630 m/m de vão. De cada lado da porta existe uma janella de observação tendo a mesma largura e altura da porta.

2.º) Salão — Méde 3,ª550 de comprimento por 2,ª420 de largura; o madeiramento das paredes internas é de cedro envernizado. De cada lado do salão existem tres janellas com respectivas venezianas de 1 metro de largura; nos vãos existentes entre as janellas e ao redor da porta principal que dá para a plataforma, acham-se encaixados pequenos vidros verdes granitados o que dá um aspecto agradável, pois harmonisa com outras peças igualmente verdes e que serão descriptas mais adiante.

O tecto do carro e o tecto do lanternin são forrados por uma chapa de ferro pintada de côr crême sendo que cada chapa é dividida em dois paineis rodeados por uma grêga feita a folha de ouro.

As paredes verticaes do lanternin são de cedro envernizado e os vidros do mesmo são verdes, granitados.

A mobilia que guarnece o salão é feita de nogueira e é constituída das seguintes peças:

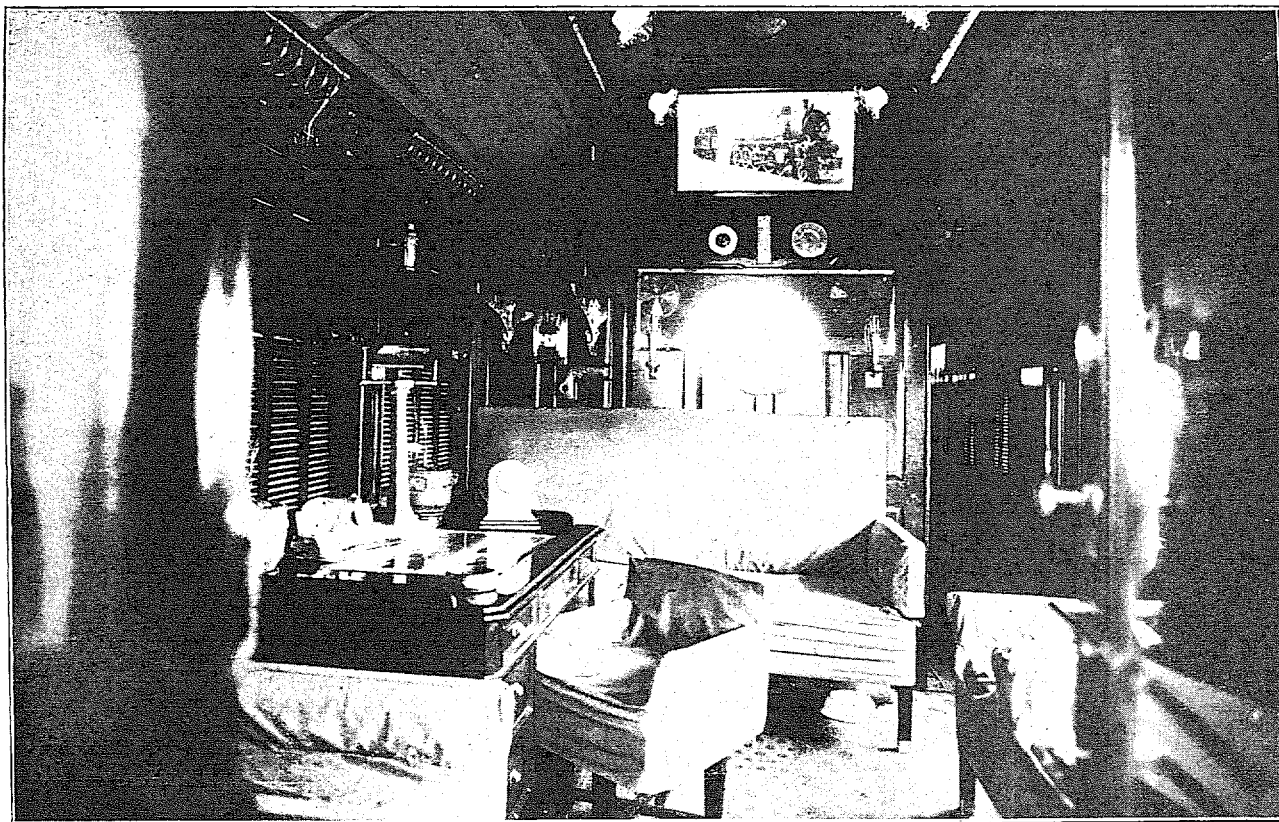
a) cinco poltronas estofadas e forradas de couro verde cromado, obedecendo a um esylo simples, elegante e proprio para carros ferroviarios;

b) um "divan" de 1,ª700 de comprimento obedecendo ao mesmo esylo dos "fauteuils", com encosto igualmente de couro verde e de braço que opportunamente colloca-se no sentido longitudinal, augmentando-se assim o comprimento do "divan", transformando-o em leito;

c) um "bureau ministre" com quatro gavetas de cada lado e uma central; uma cadeira giratoria estofada de accôrdo com a mobilia restante.

O "bureau" méde 1,ª300 de comprimento por 0,ª700 de profundidade e 740 de altura e possui no centro um vidro "bisauté" de
720 × 400 m/m;

d) num canto do salão e do lado do "bureau" existe um pequeno armario para livros, feito de nogueira e provido de 2 portas duplas feitas com vidros "biseauté" brancos e um vidro central, verde, granitado. O armario está suspenso por dois artisticos consoles nickelados.



Salão do carro de administração n.º 139, ao serviço do sr. eng.º Director Geral da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, completamente construído pelas Officinas de Rio Grande. Os moveis foram executados nas officinas de Santa Maria e Gravatahy.

Todas as partes metallicas das janellas, os porta-bagagens, cabides, etc., são nickelados.

O assoalho é coberto por linoleum de figuras simples e de fundo verde claro; um trilho igualmente verde, porém mais escuro e com gregas brancas nas margens, atravessa o salão desde a porta principal até a parede que divide o salão do dormitorio. Nesta parede acha-se collocado, ao alto, um quadro de 800×480 m/m com moldura verde e filetes dourados, e traz a photographia de uma locomotiva Mountain recentemente importada; no centro da parede acha-se collocado um espelho de $1,050 \times 350$ m/m e dois vasos de prata com os respectivos supportes nickelados; quadros com paisagens da Suissa, etc.

Num angulo do carro, logo na entrada, existe a valvula de alarme constituida de um tubo de 2" de diametro, com a respectiva valvula e, no alto, de um manometro duplo indicando o vacuo acima e abaixo do embolo dos cylindros do freio. Emfim, o salão constitue uma peça ampla e cujos moveis, de linhas sobrias e elegantes e a distincção dos demais pertencentes, o tornam attraente;

3.º) Corredor — Do lado direito do carro, para quem entra no mesmo, existe um corredor de 540 m/m de largura que se estende desde o salão até a cozinha, com interrupção na sala de jantar e na cozinha, peças essas que occupam toda a largura do carro.

As paredes do corredor são de cedro envernizado. O forro é de chapa de ferro pintado de côr crême com gregas amarellas; o piso do corredor é forrado de linoleum com côres azuladas. Este corredor, que apresenta aspecto agradável, é de grande utilidade na distribuição do interior de um carro, pois desta fórma torna independente os diversos apartamentos de que é constituido.

4.) Dormitorio — E' uma peça confortavel e de grande apparencia. Méde $3,000 \times 1,820$. Possui de um lado quatro janellas com venezianas de 600 m/m de largura e, do lado do corredor, a parede é constituida de uma porta de acesso ao quarto e de tres paineis moveis que em noites quentes permittem estabelecer uma ventilação directa de lado a lado do carro, além de que torna-o mais amplo. Existe ainda outra porta que dá accessó ao banheiro.

As côres da pintura são as seguintes:

As paredes lateraes são de branco esmalte; o forro é de côr crême com duas gregas a ouro que o divide em dois paineis; os vidros do lanternin são granitados e de côr vermelha; o piso é coberto por linoleum vermelho com floreados pretos e com variações de vermelho.

Os moveis que guarnece essa peça são os seguintes:

uma cama de ferro esmaltado, cor de palha medindo $1,800 \times 1,250$;

um armario para roupa servida, collocado abaixo da cama;

um bidet com gaveta, pintado de crême e com trabalho de entalhe no centro;

acima da cama e por toda largura da peça está collocado um armario suspenso por tres consoles de bronze nickelados, para guardar cha-

péos e roupa branca pertencente ao carro. E' de bôa apparencia e de optimo aproveitamento de espaço;

um roupeiro pintado de crême e com as seguintes dimensões:
 $2,040 \times 1,350 \times 500^{m/m}$.

Esse movel e bem assim o bidet e o armario acima da cama são de estylo moderno e convenientemente executados para o fim a que se destinam. O roupeiro tem porta de duas folhas, sendo que numa existe um trabalho de entalhe e na outra um espelho "bisauté" oval de
 $1,^m200 \times 360$.

Ao lado da cabeceira da cama, existe uma vaivula de alarme, em ambas as extremidades da cama, convenientemente collocadas na parede, existe uma lampada de leitura identica á dos carros dormitórios. As peças metalicas e os cabides são nickelados.

E' o maior e mais confortavel quarto dos actuaes carros de administração.

5.) Quarto de banho — Méde $1,600 \times 1,820^{m/m}$ e possui uma janella de $800^{m/m}$ de largura. O piso é de mosaicos oitavados de côr branca, alternados com mosaicos menores de côr azul.

As paredes que contornam o banheiro, até a altura da janella são constituídas de chapas de ferro esmaltado de branco, com flores azues fingindo azulejo; o restante da parede é pintado de côr perola. O tecto é de côr clara; as paredes do lanternin e as molduras do mesmo são de cedro envernizado. Os vidros do lanternin são azues granitados.

Os utensilios constam do seguinte:

uma banheira de zinco pintada a branco esmalte com duas torneiras, uma para agua quente e outra para agua fria;

uma pia de louça branca de $600 \times 380^{m/m}$ com torneiras nickeladas para agua quente e fria;

um espelho bisauté rectangular de $710 \times 460^{m/m}$;

dous pequenos armarios de vidro com armação nickelada;

porta-toalhas, cabides, etc., tudo nickelado;

um aquecedor de agua para banhos mornos;

um chuveiro acima da banheira, para agua quente e fria;

uma bacia higienica, de louça;

um filtro para agua de beber, marca "Neptuno", accionado por meio de uma bomba de mão.

No lanternin estão collocados dois reservatorios cylindricos de 125 litros de capacidade cada um e que distribuem a agua necessaria para essa peça.

6.) Sala de jantar — Esta peça toma toda a largura do carro e mede $2,^m200 \times 2,^m420$. Possui duas janellas de cada lado, de $800^{m/m}$ de largura e providas de reposteiros e sanefas verdes.

As paredes, até a altura das janellas, são de cedro envernizado e dalli para cima são pintadas de crême sendo que os paineis têm côr mais clara um pouco. O piso é forrado de congoleum, cuja côr predominante é crême.

Possue dois amplos sofás Pullmann de louro, estofados e forrados de couro grenat. Cada sofá com o respectivo encosto são transformaveis em dois leitos. Entre os sofás Pullmann póde-se adaptar a mesa de louro com bordas metallicas nickeladas medindo $1,^m820 \times 740$.

Nas paredes estão convenientemente distribuidos quadros pittorescos, vasos de prata, porta-flores, cinzeiro, etc.

Um varão de bronze que corre ao longo do extremo do lanternin, permite a collocação de uma cortina de damasco que ligando os dois corredores, isola por completo essa peça quando transformada em dormitorio. Em uma cabeceira dos sofás Pullmann existe uma lampada de leitura identica a dos carros dormitorios.

7.º) Camarote — E' uma peça simples medindo $1,700 \times 1,850$ m/m, dotada de duas janellas de 600 m/m; as paredes são de cedro envernizado e o forro pintado a côr perola. Tem duas portas, uma de acesso ao corredor e a outra de entrada ao chuveiro e W. C., peças essas que ficam encaixadas no espaço da cozinha.

Possue um sofá Pullmann de rotin, transformavel em 2 leitos; uma pia de louça, um espelho, cabides, guarda-roupa, etc., Possue ainda uma valvula de freio identica ás existentes no salão e no dormitorio.

8.º) Cozinha — Esta peça que occupa toda a largura do carro, tem a seguinte área: $2,^m420 \times 1,^m200 + 1,^m000 \times 1,^m700$.

Possue 3 janellas dotadas de venezianas, medindo 600 m/m de largura. Duas janellas fixas de 520 m/m de largura na cabeceira do carro e 2 portas, uma no centro da dita cabeceira e outra pequena para o corredor.

As paredes são de cedro envernizado.

O tecto é de côr perola; o piso é de mosaicos quadriculados pretos e brancos.

As peças e utensilios de que esta peça está dotada são as seguintes:

Um amplo frigorifico de 1 metro de altura por $0,^m800$ de fundo por $1,^m120$ de largura.

Um guarda-louça de $0,^m520 \times 1,^m120$ por cima do frigorifico. Estes moveis estão arrançados de tal fórmula que, além das vantagens que oferecem, apresentam bom aspecto;

Um fogão de $0,^m750 \times 0,^m45$, n.º 0;

Uma mesa de $1,^m200 \times 0,^m720$, forrada de zinco e com uma pia de $0,^m400$ entalhada na mesma. Por baixo dessa mesa encontra-se um armario destinado a guardar as latas de mantimentos, panellas e outros utensilios de cozinha;

Dois reservatorios para agua com a capacidade de 125 litros cada um e collocados no fôrro, junto ao lanternin do carro.

Abaixo do carro e convenientemente fixadas ás longarinas e travessas, acham-se collocadas diversas caixas para guardar lenha, verdura, aves, etc.

Apparelho electrico-luminoso de signal ao machinista

Para o caso em que o carro deva viajar na frente da locomotiva, existe um apparelho, que, sendo operado na plataforma do carro, transmite ao machinista a velocidade que este deve manter ou o signal de parada immediata.

O apparelho é electrico-luminoso e serve tanto para o dia como para a noite. Consta de uma caixa de bronze com tres interruptores electricos, para luz branca, verde e encarnada, respectivamente. Esta caixa é convenientemente fixada á grade do carro, durante a viagem, e, está ligada, por conductores, a uma outra caixa, contendo uma lampada branca, uma verde e outra encarnada, e collocada na locomotiva que effectuar o trem.

A luz branca indica velocidade de regimen permittida no trecho que se está percorrendo; a luz verde indica velocidade de 6 a 10 kilometros por hora e a luz encarnada significa parada immediata.

A corrente electrica para a iluminação das lampadas é fornecida pela bateria de accumuladores do carro.

Em 31 de Dezembro de 1926, existiam em trafego 288 carros, e immobilizados 55; total 343 carros, assim discriminados:

No serviço de passageiros:

Em bom estado	169	
Em regular estado	30	
Em mau estado	16	215
		<hr/>

No serviço da Viação Ferrea:

Em bom estado	36	
Em regular estado	36	
Em mau estado	1	73
		<hr/>
Total		288

Resumo geral:

Em trafego:

Em bom estado	205	
Em regular estado	66	
Em mau estado	17	288
		<hr/>

Imobilisados:

Em reparação	24	
Aguardando reparação	4	
Aguardando baixa por imprestaveis (já solicitada)	22	
Aguardando baixa por imprestaveis (a solicitar)	5	55
		<hr/>
Total geral (existencia)		343

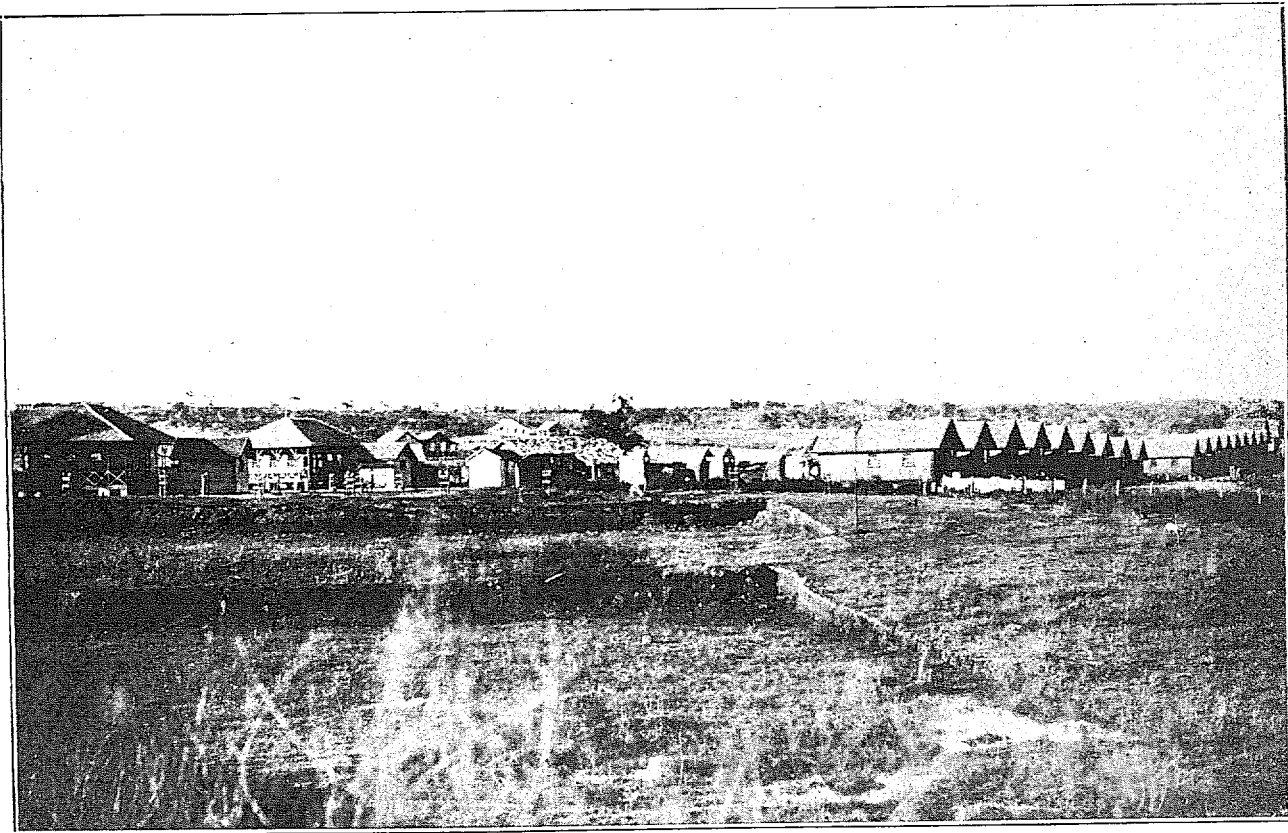
Comparada com a dos annos anteriores, temos a seguinte situação:

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923	1922	1921
Em bom estado	205	206	218	196	185	90
Em regular estado	66	31	16	11	11	32
Em mau estado	17	24	10	12	14	46
Total em serviço	288	261	244	219	210	168
Em reparação	24	27	20	12	19	28
Aguardando reparação	4	4	4	7	38	52
A serem reconstruidos	—	5	26	35	—	—
Aguardando baixa (já solicitada)	22	22	—	—	—	—
Aguardando baixa (a solicitar)	5	—	—	—	—	—
Imprestaveis	—	—	—	—	—	6
Total	343	319	294	273	267	254

As percentagens de vehiculos em trafego nos ultimos 6 annos, sobre a existencia respectiva, constam no quadro seguinte:

ANNO	Existencia	Reparados durante o anno	Porcentagem dos vehiculos reparados sobre a existencia	Média da reparação mensal	Vehiculos em reparação ou esperando reparação em 31 de dezembro	Porcentagem dos vehiculos em reparação sobre a existencia	Vehiculos em trafego	Porcentagem dos vehiculos em trafego sobre a existencia	IMPRESTAVEIS	
									com baixa solicitada	com baixa a solicitar
1920	226	91	42,26	7,58	—	—	—	—	—	—
1921	254	130	51,18	10,83	86	33,85	168	66,15	—	—
1922	267	119	44,56	9,91	57	21,35	210	78,65	—	—
1923	273	133	48,71	11,08	54	19,79	219	80,21	—	—
1924	294	122	41,50	10,16	50	17,00	244	83,00	—	—
1925	319	163	51,09	13,58	36	11,28	261	88,71	22	—
1926	343	161	46,93	13,41	28	8,16	288	83,96	22	5

NOTA — Os dados referentes ao anno de 1920 são incompletos por falta de elementos.



Villa operaria dos empregados da Locomoção em Couto, recentemente construida, vendo-se, á esquerda, os edificios dos dormitorios do pessoal do trafego e da tracção, que ali pernoita quando em transito.

Reparação e reconstrucção de carros

Sahiram das officinas, durante o anno, 161 carros, sendo:

OFFICINAS	N.º de carros	Despesa	Custo médio
Santa Maria	76	752:518\$700	9:901\$561
Rio Grande	53	482:607\$700	9:105\$805
Gravatahy	20	98:867\$860	4:943\$393
Garibaldi	12	53:948\$350	4:495\$695
TOTAL	161	1.387:942\$610	8:620\$761

Segundo a natureza das reparações, houve:

DESIGNAÇÃO	Quantidade	Importancia	Custo médio
Reconstrucções	19	737:988\$200	38:841\$484
Reparações grandes	19	279:654\$000	14:718\$631
Reparações médias	123	370:300\$410	3:010\$572
TOTAL	161	1.387:942\$610	8:620\$761

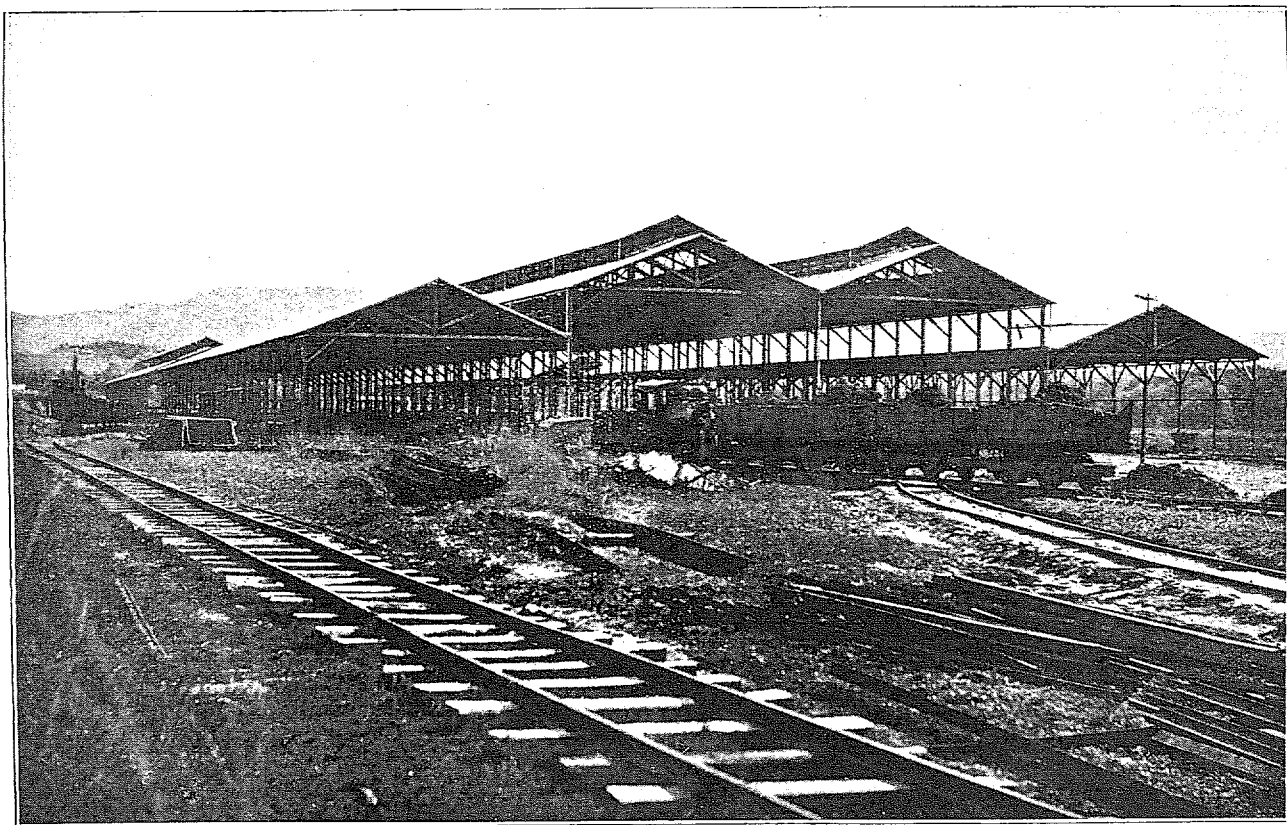
Além do serviço de reparação e reconstrucção nas officinas fez-se a conservacção ordinaria dos carros nos postos de visitas, cuja despesa importou em 494:560\$460.

Foram transformados, durante o anno de 1926, os carros de 1.ª classe ns. 504, 520, 508, 461, 463, 517 e 502, total 7, em segunda classe, sob os ns. 350, 315, 355, 314, 312, 349 e 305, e os carros de 1.ª ns. 513, 515 e 542, total 3, em carros restaurantes-auxiliar, sob os numeros 191 e 192, e restaurante salão sob o numero 167.

O carro mixto n.º 356 foi transformado em 2.ª classe sob o mesmo numero; o carro restaurante n.º 166 em restaurante-salão sob o mesmo numero, e o carro de inspecção n.º 151 em carro de 2.ª classe sob o n.º 313.

O carro dormitorio de trem de lenha n.º 494 foi transformado em carro de inspecção da 4.ª Divisção, sob o mesmo numero.

De vagões fechados foram transformados para os fins em que actualmente estão servindo, 5 vagões assim discriminados: 1 em carro de soccorro; 1 em carro funebre; 2 em carro de serviço de fiscaes de trens; 1 em carro de bagagem e 2.ª classe.



Officinas de carros e vagões, em construção no Kilometro 3, proximo a Santa Maria, na linha de Porto Alegre.
Vêm-se dois grupos de pavilhões de 100 metros de comprimento por 60 metros de largura, cada um.

Comparada com o anno anterior, a existencia de vagões em tra-
fego, segundo a lotação, era a seguinte:

	1926		1925	
Fechados .. de 10 toneladas.....	95		118	
” ” 12 ”	73		73	
” ” 13 ”	95		38	
” ” 16 ”	378		425	
” ” 20 ”	64		68	
” ” 24 ”	254		52	
” ” 28 ”	456		445	
” ” 2 eixos, de 5 tons.....	23	1.438	—	1.219
<hr/>				
Gradeados.. de 10 toneladas.....	6		11	
” ” 13 ”	3		1	
” ” 15 ”	—		6	
” ” 16 ”	91		71	
” ” 20 ”	8		12	
” ” 24 ”	60		—	
” ” 28 ”	269	437	186	287
<hr/>				
Plataformas de 8 toneladas.....	37		37	
” ” 10 ”	104	—	113	
” ” 12 ”	4	—	4	
” ” 13 ”	111	—	100	
” ” 14 ”	19	—	22	
” ” 15 ”	1	—	3	
” ” 16 ”	256	—	246	
” ” 20 ”	27	—	52	
” ” 24 ”	256	—	212	
” ” 25 ”	74	—	66	
” ” 28 ”	369	—	361	
” ” 2 eixos, de 5 tons....	67		59	
” ” 2 ” ” 10 ”	16	1.341	22	1.297
<hr/>				
Total.....		3.216		2.803

Em 31 de Dezembro de 1926, subtrahindo-se os vagões immobilizados, estavam em serviço 2.767 vagões, sendo, comparativamente com os dos annos anteriores:

DESIGNAÇÃO	1926	1925	1924	1923	1922	1921
Em bom estado	2375	1947	1446	1470	1480	1152
Em regular estado	347	569	716	572	566	385
Em mau estado	45	73	176	141	175	319
Total em serviço	2767	2589	2338	2183	2221	1856
Em reparação	65	52	40	47	33	38
Aguardando reparação	96	49	166	181	147	237
Para reconstrucção	24	28	21	—	—	—
Aguardando baixa por imprestaveis (já solici- citada)	85	85	—	—	—	—
Aguardando baixa por imprestaveis (a soli- citar)	179	—	—	—	—	—
TOTAL	3216	2803	2565	2411	2401	2131

As porcentagens de vagões em trafego sobre as existencias respectivas nos ultimos 6 annos, foram as seguintes:



Outros pavilhões em construção no Kilometro 3, proximo de Santa Maria, para as novas officinas de carros e vagões.

ANNO	Existencia	Reparados durante o anno	Porcentagem dos vehiculos reparados sobre a existencia	Média da reparação mensal	Vehiculos em reparação ou esperando reparação em 31 de dezembro	Porcentagem dos vehiculos em reparação sobre a existencia	Vehiculos em trafego	Porcentagem dos vehiculos em trafego sobre a existencia	IMPRESTAVEIS	
									com baixa solicitada	com baixa a solicitar
1920	2305	576	24,98	48,00	—	—	—	—	—	—
1921	2131	949	44,53	79,08	275	12,90	1856	87,10	—	—
1922	2401	892	37,15	74,33	180	7,50	2221	92,50	—	—
1923	2411	884	36,66	73,7	228	13,10	2183	90,54	—	—
1924	2565	1036	40,38	86,33	227	8,84	2338	91,15	—	—
1925	2803	1482	52,87	120,5	129	4,60	2589	92,36	85	—
1926	3216	1098	34,14	91,5	185	5,75	2767	86,03	85	179

NOTA — Os dados referentes ao anno de 1920, são incompletos por falta de elementos.

Recebimento de vagões

Durante o anno, conforme foi incluído nos dados anteriores sobre a existencia dos 3.216 vehiculos, foram incorporados á Viação Ferrea 410 vagões entre fechados, gradeados e plataformas, os quaes têm as seguintes procedencias:

Adquiridos pela Viação Ferrea:

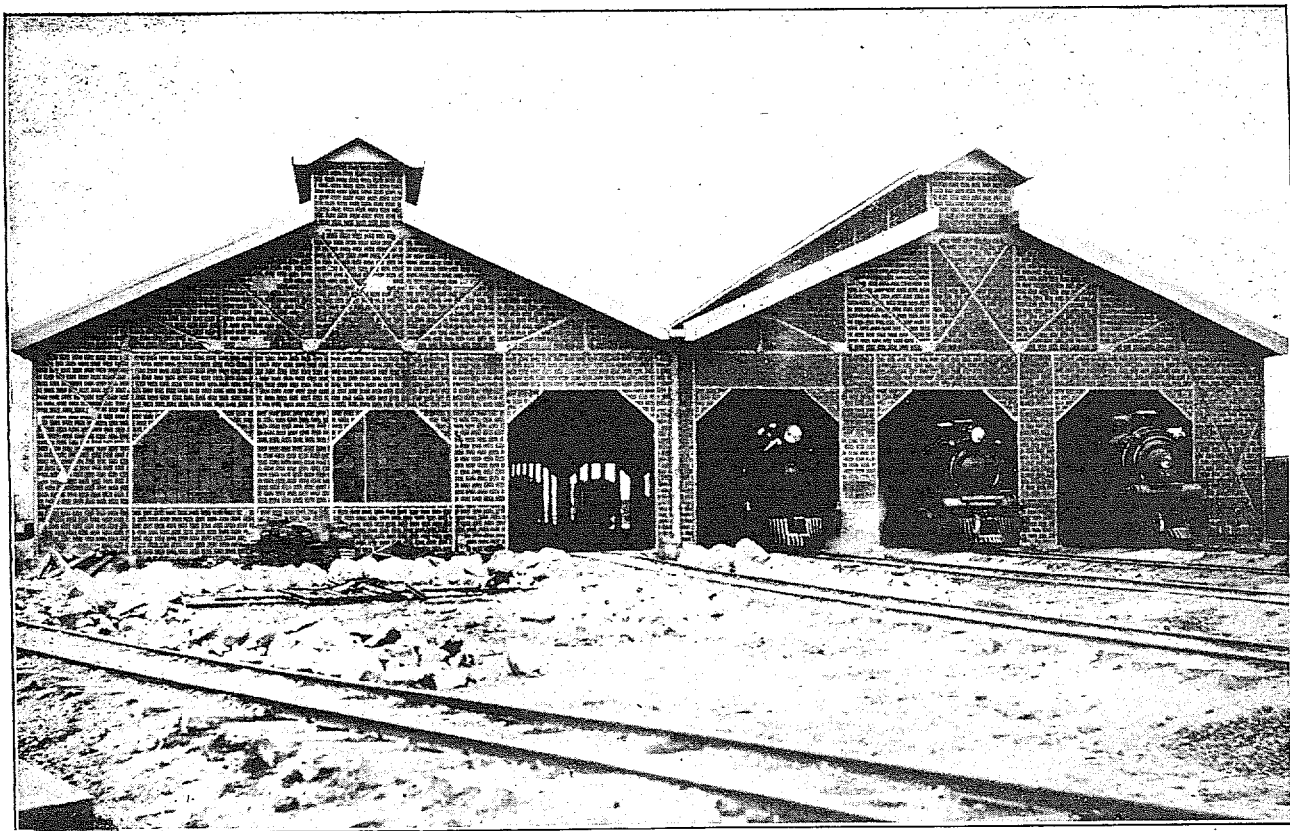
Vagões fechados, de 24 tons., da série 3.501 a 3.700, construídos pela Fabrica Dyle et Bacalan, da Belgica.	200	
Vagões gradeados, de 24 tons., da série 6.250 a 6.309, construídos pela Fabrica Wumag, de Görlitz, da Allemanha	60	
Vagões gradeados, de 28 tons., da série 6.310 a 6.409, construídos pela Fabrica Dyle et Bacalan, da Belgica.	90	350

Adquiridos pelas firmas interessadas nos transportes:

Vagões fechados, de 28 tons., da série 12.011 a 12.020, adquiridos pela firma S. A. I. R. F. Matarazzo e fabricados pela S. A. Centrale de Construction, Hayne St. Pierre, da Belgica.	10	
Vagões plataformas, de 24 tons., da série 10.196 a 10.205, adquiridos pela firma Frederico Reichmann & Irmão e fabricados pela Waggon und Macchinenfabrik A. G. Bautzen, da Allemanha.	10	
Vagões plataformas, de 24 tons., da série 10.206 a 10.245, adquiridos pelo Syndicato Profissional dos Madeireiros do Erechim, e construídos pela Fabrica Baume & Marpent, da Belgica.	20	
Vagões plataformas, de 24 tons., da série 10.246 a 10.295, adquiridos pelo Syndicato dos Madeireiros de Carasinho e construídos pela Fabrica Godarville, da Belgica	20	60
Total geral.		410

EM RESUMO:

Fechados	210
Gradeados	150
Plataforma	50
Total.	410



Vista de frente do Deposito de locomotivas em Piratiny, situado no kilometro 498,558 da linha de Bagé a Rio Grande e construido recentemente.

Acquisição de vagões

Além dos vagões citados no relatório de 1925 foram adquiridos em 1926 mais os seguintes, por firmas interessadas nos transportes e de accôrdo com os contractos celebrados com o governo do Estado:

Plataformas, de 24 tons., da série 10.196 a 10.205, adquiridos pela firma Reichmann & Irmão, e construídos pela Waggon und Maschinenfabrick A. G. Bautzen.....		10
Plataformas, de 24 tons., da série 10.246 a 10.295, adquiridos pelo Sindicato de Madeireiros de Carasinho e construídos pela fabrica Goderville		50
Plataformas, de 24 tons., da série 10.296 a 10.305, adquiridos pela firma Platão Motta & Cia., e construídos pela fabrica Dyle et Bacalan		10
		<hr/>
		70

Dos 70 vagões acima mencionados não foram montados até 31 de Dezembro de 1926 os seguintes:

Plataformas da firma S. M. de Carasinho.....	30	
Plataforma da firma Platão Motta & Cia.	10	40
	<hr/>	<hr/>

Além dos 40 vehiculos deixaram de ser montados os seguintes:

Vagões gradeados, de 28 tons., adquiridos pela Viação Ferrea	10	
Plataformas, de 24 tons., adquiridos pelo S. P. M. do Erechim	20	30
	<hr/>	<hr/>
Total geral de vehiculos que não foram montados em 1926		70

Recapitulando os dados sobre aquisição de vagões pela Viação Ferrea e pelas firmas interessadas nos transportes, em 1925 e 1926, obteremos o seguinte resumo:

Da Viação Ferrea

Vagões fechados de 28 toneladas.....	40	
Vagões fechados de 24 toneladas.....	200	240
	<hr/>	
Vagões gradeados de 28 toneladas.....	100	
Vagões gradeados de 24 toneladas.....	60	160
	<hr/>	
Vagões plataformas de 24 toneladas (provenientes da firma Evaristo Lopes dos Santos).....	80	480
	<hr/>	

De firmas interessadas

Vagões fechados de 28 toneladas.....	10	
Vagões fechados de 24 toneladas.....	10	20
		<hr/>
Vagões plataformas de 24 toneladas.....		225 245
		<hr/>
Total geral de vehiculos adquiridos em 1925 e 1926		725

Por typo de vehiculos teremos:

Vagões fechados de 24 e 28 toneladas	260
Vagões gradeados de 24 e 28 toneladas	160
Vagões plataformas de 24 toneladas..	305
	<hr/>
Total.....	725

Com excepção dos 60 vagões gradeados de 24 toneladas e dos 40 vagões fechados de 28 toneladas, total 100 vagões, os demais em numero de 625 foram construidos de accôrdo com as especificações e desenhos elaborados pela 3.^a Divisão, que **standardizaram** todos os caracteristicos dos vagões a serem adquiridos.

Vagões adquiridos por firmas interessadas nos transportes e que passaram a propriedade da Viação Ferrea

Conforme consta no relatorio de 1925, a firma Evaristo Lopes dos Santos adquiriu 100 vagões plataformas de 24 toneladas, série 10.096 a 10.195, construidos pela S. A. Metallurgiques, Nivelles, da Belgica.

A requerimento dessa firma, deferido por S. Excia. o sr. Presidente do Estado, passaram a propriedade da Viação Ferrea, em data de 11 de Setembro de 1926, 80 plataformas de ns. 10.116 a 10.195.

Ficaram, ainda, em poder da firma adquirente, 20 plataformas, de ns. 10.096 a 10.115.

Reparação de vagões

Sahiram das officinas, durante o anno, 1.098 vagões, sendo:

OFFICINAS	Quantidade	Importancia	Média
Santa Maria	621	779:649\$830	1:255\$474
Rio Grande	303	392:625\$800	1:295\$794
Gravatahy	172	253:477\$210	1:473\$704
Garibaldi	2	4:291\$940	2:145\$970
TOTAL	1.098	1.430:044\$780	1:302\$408

Segundo a natureza das reparações, houve:

DESIGNAÇÃO	Quantidade	Importancia	Média
Reconstrucções	20	106:873\$200	5:343\$660
Reparações grandes	153	554:821\$380	3:626\$283
Reparações médias	925	768:350\$200	830\$648
TOTAL	1.098	1.430:044\$780	1:302\$408

Conservação de vagões

A despesa com a conservação de vagões, inclusive os de serviço, foi de 981:503\$520.

Despesa com a reparação de locomotivas, carros e vagões

O custo global com a reparação de locomotivas, carros e vagões attingiu á somma de 6.036:188\$980, sendo:

locomotivas	3.218:201\$590
carros	1.387:942\$610
vagões	1.430:044\$780
Total.....	6.036:188\$980

A média do custo de reparação por unidade, foi:

por locomotiva	20:113\$759
por carro	8:620\$761
por vagão	1:302\$408

Freio a vacuo

Continúa a merecer especial attenção da 3.^a Divisão o funcionamento perfeito e a conservação regular dos apparatus de freio a vacuo, Gresham & Craven, installados em grande parte do nosso material rodante.

Assim, em 31 de Dezembro de 1926 existiam 1.595 vehiculos com installações completas de freio a vacuo ou sejam 50 % dos vehiculos de 4 eixos prestaveis para o serviço e cujo total era de 3.175.

Além disso existiam 245 ou sejam 8 % de vehiculos com installação incompleta e 1.335 ou sejam 42 % de vehiculos desprovidos completamente desas installações.

A convite desta Directoria, estiveram aqui em Dezembro de 1926 os engenheiros especialistas I. N. Gresham, da Gresham & Craven Ltd. e Stevens, da "The Vacuum Brake C.^o Ltd.", que examinaram as condições dosapparelhos dos nossos vehiculos e estudaram a sua applicação racional. Do resultado desse estudo apresentaram um relatorio completo, acompanhado de graphicos e desenhos, no qual estudaram amplamente o assumpto.

Esse relatorio foi traduzido para o portuguez e distribuido ás repartições interessadas, de modo a orientar o pessoal sobre a **standardização** das nossas installações, a maneira de montal-as e conserval-as, afim de ser assegurada a maior efficiencia dos freios.

O plano de **standardização** indicado por esses engenheiros está sendo observado.

Engates

Desde 1911 vem sendo adoptado como engate automatico **standard** dos nossos vehiculos o pára-choque Major Junior, da Buckeye Steel Casting C., dos Estados Unidos da America do Norte.

Infelizmente, após a adopção dessa medida, foram adquiridos vehiculos dotados de engates automaticos que se adaptaram á ligação com os engates Major Junior, porém munidos de peças que não eram permutaveis com as do typo **standard** adoptado naquelle anno.

Esta pratica originou uma série de difficuldades para manter em boas condições todos os engates dos nossos vehiculos.

Para evitar esse mal, as nossas especificações para aquisição de material ródante, exigem agora o engate Major Junior legitimo ou construido por outras fabricas, contanto que as peças todas sejam facilmente permutaveis e que a sua resistencia não seja inferior a da legitima fabricação.

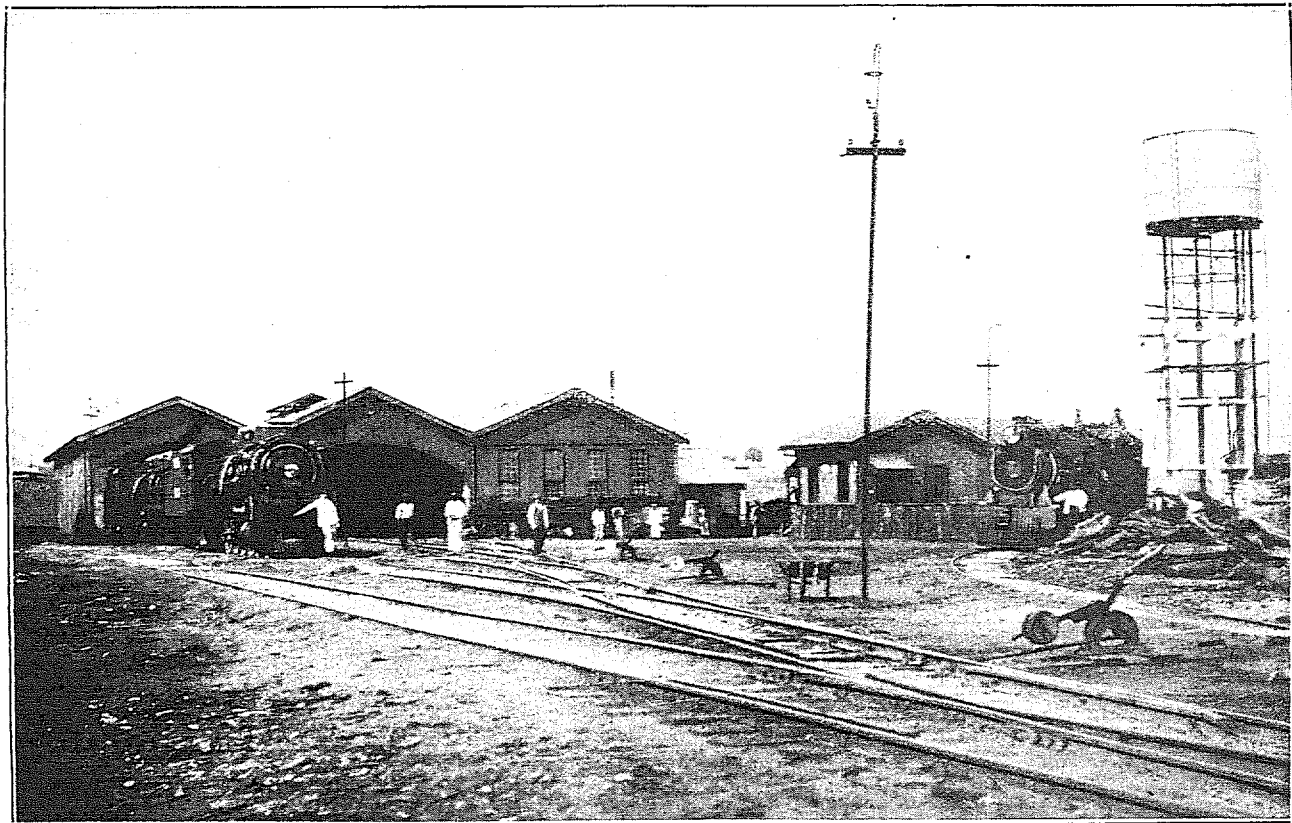
E', pois, indispensavel que essa medida seja rigorosamente seguida, para não continuarmos enfrentando as difficuldades actuaes.

Dos 3.175 vehiculos de 4 eixos prestaveis, em 31 de Dezembro de 1926, 2.054 vehiculos eram munidos de engates automaticos grandes, ou sejam 65 %, e 1.121 vehiculos eram dotados de engates do typo commum, ou sejam 35 % do numero total de vehiculos prestaveis.

Das 273 locomotivas existentes na mesma data, 117 são munidas de engates automaticos grandes, ou sejam 43 %, e 156 engates communs de ferro fundido ou sejam 57 %.

Estamos tratando, com attenção especial, de reduzir a porcentagem dos pára-choques communs, tanto nas locomotivas como nos vehiculos, com a encommenda annual de engates automaticos Major Junior, dentro das possibilidades dos nossos orçamentos.

Assim procedendo, visamos o indispensavel aparelhamento do nosso material rodante, afim de aproveitarmos, com segurança, toda a efficiencia das locomotivas modernas.



Deposito de locomotivas de Passo Fundo, a ser brevemente ampliado. Vê-se, á direita, a nova caixa d'agua.

Trucks de vagões

Para manter a conservação e reparação economica dos vagões, assegurar o seu trafego em nossas linhas e com o intuito de **standardizar** o seu apetrechamento, foi adoptado o truck de 28 toneladas como o **typo standard** para todos os vagões, independente da sua lotação.

Obedecendo a esta norma os 625 vagões adquiridos nos dois ultimos annos vieram munidos de trucks **standard**, cogitando-se de substituir **systematicamente** e á medida das possibilidades financeiras, todos os trucks de outros typos de que estão providos os antigos vagões.

Inventario do material rodante

A 25 de Janeiro foi iniciado o inventario do material rodante, mandado proceder pela 3.^a Divisão, cuja conclusão teve lugar em 15 de Fevereiro. Constan do mesmo todas as alterações havidas no numero de vehiculos até 31 de Dezembro de 1926.

Além disso, foram obtidos os principaes caracteristicos de todos os vehiculos e o estado de cada um, inclusive os que estavam imprestaveis para receberem baixa.

Trata-se de um serviço trabalhoso e minucioso que depois de entregue pelo Inspector do Material Rodante, que o executou com outros auxiliares, foi estudado meticulosamente pela Secção de Estudos Technicos da 3.^a Divisão.

O resumo do inventario foi distribuido aos srs. engenheiros chefes de serviço e ás repartições interessadas.

O F F I C I N A S

Funcionaram regularmente as tres officinas mechanicas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy.

Em 31 de Dezembro de 1926, trabalhavam 1.398 empregados, assim distribuidos:

Officinas de Santa Maria.....	668
Officinas de Rio Grande.....	583
Officinas de Gravatahy	147

A despesa total com o pessoal foi de 5.002:197\$200, correspondendo:

	Importancia	Média mensal
ás Officinas de Santa Maria.....	2.442:564\$600	203:547\$050
ás Officinas de Rio Grande.....	2.084:988\$900	173:749\$075
ás Officinas de Gravatahy	474:643\$700	39:553\$641

Officinas de Santa Maria

Em 1926 foi a seguinte a produção das oficinas mechanicas de Santa Maria:

Locomotivas reparadas	84
Carros reparados	76
Vagões reparados	621

Na rubrica de vagões reparados figuram 60 vagões gradeados de 24 toneladas cuja parte metallica foi montada nas officinas de Rio Grande e cujo madeiramento, tambem importado, foi montado nas officinas de Santa Maria. Na mesma occasião, os referidos vagões foram transformados em vagões fechados, em Santa Maria.

A fundição produziu 433.032 kilos de ferro, dando a média mensal de 36.086 kilos, sendo a despesa total de 234:800\$870, com o preço médio do kilo de \$542 contra \$553 em 1925; e 115.380,5 kilos de bronze, dando uma média mesal de 9.615 kilos, sendo a despesa total de 257:025\$950 e o custo médio do kilo de 2\$227 contra 2\$924 em 1925.

Melhoramentos internos

Os melhoramentos internos das officinas de Santa Maria, foram os que a seguir enumero:

Montagem das seguintes machinas-ferramentas:

1 machina para centrar peças, construida nas officinas;

1 machina para polir metaes, com dois discos, construida nas officinas;

3 machinas para seccar metaes;

2 machinas laminadoras para cobre e outros metaes, construidas nas officinas;

2 machinas para afiar ferramentas, com pedras de esmeril, movidas a electricidade, construidas nas officinas;

Confecção em progresso de:

1 bomba dupla movida a vapor para accumular agua com pressão de 12 athmospheras, para lavagem de caldeiras de locomotivas.

— Fabricaram ainda as officinas de Santa Maria diversas ferramentas em substituição ás gastas pelo uso diario.

— Os edificios foram todos pintados, o que não era feito desde o incendio das officinas, occorrido em 1923.

— Foi construida uma cerca de tubos de caldeiras de locomotivas e arame farpado nos fundos das officinas, numa extensão de 250 metros.

— Foi reconstruido o telhado do barracão da reparação de vagões, destruido por um furacão.

Consoante as observações que foram feitas no relatorio de 1925, é indispensavel e inadiavel a ampliação e remodelação das secções de reparação de locomotivas e tenders, das actuaes officinas de Santa Maria,

em virtude do accrescimento de locomotivas e mesmo porque já antes era sobremodo exiguo o espaço destinado áquellas secções. Para isso foi resolvido a transferencia das secções de carros e vagões para o kilometro 3, ficando o espaço disponivel para a reparação de locomotivas em Santa Maria.

Sómente após a conclusão da construcção das novas officinas para carros e vagões no kilometro 3 da linha de Santa Maria a Porto Alegre, cujo serviço já foi iniciado, será aquelle objectivo realisado.

A 3.^a Divisão já iniciou os estudos e continua a estudar a apparelhagem das officinas de Santa Maria para a reparação mensal de 15 locomotivas, ou sejam 180 por anno. Actualmente, entre reparações pequenas, médias e grandes, essas officinas reparam 7 locomotivas mensalmente ou sejam 84 por anno.

Apparelhos de soldagem

Excellentes resultados deram os serviços de soldagem a oxy-acetylene e a electricidade como se verifica pelas médias mensaes que seguem :

A oxy-acetylene:	Em 1923	Em 1925
Peças de locomotivas	505,67	577,83
Peças de tenders	83,67	112,67
Peças de carros e vagões	88	118,67
Peças diversas	147,41	192,83
	<hr/>	<hr/>
Totaes	824,75	1.002,00
 A electricidade		
Peças de locomotivas	444,83	549,33
Peças de tenders	51,41	68,92
Peças de carros e vagões	30,33	14,42
Rodos callejadas	0,83	0,16
Peças diversas	92,25	92,75
	<hr/>	<hr/>
Totaes	619,66	725,58

Força motriz

Ha muitos annos que vem se accentuando a falta de força motriz para o accionamento efficiente das machinas-ferramentas e pneumáticos das officinas de Santa Maria.

Esta importante questão já foi estudada e será solucionada com a acquisição de novas unidades de força motriz que serão installadas na nova uzina a ser construida no kilometro 3, junto ás novas officinas para carros e vagões.

Officinas de Rio Grande

A produção foi a seguinte:

Locomotivas reparadas	63
Locomotivas montadas	9
Carros reparados	53
Carros montados	22
Vagões reparados	303
Vagões montados	400

Verifica-se que as oficinas de Rio Grande além do serviço regular montaram:

9 locomotivas
. 22 carros e
400 vagões.

As 9 locomotivas são do typo Mountain e procedem da B. M. A. G. de Berlim. Dos 22 carros de passageiros, 16 procedem da fabrica Familleureux e 6 da fobrica Wumag.

Dos 400 vagões, 350 foram encommendados directamente pela Viação e 50 pelas firmas industriaes interessadas nos transportes.

Além desses vehiculos foram montados nas Oficinas de Rio Grande 2 vagões fechados pertencentes á Jewish Colonisation Association.

O madeiramento para os 200 vagões fechados e para os 90 vagões gradeados de 28 toneladas foi preparado pelas Oficinas de Rio Grande, visto que sómente foi importada a parte metallica desses vehiculos.

Em virtude do preparo desse madeiramento, da avultada montagem do novo material rodante que occasionou grande accumulo de serviço na secção de reparação de carros e vagões, originando tambem carencia de espaço, a produção de vehiculos reparados foi inferior á do anno passado, o que aliás está justificado.

A fundição produziu 329.929 kilos de ferro, dando uma média mensal de 27.494 kilos, sendo a despesa total de 182:167\$790 e o preço médio do kilo de \$552 contra \$687 em 1925; e 99.519 kilos de bronze, dando uma média mensal de 8.293 kilos, sendo a despesa total de 209:987\$700 e preço médio do kilo de 2\$110 contra 4\$052 em 1925.

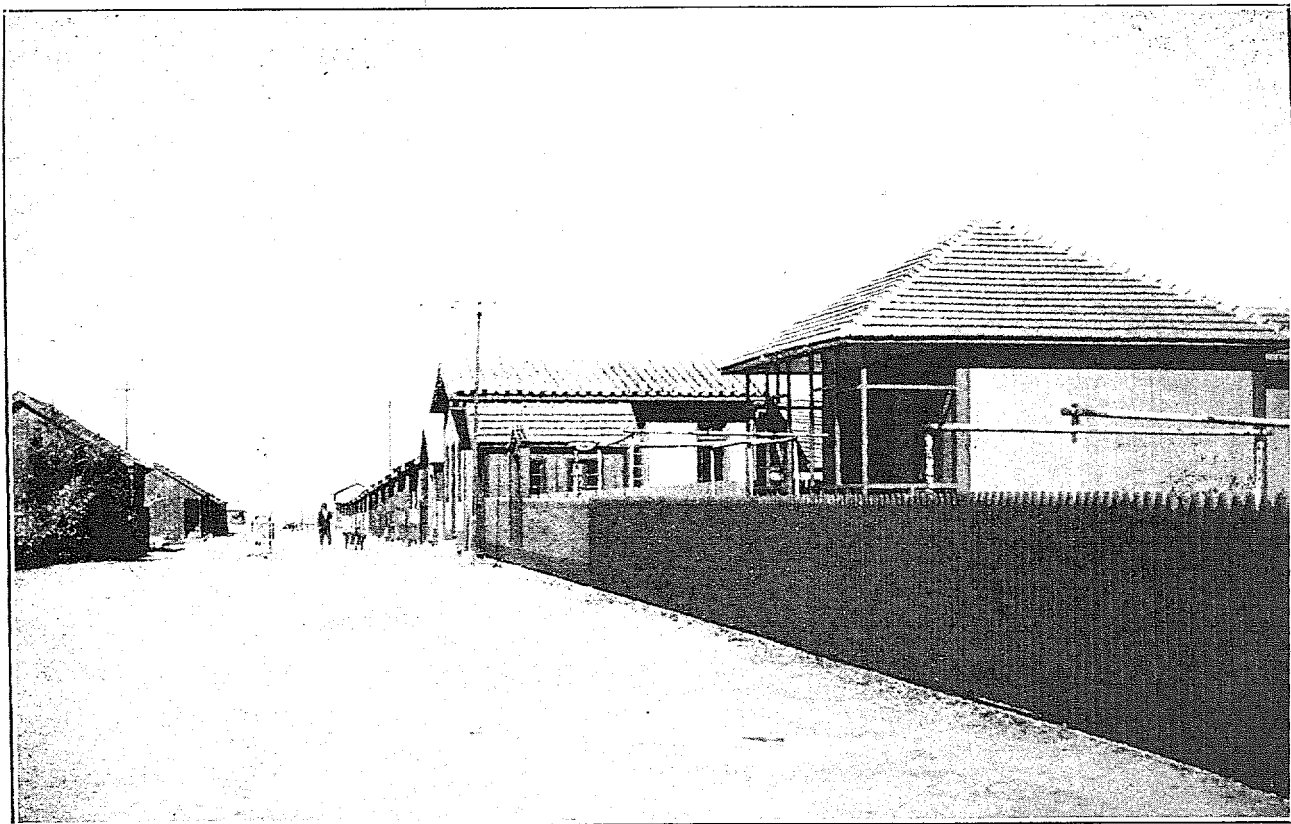
Melhoramentos internos

Foram os seguintes os melhoramentos introduzidos nas Oficinas de Rio Grande:

Foram construidos:

Para a Secção de fundição

Tres caixões de madeira com comprimento total de 5.500 m/m, sendo dividido cada um em 4 secções com 1.200×1.300 m/m, para guar



Villa operaria do pessoal da Locomoção, situada em Cacequy, vendo-se a "Avenida Eng.º Madureira", cuja construção foi iniciada em 1923. Existe ali actualmente, 28 casas de madeira que assentam sobre pilares de alvenaria.

dar bronze novo, bronze, cavacos de bronze, cobre, zinco, estanho, chumbo e ferro fundido velho;

Duas mezas de chapa de ferro; comprimento 550 m/m, altura 650 m/m, largura 450 m/m, com uma prateleira ao centro, columnas de tubo velho;

Para a Secção de tornos

Uma meza de ferro, sobre columnas de tubo velho, com prateleiras ao centro; altura 800 m/m, largura 1.200×1.500 m/m de comprimento;

Vinte e duas mezas de ferro; comprimento 1.000 m/m, altura 800 m/m, largura 600 m/m;

Para a Secção de ajustagem

Um desempeno de ferro fundido, sobre columnas de tubos velhos; comprimento 2.000 m/m, largura 1.000 m/m e espessura 150 m/m;

Duas prateleiras, guarnecidas de pinho, sobre columnas de tubo velho, com 5 divisões para guardar parafusos e porcas velhas, com 2.000 m/m de altura, 3.000 m/m de comprimento e 450 m/m de largura;

Dez armarios-prateleiras, guarnecidos de pinho, columnas de tubo velho; altura 1.250 m/m, comprimento 2.100 m/m, largura 1.000 m/m, para guardar bronzes e metaes;

Onze armarios para guardar roupa dos operarios, com 4 divisões cada armario; altura 2.000 m/m, comprimento 1.900 m/m e largura de 250 m/m;

Dez armarios guarda-roupa para os chefes de turmas; altura 1.850 m/m, comprimento 1.300 m/m, largura 450 m/m;

Para a Secção de ferraria

Um desempeno de ferro fundido, sobre columnas de tubos velhos; comprimento 2.000 m/m, largura 1.000 m/m, espessura 150 m/m;

Para a Secção de caldeireiros de cobre

Duas prateleiras duplas, guarnecidas de pinho, apoiadas em columnas de tubo; altura 2.100 m/m, comprimento 2.100 m/m, largura 700 m/m;

Para a Secção de electrogenio

Dois desempenos de ferro fundido; comprimento 1.000 m/m, altura 800 m/m, largura 700 m/m;

Para a secção de solda a oxygenio

Um gerador de gaz acetylene, com chapa de 2 m/m, 2 gavetas com

capacidade de 25 kilos de carbureto, assente sobre um trolley para facil transporte;

Duas mesas de chapa de ferro de 2 m/m;

Para a Secção de ferraria de carros e vagões

Duas forjas de alvenaria, cupula e chaminé de chapa de 4 m/m, comprimento 2,500 m/m, largura 1,300 m/m, altura 750 m/m;

Para a sub-estação electrica

Asentamento de uma bancada para operarios;

Nos edificios em geral

Procedeu-se á caiação garal interna nos edificios das officinas e sub-estação electrica;

Nos machinismos

Removeu-se um compressor de ar, pequeno, já existente, para junto da machina a vapor, fixa, de 40 H. P

Concluiu-se a remoção das 2 caldeiras geradoras de vapor, para fóra do edificio, tendo-se feito novas installações de encanamentos para distribuição de vapor. Nesse serviço foram utilizados 60 metros de cano de 80 m/m de diametro. A área desocupada pelas 3 caldeiras no interior do edificio serviu para ampliar a secção de fundição de ferro e bronze.

Reconstruiram-se 5 forjas duplas de alvenaria com 5 cupulas novas.

Foi terminada a montagem de uma serra para desdobrar madeiras falquejadas de 30×40 cms. de secção, construida pela Maschinenfabrik Kappel.

Força motriz das officinas de Rio Grande

A 11 de Maio de 1926 foi inaugurado o novo grupo motor electrico, installado na sub-estação das officinas de Rio Grande.

Este grupo, cujo motor é de 300 H. P. — 2.000 volts — 85 ampéres, 3 phases, 60 cyclos e cujo gerador é de 200 kw. — 250 volts — 800 ampéres, recebe energia electrica alternativa da Uzina do Porto e a transforma em corrente continua de 250 volts, que é distribuida para os diversos motores das officinas.

Entrou tambem em funcionamento o possante compressor de ar Ingersoll — Rand, de 150 H. P. que recebe energia do grupo motor de 300 H. P.

A experiencia então realizada deu bons resultados, ficando demonstrada a excellencia da referida installação, melhorando extraordinariamente o funcionamento das machinas ferramentas que luctavam com falta de força motora e de machinas pneumaticas.

Como resultado dessas installações, o numero de caldeiras em serviço foi reduzido de 5 para 3, sendo uma para os martellos a vapor, da secção de ferraria; uma para a machina fixa de 40 H. P., da secção mechanica e outra para o accionamento das machinas da secção de carpintaria.

A machina-fixa Cail Hallot, de 40 H. P. e respectiva caldeira serão, porém, paralyzadas logo que chegarem os 3 motores electricos de 30 H. P. cada um, já encommendados.

Entrará ,então, em funcionamento um outro grupo thermo-electrico, de 80 H. P. já existente e installado ultimamente na sub-estação electrica, para accionar os 3 motores electricos que constituirão a energia para o funcionamento de parte das machinas-ferramentas da secção mechanica e de fundição, em substituição da machina fixa de 40 H. P. e respectiva caldeira que ficarão de reserva.

Em resumo a força-motriz das Officinas de Rio Grande passará a ser a seguinte:

Na Sub-Estação electrica:

para as machinas da secção mechanica:

1 grupo gerador, Westinghouse Electric & Mfg. C. ^o — Pittsburg, PA. — U. S. A.	300 H.P.	
1 grupo thermo-electrico, Browett, Lindley & C ^o Ltd. Engineer — Manchester — England (The British Westinghouse Electric Mfg. C ^o Ltd. — England	80 H.P.	380 H.P.

Na Secção de carpintaria:

1 motor a vapor, constituido da transformação da antiga locomotiva Baldwin n. ^o 64.....	220	220 H.P.
Total geral		600 H.P.

Na Secção de ferraria:

1 caldeira a vapor para os martelletes.....		100 H.P.
---	--	----------

Força motriz de reserva:

1 machina fixa Cail Hallot e respectiva caldeira..		40 H.P.
--	--	---------

O grupo motor-electrico, Westinghouse e o compressor de ar Ingersoll-Rand importados pela Brasil Railway, então administradora da Viação, foram encontrados encaixotados e depositados no Deposito de locomotivas de Santa Maria, quando em 1920 o Governo do Estado tomou conta da Viação Ferrea.

Foram, em seguida, transportados para as Officinas de Rio Grande, afim de serem ali installados, aproveitando-se o edificio construido para a sub-estação electrica, em 1911.

Por falta de energia do Porto que só foi fornecida em principios de 1926, isto é, quando então montou uma turbina a vapor de 1.000 H. P., sómente nessa data foi possivel pôr em funcionamento o referido grupo motor-electrico.

Apezar de relativamente alto o custo do kw-hora da energia triphasica fornecida pelo Porto, dispomos agora, como acima dissemos, de força-motriz para mover, efficientemente, as novas machinas-ferramentas, o que ha muitos annos não acontecia.

Officinas de Gravatahy

A producção foi a seguinte:

Locomotivas reparadas	13
Carros reparados	20
Vagões reparados	172

A producção de carros e vagões nas Officinas de Gravatahy foi reduzida em consequencia da revolução, que occupou o pessoal respectivo, em determinados mezes, na collocação de bancos e na abertura de janelas nos vagões para transporte de forças.

Para a mesma redução cooperou a enchente de S. Miguel, que reduziu a 7 o numero de vehiculos reparados em Setembro, quando a média da producção mensal oscilla entre 15 e 20 vagões.

A fundição produziu 19.376 kilos de bronze, dando uma média mensal de 1.614 kilos, sendo a despesa total de 47:307\$250 e o custo médio do kilo de 2\$442 contra 4\$175 em 1925. Nestas Officinas não se funde ferro.

Melhoramentos internos

Durante o anno executaram-se os seguintes melhoramentos internos nas Officinas de Gravatahy:

Construcção de uma bancada para uma nova turma de ajustadores;

Construcção de uma nova privada para o pessoal das Officinas;
Augmento do galpão da secção de carpintaria;

Reconstrucção da prensa hydraulica para eixos e reforma geral do guindaste auxiliar da mesma;

Construcção de uma porta de cedro para a secção de electricidade, bem como 4 esquadrias e 2 ponteiros para as janellas do mesmo edificio e collocação dos vidros;

Construcção de uma porta de cedro para a secção de motores;

Além destes melhoramentos, soffreram concertos diversas machi-

nas, taes como tornos mechanicos, torno electrico de rodados, plainas, machinas de furar e atarrachar, bem como os motores a gaz pobre aqui installados.

Foram tambem confeccionados diversos utensilios para uso das officinas e muitas ferramentas como brocas, puas, escareadores, alargadores, machos, etc.

Novas Officinas de carros e vagões do kilometro 3

Os trabalhos de terraplenagem e da construcção de pavilhões para as novas officinas de carros e vagões, no kilometro 3 da linha de Santa Maria a Porto Alegre, iniciados em Outubro de 1925, proseguiram até fins de Agosto de 1926, data em que foram paralyzados por medida de ordem economica, para serem reiniciados nos primeiros mezes de 1927.

Ao ser a obra paralyzada haviam sido executados os seguintes trabalhos:

“Por parte da 4.^a Divisão — O movimento de terras para o assentamento de 2 grupos de pavilhões, cada um de 100×60 metros, para abrigo dos vehiculos, tendo ainda aterrado área sufficiente para assentamento do terceiro grupo.

“Por parte da 3.^a Divisão“ — A construcção e montagem da ferragem, do madeiramento e da cobertura dos primeiros 2 grupos de pavilhões para abrigo de vehiculos, sendo que parte do 2.^o grupo não ficou terminada.

Cada grupo de pavilhões compõe-se de 4 ditos de 15 metros de largura por 100 de comprimento, cada um, resultando a largura total de 60 metros para cada grupo.

Os 2 pavilhões centraes de cada grupo, são mais altos que os lateraes, para receber a installação de pontes rolantes e para proporcionar melhor claridade e ventilação no seu interior.

Conforme expuzemos no relatorio de 1925, as novas Officinas do kilometro 3 constam de:

— 3 grupos de pavilhões, de 100×60 cada um, para abrigo de vehiculos, sendo dois destinados a construcção e reparações de vagões, com capacidade total para 75 unidades e um para a construcção e reparação de carros de passageiros, com capacidade para 35 unidades.

De accôrdo com a capacidade dos 3 grupos, garante-se facilmente a producção de 2.100 vagões e 220 carros por anno.

— 1 pavilhão de 15×50 metros para a secção de serraria;

— 2 pavilhões de 15×50 metros cada um para a secção de carpintaria mechanica;

— 1 pavilhão de 15×50 metros para as secções de carpintaria manual ;

— 1 pavilhão de 15×50 metros para as secções de tornos de rodas e de ferração de bandagens;

— 1 pavilhão de 15×100 metros para o armazem do Almoxarifado;
— 1 edificio de alvenaria para a Uzina Thermo-Elctrica de Força Motriz;

— 1 edificio de alvenaria para o Escriptorio das Officinas.

Esses pavilhões e edificios estão sendo construidos pelas officinas de Santa Maria.

Proseguem os estudos da 3.^a Divisão, sobre os detalhes da construção das officinas, localização de machinas-ferramentas usadas, aquisição de machinas-ferramentas novas e sobre a força motriz.

INSPECTORIA DE ELECTRICIDADE

Durante o anno, funcionaram com regularidade as uzinas electricas de Santa Maria, Rio Grande, Gravatahy, Cacequy, Bagé, Passo Fundo, Marcellino Ramos, Bento Gonçalves e Montenegro, fornecendo luz ás diversas repartições da Viação Ferrea nessas localidades e força ás Officinas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy.

— Em Santa Maria a rede electrica foi completamente reformada, substituindo-se varias linhas por outras mais pesadas, melhorando sensivelmente a eficiencia da Uzina.

— Na uzina de Rio Grande, terminou-se a installação de um grupo de 300 H. P. para o fornecimento de força ás officinas, conforme já foi antes esclarecido.

— Na uzina de Gravatahy destaca-se o preço baixo da corrente electrica produzida pelos motores a gaz pobre, que foi de \$376.

— A uzina de Garibaldi, a 15 de Agosto, por conveniencia da Viação, recomeçou a fornecer luz ás diversas dependencias da Viação naquella localidade, o que antes era feito pela Intendencia Municipal.

— Na uzina de Bento Gonçalves, occorreu um incendio na noite de 29 de Outubro, sendo pequenos os prejuizos soffridos pois, 12 dias após, recomeçou a funcionar.

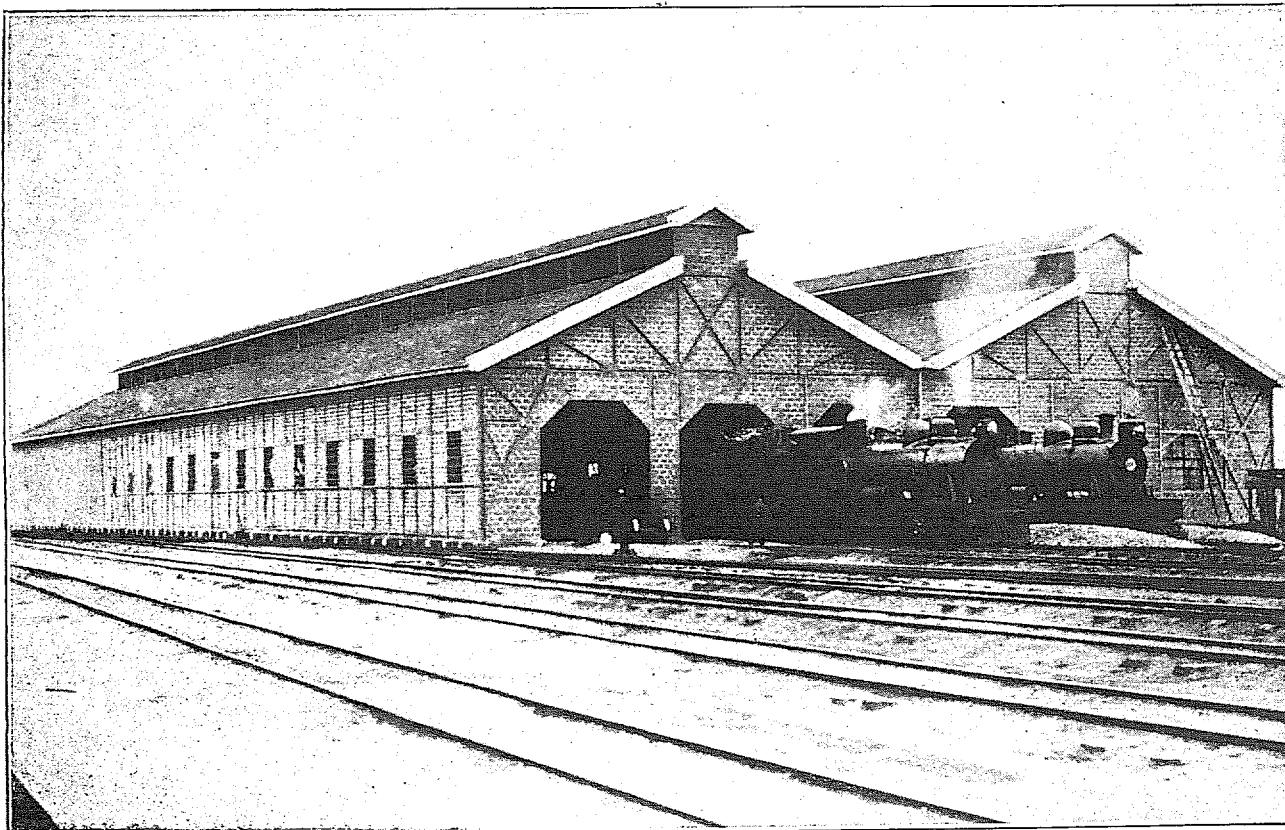
Em virtude do preço offerecido pela uzina hydro-electrica da Municipalidade para o fornecimento de luz á Viação, entramos em negociações, que ainda proseguem, com a Intendencia daquella localidade.

Após a conclusão desta a actual uzina de Bento Gonçalves será aproveitada na estação de Cerro Chato, onde se faz muito necessaria.

— A 1.^o de Abril, foi inaugurada a uzina electrica da Viação no Deposito de Sant'Anna, com excellentes resultados. Foi installado ali um locomovel de 2 cylindros de alta pressão, com força de 15 H. P., que já pertencia á Viação, ligado por meio de uma correia a uma transmissão que acciona um dynamo Charleroi de 10 H. P., completamente reformado na uzina de Santa Maria. O quadro distribuidor é de marmore, foi, tambem, preparado na Uzina de Santa Maria.

A rede electrica da esplanada e edificio da estação de Sant'Anna foi completamente reformada.

— Todas as uzinas forneceram boa luz e força e por preços relativamente baixos, como se verifica nos quadros que seguem:



Vista geral do Deposito de locomotivas em Piratiny, situado no kilometro 498,558 da linha de Bagé a Rio Grande e construido recentemente.

Comprimento total do edificio.....	80 metros
Largura total	33 metros
Capacidade de abrigo	16 locomotivas
Capacidade de conservação.....	30 locomotivas

Possue 4 valas de inspecção de 76 metros de comprimento cada uma e 1 vala falsa de 20 metros de comprimento.

Areas:	
Usina	60 m ²
Caldeiraria e ferraria	124 m ²
Secção mechanica	270 m ²
Sub-Armazem	100 m ²
Ferramentaria	24 m ²
Secção de ferramentas de machinistas.....	28 m ²
Escola	28 m ²
Secção de lubrificantes	64 m ²
Carpintaria	60 m ²
Sala de ordem	29 m ²
Escritorio do chefe do Deposito.....	32 m ²

O novo Deposito dispõe de força thermo-electrica para accionamento da officina mechanica e para illuminação das suas dependencias, dos demais edificios e do recinto da Estação. As machinas-ferramentas são dotadas de motor electrico individual. Dispõe, ainda, de ar comprimido para accionar as machinas-pneumaticas. A agua para o consumo do Deposito é fornecida por meio de uma bomba centrifuga electrica.

**CONSUMO MÉDIO DIÁRIO DE COMBUSTIVEL E POTENCIA MÉDIA FORNECIDA PELAS DIVERSAS USINAS
DURANTE O ANNO DE 1926**

UZINAS	Combustivel queimado por dia			Consumo total de combustivel revertido a carvão nacional kgs.	Caracteristicos do gerador			Voltagem média verificada	Corrente média verificada	Kw-hora fornecidos por dia	Consumo de carvão nacional		OBSERVAÇÕES
	Carvão nacional kgs.	Carvão briquette kgs.	Lenha m ³		Voltagem normal	Corrente normal	Potencia normal				kg. por kw/hora	kg. per HP/hora	
Santa Maria...	692	47	12,4	3.257	230	522	120 kws.	240	287	655	4,97	3,66	Força Off. 9,5 horas.
" " ...	369,5	10,4	6,26	1.640	230	193	50 H.P.	235	98	276	5,94	4,37	Luz 12 horas.
" " ...	17,6	—	1,88	393,6	—	—	—	—	—	—	—	—	Força motriz Dep.
" " ...	—	—	1,36	272	—	—	—	—	—	—	—	—	Carga baterias.
Rio Grande....	—	1.635	—	2.943	250	273	60 kws.	210	98	175	16, 8	12,36	Força Off. grupo 80 H. P.
" "	—	1.150	—	2.070	230	245	56 "	236	95	190	10, 9	8, 1	Força e luz Off. 8,5 hs. motor 64.
" "	—	—	—	1.525	250	800	200 "	249	573	1212,5	—	—	Força Off. 8,5 hs. grupo 300 H.P.
Gravatahy	272	—	1,09	490	230	145	32 "	223	47	131	3,74	2,75	Luz 12,5 horas.
Cacequy	681	192	—	1.027	230	87	20 "	211	30	77	13, 3	9, 8	" 12,15 "
Bagé	—	449	0,75	958	220	60	15 H.P.	220	37	98	9,77	7, 2	" 12 "
Passo Fundo...	—	—	6	1.200	220	60	15 "	220	34	89,7	13, 3	9, 8	" 12 "
M. Ramos.....	—	—	1,8	350	220	28	7 "	225	17	24,8	14, 5	10, 8	" 6,5 "
B. Gonçalves...	—	—	1,7	340	220	35	8 kws.	220	22	29	11, 7	8,61	" 6 "
Garibaldi	—	—	2	400	220	45	10 "	220	27	32,6	12, 3	9,05	" 5,5 "
Montenegro ...	271	—	1,7	611	230	35	8 "	219	19	49,9	12, 2	8, 9	" 12 "
Sant'Anna	65	266	2,5	1.043	220	35	10 H.P.	213	24	62,3	16, 8	12, 3	" 12,10 "

CONSUMO MÉDIO MENSAL DE COMBUSTÍVEIS, LUBRIFICANTES DIVERSOS, E CUSTO MÉDIO DO KW-HORA FORNECIDO PELAS DIVERSAS UZINAS DURANTE O ANNO DE 1926

UZINAS	Consumo total de combustíveis revertidos a carvão nacional	Custo total do combustível queimado	Consumo de lubrificantes, kerozene e estopa, e custo total					Pessoal	Despesa mensal total	Numero de kws. fornecidos por mez	Custo do kilo-watt-hora	OBSERVAÇÕES
			Oleo A	Oleo B	Kerozene Lts.	Estopa	Custo total					
	T		L	L		kg						
Santa Maria...	97,710	4:176\$600	41	44,5	8	13,5	147\$900	1:037\$500	5:362\$000	19.665	\$271	Força e luz ás Offs.
" " ...	49,200	2:103\$800	23	26	5	8	86\$400	812\$500	3:002\$700	8.287	\$362	Luz motor 40 H.P.
" " ...	146,910	6:280\$400	64	70,5	13	21,5	234\$300	1:850\$000	8:364\$700	27.952	\$299	Custo médio do kw-hora.
Rio Grande....	88,290	4:095\$000	30	—	8	10	70\$800	600\$000	4:765\$300	5.235	\$910	Força Offs. grupo 80 H.P.
" "	62,100	3:450\$000	30	60	15	10	147\$000	600\$000	4:197\$000	5.723	\$734	Luz e força Offs. motor 64.
" "	45,750	18:300\$000	2	—	10	8	18\$600	300\$000	18:618\$600	36.375	\$511	Força grupo 300 H.P.
Gravatahy	14,700	734\$900	60	—	—	10	192\$000	550\$000	1:476\$900	3.930	\$376	Luz.
Cacequy	30,810	1:801\$800	20	20	6	7	72\$000	310\$000	2:183\$800	2.310	\$945	"
Bagé	28,740	1:527\$000	30	20	6	7	90\$000	250\$000	1:867\$000	2.940	\$635	"
Passo Fundo...	36,000	1:080\$000	40	—	7	10	88\$200	250\$000	1:418\$200	2.691	\$527	"
M. Ramos.....	10,800	324\$000	12	15	3	3	45\$000	250\$000	619\$000	744	\$832	"
Bento Gonçalves	10,200	306\$000	7,5	7,5	3	3	27\$900	300\$000	633\$900	870	\$728	"
Garibaldi	12,000	360\$000	7,5	7,5	3	3	36\$900	220\$000	616\$900	978	\$630	"
Montenegro ...	18,330	819\$300	18	10	4	5	52\$800	340\$000	1:212\$100	1.497	\$809	"
Sant'Anna	31,290	1:477\$500	15	15	6	8	58\$200	250\$000	1:785\$700	1.869	\$955	"

No decorrer de 1926 o serviço de iluminação dos carros de passageiros foi attendido com regularidade.

Com a instalação de luz propria, isto é, de dynamos e accumuladores em carros de 2.^a classe, muito tem melhorado a iluminação electrica dos trens.

Na relação a seguir, constam os serviços effectuados pelas diversas secções da Inspectoria de Electricidade, nos carros de passageiros.

Instalação de luz propria (dynamos e accumuladores) em :

- 2 carros restaurantes
- 5 Carros de 2.^a classe
- 1 carro de inspecção
- 1 carro de administração — Total 9 carros.

Instalação de luz electrica em :

- 1 carro de inspecção
 - 1 carro funebre — Total 2 carros.
- Foram reformadas as instalações electricas em:
- 9 carros de 1.^a classe
 - 4 carros de 2.^a classe
 - 4 carros de bagagem
 - 3 carros restaurantes
 - 2 carros dormitorios
 - 1 carro de inspecção — Total — 23 carros.

Soffreram revisão geral com substituição de dynamos accumuladores, etc. :

- 105 carros de 1.^a classe
- 24 carros de 2.^a classe
- 8 carros de administração
- 9 carros restaurantes
- 13 carros de inspecção
- 13 carros dormitorios
- 5 carros pagadores
- 1 carro de bagagem — Total — 178 carros.

Em 31 de Dezembro de 1926 a Viação Ferrea possuia 177 carros munidos de dynamos e accumuladores para iluminação electrica, cuja relação, por classe, é a seguinte:

- 6 carros de administração
- 1 carro reservado
- 13 carros de inspecção
- 4 carros pagadores
- 7 carros restaurantes
- 2 carros restaurantes-auxiliares
- 11 carros dormitorios

- 37 carros de 1.^a classe
- 15 carros de 1.^a classe com buffet
- 30 carros de 2.^a classe
- 1 carro de bagagem.

Os demais carros estão dotados de instalação com toma-corrente para iluminação eléctrica.

No período de 1926 funcionaram normalmente as instalações eléctricas das locomotivas.

Das 273 locomotivas existentes, 144 dellas são dotadas de turbo-dinamos para iluminação eléctrica, ou sejam 52,7% do total das locomotivas existentes.

Pela Inspectoria de Electricidade, foram, durante o anno, revisados 617 turbo-dinamos de instalação de locomotivas.

Secção de galvanoplastia

Em principios de Maio de 1926, foi, definitivamente installada na séde da Inspectoria de Electricidade em Santa Maria, a secção de galvanoplastia.

A referida secção acha-se regularmente montada e póde attender, dentro dos seus recursos, todo o serviço de nickelagem.

Dispõe de um grupo electrico transformador, para 8 volts por 40 ampéres e um quadro de marmore completo, com todos os aparelhamentos necessarios aos fins electrolyticos.

Torna-se, porém, indispensavel a ampliação da secção actual, para o seu efficiente funcionamento.

INSPECTORIAS DE TRACÇÃO E DO MATERIAL RODANTE

Os serviços das 5 secções de tracção que abrangem 17 depositos e 27 postos de visita correram normalmente durante o período de 1926.

1.^a Secção de Tracção

Persiste a necessidade da construcção de um novo Deposito de Locomotivas em Gravatahy, pelas causas já ennumeradas no relatorio de 1925.

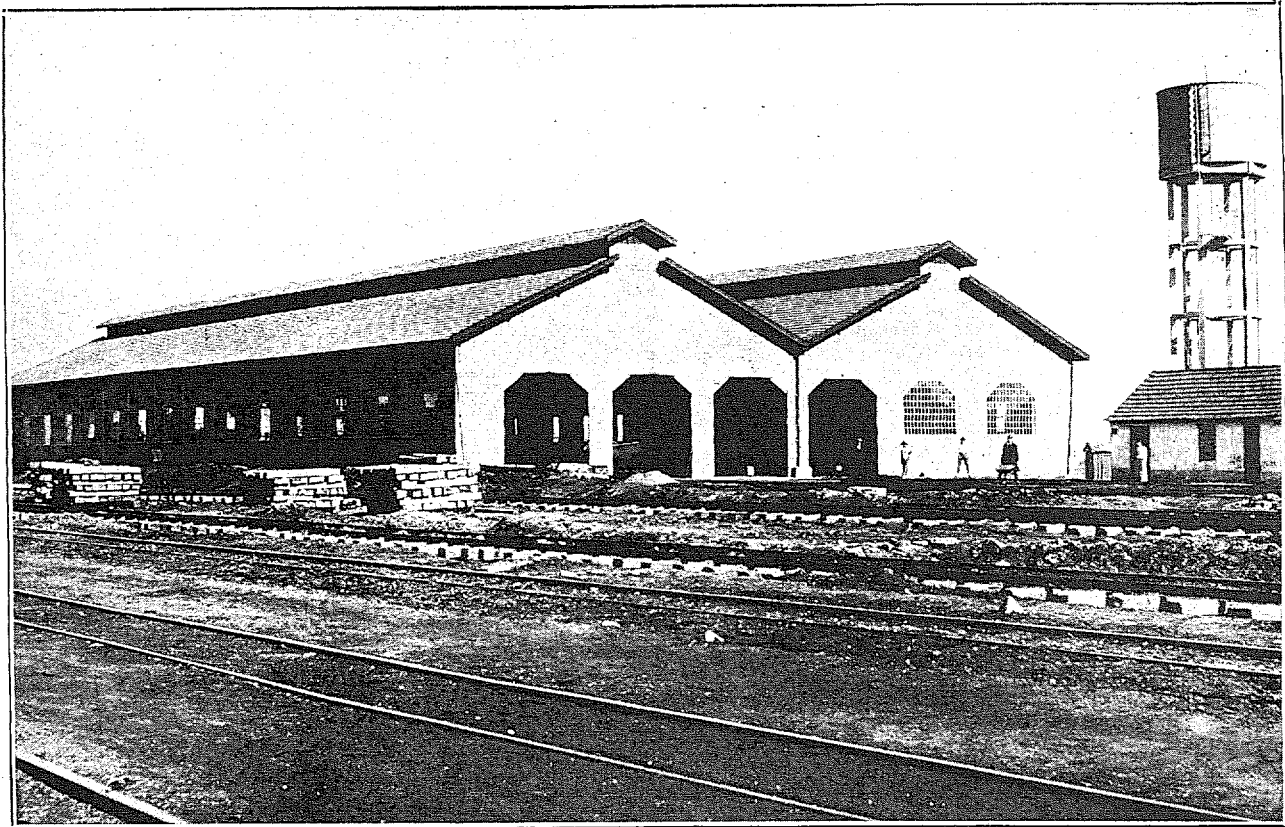
O projecto respectivo já foi elaborado e a construcção será iniciada em 1927.

A 3.^a Divisão está estudando as actuaes condições do Deposito de Montenegro e installações respectivas, como sejam carvoeiras, giradores, hydrantes, etc., que necessitam de reforma geral.

Sobre os Depositos de Taquara e Garibaldi, assim como os Postos de Visita da 1.^a Secção nada temos a accrescentar.

2.^a Secção de Tracção

Durante o anno proseguiram os trabalhos de construcção de uma



Vista geral do novo Deposito de locomotivas, em Couto, km. 184.2 da linha de Santa Maria a Porto Alegre.

Características do Deposito:	
Capacidade de conservação.....	30 locomotivas
Capacidade de abrigo.....	12 locomotivas
Comprimento total do edificio.....	60 metros
Largura total do edificio.....	33 metros
4 vallas de inspeção de.....	55 metros cada

Áreas:	
Usina thermo-electrica	60 m ²
Caldeiraria e ferraria	200 m ²
Secção mechanical	224 m ²
Ferramentaria	24 m ²
Sub-Armazem	79 m ²
Ferramentas de machinistas.....	30 m ²
Secção de oleos e lubrificantes.....	33 m ²
Sala de ordens	30 m ²
Escriptorio do chefe de deposito.....	33 m ²

As machinas-ferramentas e a bomba da installação hydraulica serão accionadas por motores electricos que receberão corrente gerada pela propria usina do Deposito. Tambem será installado um compressor de ar para accionamento de machinas-ferramentas pneumaticas.

valla falsa e de duas vallas longitudinaes, no galpão construido ao lado do Deposito de Santa Maria.

Continuaram tambem em execução os serviços de ampliação de linhas no Deposito e respectivo pateo.

No mesmo Deposito foram, ainda, executados melhoramentos no Escriptorio da Inspectoria e nas secções de ferraria, caldeiraria e ajustagem.

Comtudo, todas essas providencias ainda não satisfazem as necessidades do principal Deposito da Viação Ferrea, devido ao crescente desenvolvimento do trafego. Tal assumpto será objecto de estudos da 3.^a Divisão e opportunamente resolvido.

Conforme constou no relatorio do anno passado, para descongestionar os Depositos de Santa Maria e Montenegro, proseguiu-se a construcção do Deposito de Couto, iniciada em 1925, cujo edificio, no fim do anno já permittiu abrigar as locomotivas ali destacadas, e a remoção do escriptorio e da secção mechanica do antigo deposito.

O novo edificio é de construcção moderna, com estrutura metallica e paredes de tijollo; méde 60 metros de comprimento por 33 de largura, possui uma valla falsa e quatro linhas com vallas de inspecção, podendo abrigar 12 locomotivas.

O Deposito será dotado de officina mechanica moderna, constituida de machinas-ferramentas accionadas a electricidade; o abastecimento de agua será feito por bomba electrica e as carvoeiras, que são de alvenaria, serão providas de um guindaste a vapor para descarga e fornecimento de carvão.

Toda essa aparelhagem será em parte adquirida e em parte preparada nas officinas de Santa Maria, devendo terminar-se toda a installação em 1927.

Ainda, em logar apropriado, foram construidas 15 casas para operarios e uma casa para dormitorio do pessoal.

No Deposito de Cruz Alta foi reconstruido o dormitorio para o pessoal e ampliado o compartimento destinado ao fornecimento de lubrificantes.

Em Jacuhy foi construido um Deposito para locomotivas, possuindo divisões para abrigo de locomotivas, escriptorio do Chefe do Deposito e secção de ajustagem. A parte destinada ás locomotivas dispõe de uma valla falsa e duas longitudinaes. Além disso foram construidas 4 casas para operarios e uma carvoeira.

3.^a Secção de Tracção

A construcção do novo Deposito de Locomotivas em Cacequy, iniciada em 1925, foi paralyzada em 1926 por motivos de ordem superior. As columnas que já haviam sido levantadas foram porém derrubadas por um violento temporal.

Persiste ainda, a urgente necessidade de serem proseguidos os trabalhos dessa construção.

Durante o anno foram concluidas mais 9 casas para operarios da 3.^a Divisão e 1 casa de alvenaria para o Inspector de Tracção, em Caecy.

Em principios de 1926, conforme ficou mencionado no capitulo referente á Inspectoria de Electricidade, foi installado no Deposito de Sant'Anna um locomovel de 15 H. P., para fornecimento de luz electrica. Este locomovel durante o dia acciona as machinas-ferramentas do Deposito, em substituição de um antigo motor a explosão, de pequena potencia e pouco economico.

Quanto aos Depositos de Uruguayana e Alegrete, nada temos a acrescentar.

4.^a Secção de Tracção

O Deposito de Bagé precisa, como já foi dito no relatorio de 1925, ter a sua capacidade triplicada, o que será objecto de estudos por parte da 3.^a Divisão.

Entretanto, para attenuar as difficuldades actuaes, foram introduzidos alguns melhoramentos na secção de sub-armazem, secção de ajustagem, ferramentaria e carpintaria. Foi, tambem, installado um seccador de areia e iniciada a construção de uma casa para deposito de lubrificantes.

O escriptorio da Inspectoria foi tambem completamente remodelado.

As obras de construção do novo Deposito de Piratiny estavam muito adiantadas, já tendo, ultimamente, permittido o abrigo de locomotivas.

Este Deposito que é do mesmo typo do Deposito de Couto, é, entretanto, mais longo, medindo 80 metros de comprimento contra 60 metros daquelle.

Sua capacidade de abrigo é de 16 locomotivas;

Será, tambem, dotado de installações modernas, machinas-ferramentas accionadas a electricidade, devendo ser adquirida uma machina semi-fixa de 50 H. P. para sua força motriz.

Quanto ao Deposito de Rio Grande nada ha a registrar, sendo que ali foi construida uma casa de moradia para o Chefe do Deposito e outra para o seccador de areia, typo especial, ali installado.

5.^a Secção de Tracção

O Deposito de Passo Fundo continua nas condições anteriores, carecendo, porém, de grandes reformas, o que será estudado pela 3.^a Divisão.

Em Marcellino Ramos proseguram normalmente os serviços de intercambio a cargo do Deposito ali localisado.

V.F.R.G.S.

1ª Divisão - 2ª Sub-Divisão.

CONSUMO de COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES, OUTROS e RESPECTIVOS PREÇOS MEDIOS nas OFFICINAS nos ANOS de 1925 e 1926.

1925

1926

CARVÃO EXTRANGEIRO
BRIQUETTE



963322

Preço medio
CARDIFF



763061



744559

COKE



853525

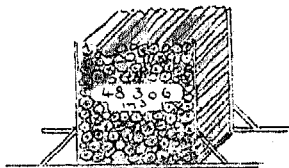


169500

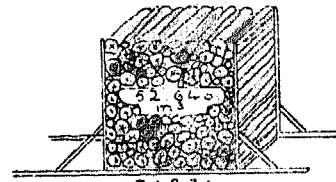
LENNA



1489076



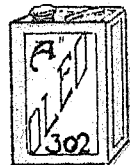
73904



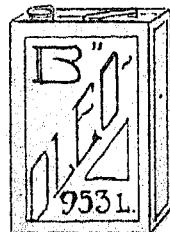
74836

1925

OLEOS



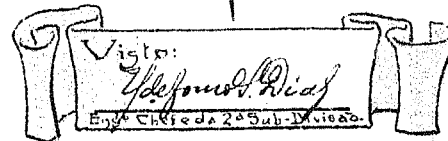
14019



4633



4647



4849

1926



4602

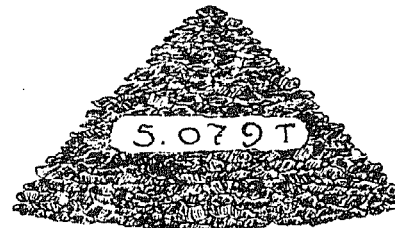


4627

1925

1926

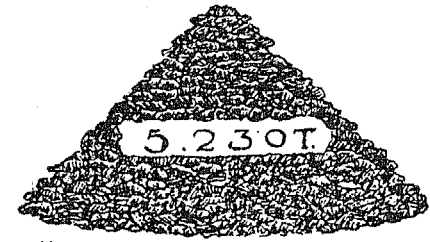
CARVÃO NACIONAL



5.079 T

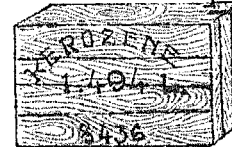
503246

Preço medio
KEROZENE



5.230 T

493395



14941

ESTOPA



2113 K

15925

NÓS de PINHO



5325



173219



605 m3

174585

Inspectoria do Material Rodante

Os serviços desta Inspectoria, com séde em Santa Maria, proseguiram normalmente. O seu escriptorio, que era situado no Deposito de Locomotivas, foi transferido para uma das salas do escriptorio do Movimento, da mesma cidade.

Os postos de Visita de Santa Maria e Pinhal funcionaram com regularidade.

INSTALLAÇÃO DE SUB-ARMAZENS DE MATERIAL NOS DEPOSITOS DE LOCOMOTIVAS

Para melhor controle do consumo de materiaes nos Depositos de Locomotivas, foram creados, durante o anno, 11 sub-armazens que são os seguintes:

1.ª Secção

Deposito de Montenegro	1	
" " Taquara	1	2
	—	

2.ª Secção

Deposito de Couto	1	
" " Cruz Alta	1	2
	—	

3.ª Secção

Deposito de Cacequy	1	
" " Alegrete	1	
" " Uruguayana	1	
" " Sant'Anna	1	4
	—	

4.ª Secção

Deposito de Bagé	1	
" " Piratinny	1	2
	—	

5.ª Secção

Deposito de Passo Fundo	1	
	—	
Total geral		11

O material existente nesses Depositos, depois de inventariado regularmente, foi transferido para o Almojarifado.

A referida transferencia de materiaes importou num total de 346:356\$560, que foi creditado á 3.^a Divisão.

COMBUSTIVEIS

Durante o anno de 1926, foi recebido o seguinte combustivel:

NATUREZA DO COMBUSTIVEL	Quantidade	Despesa total	Custo da unidade
	T		
Carvão briquette	40.896,915	3.332:698\$290	81\$887
" coke	348,912	66:908\$700	191\$763
" americano	810,987	69:772\$430	86\$033
" cardiff	2.076,234	152:022\$930	73\$220
" nacional	132.785,600	6.075:715\$440	45\$755
	m ³		
Lenha	743.472,000	6.214:286\$930	8\$302
Nós de pinho.....	9.037,000	156:894\$450	17\$361

Os saldos existentes em 31 de dezembro de 1926 eram:

	T
Carvão briquette	11.362,281
" Coke	226,985
" nacional	8.210,066
	m ³
Lenha	171.743,000
Nós de pinho.....	1.264,500

Comparando os combustíveis recebidos em 1926 e 1925, teremos:

NATUREZA DO COMBUSTIVEL	Quantidade		Despesa		Custo da unidade	
	1926	1925	1926	1925	1926	1925
Carvão briquette.....	T 40.896,915	T 23.474,000	3.332:698\$290	2.192:165\$600	81\$887	93\$386
Carvão coke.....	348,912	608,000	66:908\$700	86:732\$710	191\$763	142\$652
Carvão americano.....	810,987	—	69:772\$430	—	86\$033	—
Carvão Cardiff.....	2.076,234	3.222,000	152:022\$930	247:628\$190	73\$220	76\$843
Carvão nacional.....	132.785,600	148.688,000	6.075:715\$440	7.235:044\$772	45\$755	48\$659
Lenha.....	m ³ 748.472,000	m ³ 579.157,000	6.214:286\$930	4.577:149\$990	8\$302	7\$903
Nós de pinho.....	9.037,000	6.788,000	156:894\$450	116:317\$900	17\$361	17\$135

Preços unitarios, totaes, dos combustiveis, mez por mez, em 1925 e 1926

MESES	Carvão briquette		Carvão coke		Carvão Cardiff		Carvão nacional		Lenha		Nós de pinho	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Janeiro	98\$000	68\$700	215\$000	127\$000	—	72\$000	53\$000	50\$000	7\$500	7\$500	14\$500	16\$700
Fevereiro	98\$000	68\$700	215\$000	127\$000	—	70\$000	54\$000	50\$000	7\$200	7\$500	14\$700	16\$700
Março	105\$000	70\$000	165\$000	130\$000	—	72\$000	52\$000	50\$000	7\$200	7\$500	16\$000	17\$000
Abril	110\$000	72\$000	166\$000	130\$000	—	80\$000	52\$000	50\$700	7\$600	8\$000	16\$000	17\$800
Maió	105\$000	72\$000	166\$000	130\$000	—	80\$000	50\$000	50\$700	8\$000	8\$000	16\$000	17\$800
Junho	110\$000	81\$600	166\$000	133\$000	—	110\$000	48\$000	48\$300	8\$000	7\$700	17\$000	17\$900
Julho	115\$000	81\$000	160\$000	133\$000	97\$000	110\$000	48\$000	50\$000	8\$500	7\$700	17\$500	17\$500
Agosto	117\$000	80\$000	160\$000	192\$700	84\$000	80\$000	48\$000	50\$000	8\$500	7\$800	18\$000	16\$500
Setembro	70\$000	78\$000	131\$000	192\$000	60\$000	80\$000	50\$000	48\$000	8\$500	8\$000	18\$000	16\$500
Outubro	65\$000	80\$000	133\$000	150\$000	62\$000	80\$000	50\$000	48\$400	8\$200	8\$000	17\$000	17\$700
Novembro	91\$000	83\$000	147\$000	158\$000	65\$000	80\$000	50\$000	49\$000	8\$000	8\$000	17\$000	17\$500
Dezembro	95\$000	83\$000	152\$000	158\$000	75\$000	80\$000	50\$000	49\$000	7\$500	8\$200	17\$000	17\$500

**Consumo total de combustíveis em 1926, em todas as divisões da
Viação Ferrea:**

A despesa com os combustíveis em 1926, foi de 14.208:080\$618, inclusive a quantia de 447:144\$400, proveniente das despesas com o pessoal para o abastecimento dos trens; em 1925 essas despesas foram de 15.400:587\$575, inclusive 411:378\$600 de pessoal para o abastecimento dos trens.

O consumo discriminativo por combustível, foi de:

Carvão briquette

Consumo total	30.504,777 tons.
Média mensal	2.542,064 tons.
Custo total	2.320:227\$937

Carvão cardiff

Consumo total	1.176,554 tons.
Média mensal	148,046 tons.
Custo total	151:940\$050

Carvão nacional

Consumo total	130.334,061 tons.
Média mensal	10.861,171 tons.
Custo total	6.463:989\$381

Lenha

Consumo total	598.032,000 m. ³
Média mensal	49.836,000 m. ³
Custo total	4.686:456\$700

Nós de pinho

Consumo total	7.986,500 m. ³
Média mensal	665,541 m. ³
Custo total	138:322\$250

Consumo de combustíveis no serviço dos trens:

O consumo de combustíveis unicamente no serviço dos trens consta do quadro seguinte.

Consumo e despesa de combustíveis, por locomotiva-kilometro:

Convertendo o carvão nacional, a lenha e os nós de pinho, a carvão estrangeiro, respectivamente, nas bases de 1^t,800, 9^m³,000 e 3^m³,000 para 1 tonelada de carvão estrangeiro, verifica-se a somma de 162.292^t,089

para o consumo total ou sejam 18^{kg},067 por locomotiva-kilometro, na importancia de 82\$124 a tonelada. Em 1925, o consumo total foi de 169.563^t,225, á razão de 85\$480 a tonelada.

No ultimo quinquennio, foi o seguinte o consumo de combustiveis, por locomotiva-kilometro:

1922	16 ^{kg} ,247
1923	16 ^{kg} ,512
1924	17 ^{kg} ,350
1925	18 ^{kg} ,639
1926	18 ^{kg} ,067

Consumo e importancia de combustiveis revertidos a carvão estrangeiro, no serviço dos trens e indicativo das unidades de trafego, no quinquennio de 1922 a 1926

ANNOS	Carvão consumido			Percurso das locomotivas	Toneladas- kilometro liquidas	Consumo			Custo		
	Quantidade	Importancia	Prego unitario			Por locomotiva kilometro	Por trem- kilometro	Por tonelada kilometro	Por locomotiva kilometro	Por trem- kilometro	Por tonelada kilometro
1922	T 122.757,931	10.181:104\$850	82\$936	Km 7.555.510,0	318.716.316	Kg 16.247	21,866	Kg 0,385	1\$347	1\$813	\$031,9
1923	136.235,151	11.066:948\$514	81\$234	8.250.266,0	336.987.134	16,512	23,115	0,404	1\$341	1\$877	\$032,8
1924	148.941,041	12.667:150\$549	85\$048	8.486.273,0	394.310.561	17,550	25,247	0,377	1\$492	2\$147	\$032,1
1925	169.563,225	14.485:857\$094	85\$430	9.096.899,0	447.830.727	18,639	27,368	0,378	1\$592	2\$338	\$032,3
1926	162.292,089	13.328:150\$879	82\$124	8.982.535,0	417.558\$369	18,067	26,907	0,388	1\$483	2\$209	\$031,9
Diferença em 1926	—	—	—	—	—	—	—	0,010	—	—	—
sobre 1925	T 7.271,136	1.157:706\$215	3\$306	Km 114.364,0	272.358	Kg 0,572	0,461	—	\$109	\$129	\$000,4

DESIGNAÇÃO	Quantidade consumida		Importancias		Comparação a mais ou menos em 1926	
	1926	1925	1926	1925	Toneladas	Importancias
Carvão estrangeiro.....	T 29.730,266	T 25.342,674	2.274:108\$377	2.413:223\$160	+	3.887,592 — 139:114\$783
Carvão nacional.....	125.103,562	140.737,223	6.205:139\$352	7.072:694\$834	—	15.633,661 — 867:555\$482
Abastecimento aos tenders "Pessoal".....	—	—	304:058\$100	279:737\$450	—	+ 24:320\$650
Lenha consumida nas locomotivas.....	m ³ 542.074,000	m ³ 561.189,000	4.248:632\$500	4.432:801\$400	—	19.115,000 — 184:168\$900
Lenha destruída por incendio.....	3.318,000	2.553,000	25:439\$000	19:525\$400	+	765,000 + 5:913\$600
Nós de pinho consumidos nas locomotivas..	7.315,500	8.269,000	126:512\$450	135:833\$700	—	953,000 — 9:321\$250
Nós de pinho destruídos por incendio.....	66,000	—	1:174\$800	—	+	66,000 + 1:174\$800
Abastecimento aos tenders "Pessoal".....	—	—	143:086\$300	131:641\$150	—	+ 11:445\$150
Total.....	—	—	13.328:150\$879	14.485:457\$094	—	— 1.157:306\$215

CONSUMO de COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES, ESTOPA e RESPECTIVOS PREÇOS MEDIOS nas LOCOMOTIVAS, nos ANOS de 1925 1926

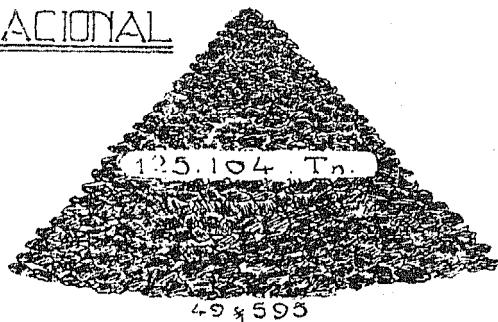
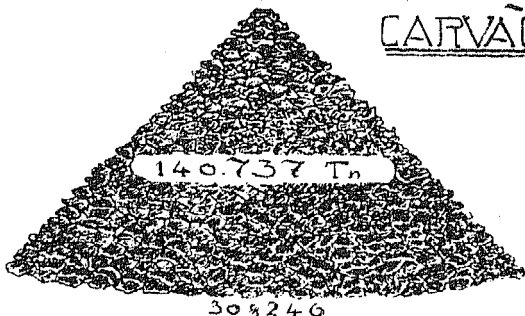
1925

1926

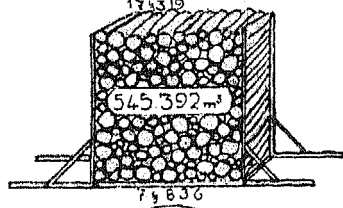
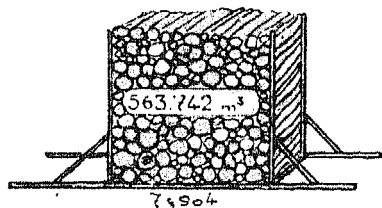
CARVÃO EXTRANGEIRO



CARVÃO NACIONAL



NOS de PINHO

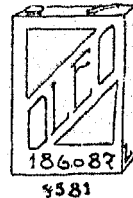


LENHA

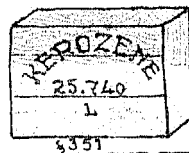
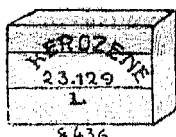
ENCHIMENTO



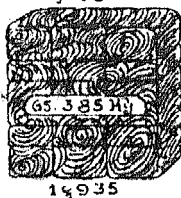
OLEO



KEROZENE



ESTOPA



Visto:
Udelfonso Dias
Chefe da 2ª Sub-Divisão

Consumo total e custo de combustíveis nos últimos seis anos, em todas as Divisões de Viação Ferrea.

O consumo total e custo dos combustíveis nos últimos seis anos, foi o seguinte:

ESPECIE DE COMBUSTIVEL	1926			1925			1924			1923			1922			1921		
	Quantidade	Preço unitario	Custo total	Quantidade	Preço unitario	Custo total	Quantidade	Preço unitario	Custo total	Quantidade	Preço unitario	Custo total	Quantidade	Preço unitario	Custo total	Quantidade	Preço unitario	Custo total
Carvão briquette	T 30.504,777	76\$061	2.320:227\$837	T 25.887,978	96\$322	2.493:583\$561	T 10.903,429	117\$123	1.277:044\$113	T 11.614,743	102\$949	1.195:730\$325	T 6.570,888	97\$548	640:979\$620	T	—	—
Carvão cardiff	1.176,554	129\$139	151:940\$050	2.573,790	74\$588	191:975\$970	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carvão nacional	130.334,061	49\$595	6.463:989\$381	145.816,483	50\$245	7.326:662\$644	139.045,920	53\$985	7.506:510\$580	124.619,227	52\$201	6.505:338\$829	117.391,296	53\$882	6.325:296\$877	99.405,133	58\$367	5.802:040\$017
Lenha	m3 598.032,000	7\$836	4.686:456\$700	m3 612.048,000	7\$903	4.837:571\$600	m3 607.023,000	6\$847	4.156:397\$491	m3 567.587,000	6\$528	3.640:383\$700	m3 491.540,000	6\$847	3.365:969\$100	484.696,000	6\$217	3.013:677\$700
Nós de pinho	7.986,500	17\$319	138:322\$250	8.477,000	16\$446	139:415\$200	7.495,000	13\$614	102:039\$600	8.530,000	12\$049	102:782\$750	13.812,000	11\$139	153:853\$600	17.474,000	11\$184	195:435\$300
Total revertido a carvão estrangeiro	T 173.770,927	79\$190	13.760:936\$218	T 180.301,939	83\$133	14.989:208\$975	T 158.096,495	82\$493	13.041:991\$784	T 145.645,090	78\$576	11.444:235\$604	T 131.007,829	80\$041	10.486:099\$198	T 114.904,850	78\$422	9.011:153\$017

LUBRIFICANTES

O consumo de lubrificantes nas locomotivas foi de 186.087 litros, sendo o seu custo de 103:644\$620, assim discriminados:

Oleo — A —	45.264 litros.....	38:425\$300
" — B —	116.347 "	54:335\$000
" — C —	24.476 "	10:884\$320
	<hr/>	
	186.087 "	103:644\$620

Comparados com os resultados de 1925, acha-se:

ANNOS	Quantidade	Custo total	Custo médio por litro	Consumo médio por locomotiva 1.000 Km.
1926	186.087 L.	103:644\$620	\$556	L. 20,716
1925	177.023 L.	129:128\$200	\$729	19,459
em 1926.....	+ 9.064 L.	- 25:483\$580	- \$173	+ L. 1,257

Comparação do custo dos lubrificantes, por litro, mez por mez, em 1925 e em 1926

MEZES	Oleo -- A		Oleo -- B		Oleo -- C	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Janeiro	1\$100	\$700	\$600	\$400	\$600	\$500
Fevereiro	1\$100	\$700	\$700	\$600	\$700	\$600
Março	1\$000	\$700	\$700	\$400	\$700	\$400
Abril	1\$100	\$600	\$500	\$400	\$600	\$400
Maió	1\$100	\$600	\$600	\$400	\$700	\$400
Junho	1\$100	\$800	\$700	\$450	\$700	\$400
Julho	1\$100	\$900	\$700	\$400	\$700	\$400
Agosto	1\$000	\$900	\$600	\$500	\$600	\$400
Setembro	1\$000	\$900	\$600	\$400	\$600	\$400
Outubro	\$900	\$900	\$600	\$500	\$600	\$400
Novembro	\$900	1\$200	\$700	\$500	\$700	\$400
Dezembro	\$900	1\$400	\$600	\$700	\$600	\$540

Comparação dos preços médios de lubrificantes, no quinquennio de 1922 a 1926

ANNOS	Oleo - A	Oleo - B	Oleo - C
1922	\$723	\$100	—
1923	\$741	\$116	\$987
1924	\$216	\$700	\$775
1925	\$025	\$633	\$650
1926	\$858	\$470	\$436

Consumo de lubrificantes por locomotiva de 1.000 kilometros

ESPECIES	ANNOS		Diferença em 1926	
	1925	1926	a mais	a menos
Oleo - A	L 4,735	L 5,039	L 6,304	—
Oleo - B	11,455	12,952	1,497	—
Oleo - C	3,269	2,725	—	6,543

Médias mensaes dos gastos de oleos lubrificantes A, B e C, por locomotiva 1.000 kilometros

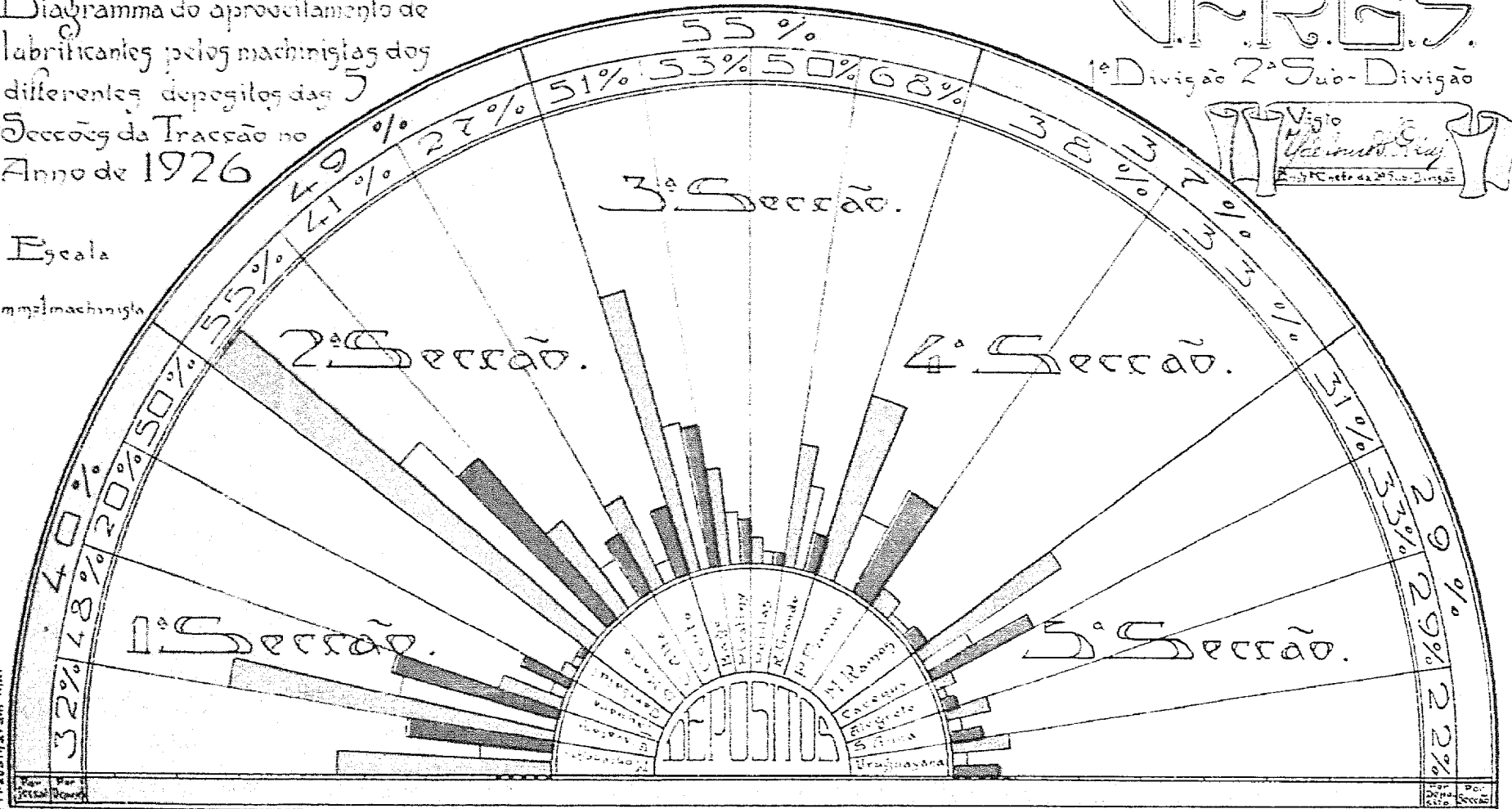
MEZES	1925		1926		Diferença em 1926	
	L	L	L	L	a mais	a menos
Janeiro	16,05	18,62	2,57	—	—	—
Fevereiro	16,03	18,44	2,41	—	—	—
Março	16,76	19,33	2,57	—	—	—
Abril	16,51	18,63	2,12	—	—	—
Maió	17,10	19,05	1,95	—	—	—
Junho	16,62	17,88	1,26	—	—	—
Julho	16,23	18,09	1,86	—	—	—
Agosto	16,03	17,67	1,64	—	—	—
Setembro	16,65	17,39	0,74	—	—	—
Outubro	17,23	17,29	0,06	—	—	—
Novembro	17,87	17,00	—	—	—	0,87
Dezembro	18,00	16,57	—	—	—	1,43

Diagramma do aproveitamento de
lubrificantes pelos machinistas dos
diferentes depósitos das 5
Secções da Tracção no
Anno de 1926

V.F.R.G.7.
1ª Divisão 2ª Sub-Divisão
Vigio
Valmuth, S. A.
Eng. C. Costa da 2ª Sub-Divisão

Escala
1mm = 1 machinista

Percentagem dos machinistas
que trabalharam mal



Numero total dos machinistas. Numero de machinistas que gostaram para menos da tabella. Numero de machinistas que gostaram para mais da tabella.

44% Escala 1machinista = 0,60mm 56%

Lubrificantes para os trens em 1926

O enchimento preparado foi de 221.730 kilos, importando em 163:969\$470 as despesas de materiaes e de mão de obra; o custo por kilo foi de \$739.

O consumo em 1926 de enchimento por locomotivas e tenders foi de 38.714 kilos que custaram 29:328\$800 e o consumo por carros e vagões foi de 122,364 kilos que custaram 91:604\$600.

Estopa

O consumo de estopa foi de 67.263 kilos, sendo a despesa de 120:449\$500, sejam 1\$700 por kilo.

Comparando os resultados de 1925, acha-se:

ANNOS	Quantidade	Custo	Preço médio por kilo
1926	67.263	120:449\$500	1.790
1925	65.385	126:487\$600	1.934
Diferença em 1926	+ 1.878	— 6:038\$100	— 1\$144

O consumo de estopa por locomotiva 1.000 kilometros foi:

Em 1926	7,488 kilos
Em 1925	7,187 kilos
Em 1924	6,792 kilos
Em 1923	5,237 kilos
Em 1922	7,620 kilos
Em 1921	5,590 kilos

Os oleos fornecidos em 1926, para lubrificação de locomotivas e vehiculos, de conformidade com o contracto assignado em 31 de Agosto de 1925 eram da Standard Oil Company.

Em data de 1.º de Dezembro de 1926, após a respectiva concorrência, lavrou-se o contracto, novamente, com nossa antiga fornecedora, a Sociedade Anonyma de Oleo Galena Signal, para fornecimento de oleos, a partir de 15 de Fevereiro de 1927, data em que termina a obrigação da Standard.

Kerozene

O consumo pelas locomotivas e depositos foi de 80.620 litros com a despesa total de 28:296\$780.

Oleo illuminante

O consumo pelas locomotivas foi de 1.491 litros com a despesa de 1:279\$401.

DESPESAS DA LOCOMOÇÃO

O total da despesa de custeio em 1926 foi de 26.408:849\$220, sendo 9.101:576\$950 com o pessoal e 17.307:272\$270 com o material.

Fazendo-se a comparação com a despesa de 1925, verifica-se:

ANNOS	Pessoal	Material	Total
1926	9.101:576\$950	17.307:272\$270	26.408:849\$220
1925	8.316:926\$300	20.439:716\$920	28.756:643\$220
Diferença em 1926:			
Mais	784:650\$650	---	---
Menos	---	3.132:444\$650	2.347:794\$000

ACCIDENTES

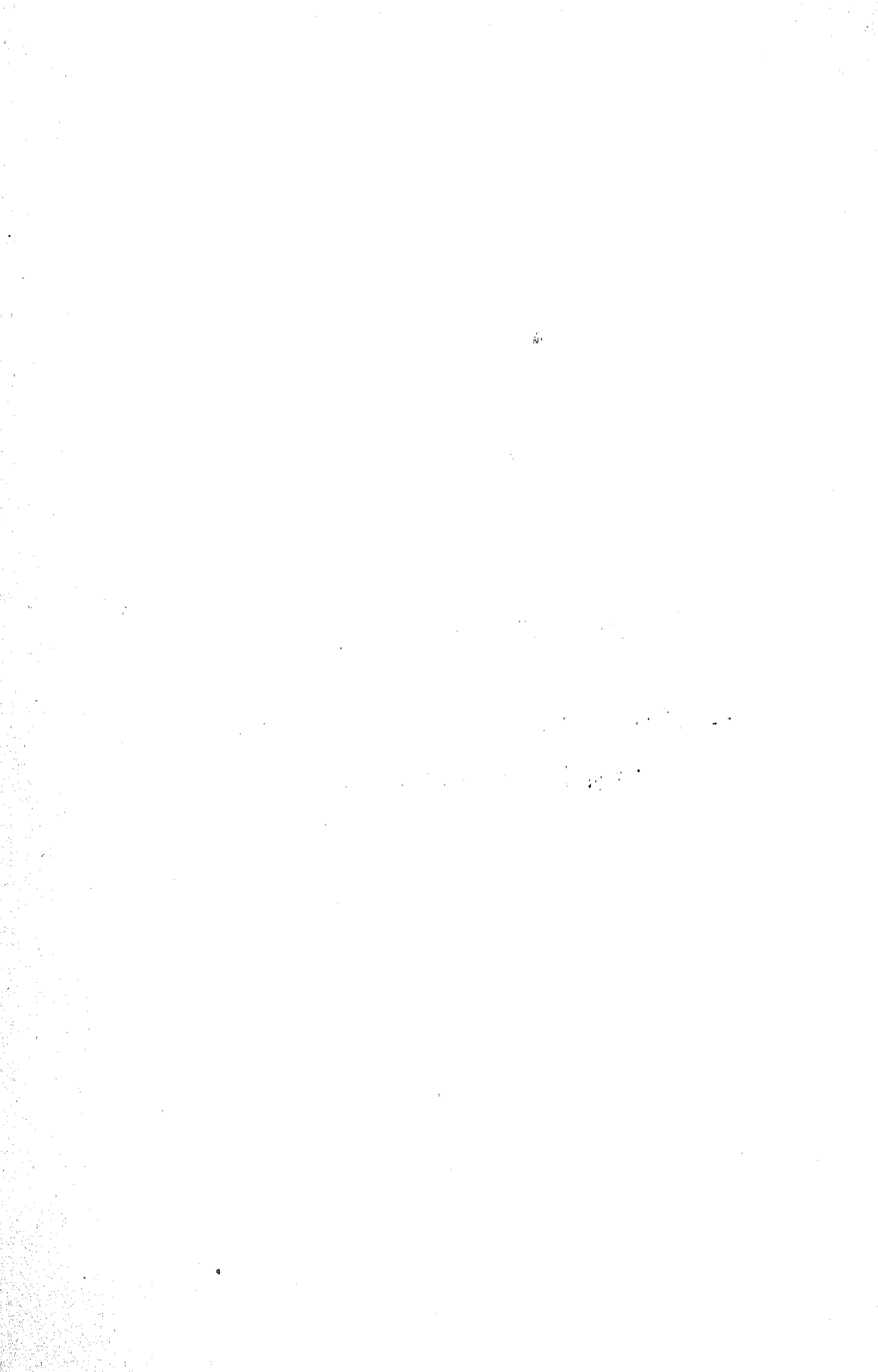
Durante o anno de 1926 verificaram-se 1.178 accidentes, dos quaes 338 foram attribuidos a locomoção, isto é, 34,78%.

4.^a Divisão

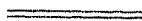


Via Permanente

**A Via Permanente apresentou o
seguinte movimento :**



VIA PERMANENTE



A Via Permanente apresentou o seguinte movimento:

CAPITULO I

CONTA DE CUSTEIO, COMPREHENDENDO

Pessoal
Extensão da rede
Trabalhos executados e materiaes empregados
Despesas

1.º) — Pessoal

Relação nominal do pessoal superior da 4.ª Divisão

Eng.º Dario Lassance	Chefe da 4.ª Divisão, int.º
" Carlos Pestana	Ajudante 1.ª sub-divisão
" Alfredo Costa Pereira	Ajudante 2.ª sub-divisão
" Arno Deppermann	Ajudante 3.ª sub-divisão
" Joaquim Teixeira	Ajudante 4.ª sub-divisão
Archimedes de Mello Mattos	Secretario da 4.ª Divisão
Guilherme Steno	Chefe da Secção de Contas
Eng.º Arthur Souto Ribeiro	Residente 1.ª Residencia
" Benjamin Ferreira Borges	Residente 2.ª Residencia
" Pedro Possenig	Residente 3.ª Residencia
" João Cancio Ferreira	Residente 4.ª Residencia
" Max Carlos Brhuns	Residente 5.ª Residencia
" Edmundo Carneiro da Rocha	Residente 6.ª Residencia
" Mario Goulart Reis	Inspector de hydraulica

Em 31 de dezembro de 1926, o numero médio de empregados, occupados nos serviços de conservação, era de 3.425, sendo:

Escriptorio Central	102
1.ª Residencia	640
2.ª Residencia	628
3.ª Residencia	597

4. ^a Residencia	530
5. ^a Residencia	388
6. ^a Residencia	439
Officinas de Garibaldi	101
<hr/>	
Total em c/custeio	3.425
Total em c/capital	231
<hr/>	
Total geral	3.656
<hr/>	

2.º) Extensão da rêde

A extensão das linhas em trafego, era em 31 de Dezembro de 1926 de 2.606.275,km23, assim discriminadas:

Linha de Porto Alegre-Santa Maria	388.625,42
Linha de Santa Maria-Uruguayana	374.320,75
Linha de Santa Maria-Marcellino Ramos	535.234,42
Linha de Cacequy-Rio Grande	490.037,03
Ramal de Montenegro-Caxias	116.591,51
" " Entroncamento-Sant'Anna	158.563,70
" " Cruz Alta-Santo Angelo	109.070,00
" " Rio dos Sinos-Taquara	53.001,60
" " Taquara - Canella	58.000,00
" " Carlos Barbosa-Bento Gonçalves	19.300,00
" " Couto - Santa Cruz	30.311,45
" " Ligação-Margem do Taquary	2.108,45
" " Paredão	3.292,00
" " Dilermando de Aguiar-Jaguary	80.620,20
" " Junção - Beira Mar	17.281,05
" " Pelotas - Fluvial	2.717,65
" " Bazilio - Jaguarão	53.000,00
" " São Sebastião-Don Pedrito	57.200,00
" " Alegrete - Quarahy	57.000,00
<hr/>	
Total	2.606.275,23

DESVIOS

a) Pertencentes á Estrada

A extensão destes desvios em 1.º de Janeiro de 1926, era, de.....
231.km785,42.

Durante o anno foram construidos 9.731,52, conforme discriminação no quadro n.º 22, de modo que aquella extensão elevou-se, em 31 de Dezembro de 1926, á 241.516,94.

b) **Pertencentes a particulares**

atingiram os desvios particulares, em 31 de Dezembro de 1925, a extensão de 38.km526,70, e em 31 de Dezembro de 1926 á 52.314,35, visto terem sido construidos durante o anno 13.787,65, conforme quadro n.º 26 annexo a este relatorio.

3.º) **Trabalhos executados e materiaes empregados**

a) **Na reparação da linha**

A linha, em geral, durante o anno de 1926, foi mantida em bom estado de conservação, não obstante as grandes chuvas cahidas no mez de Setembro, que causou a paralysação dos trens durante 3 dias na linha de Canella e no trecho de Canóas a Porto Alegre por ficar a mesma submersa e por terem cahido algumas barreiras.

Os trabalhos executados, durante o anno, constam discriminadamente por natureza, linha e residencia, dos quadros ns. 1 e 2, sendo o seguinte o resumo:

Nivelamento da linha	1.801,105 m1
Repregação da linha	1.519,789 m1
Capinas e roçadas	35.930,193 m2
Exgottos das aguas	4.077,788 m1
Desgolpeamento	187,419 m1

b) **Na substituição de dormentes**

Durante o anno, foram substituidos, nas diversas linhas, 383.399 dormentes, contra 328.267 em 1925, o que dá uma differença para mais de 55.132 peças desse material.

A média kilometrica de dormentes substituidos em 1925, foi de ... 125,90, e em 1926, de 147,12, havendo portanto uma differença para mais de 21,22, por kilometro, conforme, se póde verificar pelos graphicos annexos e quadros ns. 3 e 4, onde as quantidades desse material apparecem parcelladamente pelas diversas linhas e residencias, onde foram applicadas.

As despesas com a substituição de dormentes attingiram, durante o anno em questão, a importancia de 3.402:040\$700, sendo:

Com material	3.031:483\$200
Com mão de obra	370:557\$500
Total	3.402:040\$700

Destas parcelas, conclue-se que o custo médio de um dormente, collocado na linha, foi de 8\$875, assim discriminado:

Valor médio do dormente	7\$907
Mão de obra	0\$966
	<hr/>
Total	8\$873

Os quadros ns. 5 e 6, indicam detalhadamente as despesas feitas com este serviço em cada uma das diferentes linhas e residencias.

c) Trilhos substituidos

Na conservação da linha foram substituidos, no decurso do anno, 11.248 trilhos com a extensão total de 98.490,20 mts. lineares.

A substituição desses trilhos, que consta do quadro n.º 7, vae, em seguida discriminada pelas diversas causas que a motivaram:

Por estarem quebrados	429 trilhos com	3.470,20 mts.
Por gastos ou inutilizados	3.787 trilhos com	37.311,00 mts.
Empregados em contra-trilhos	248 trilhos com	2.240,60 mts.
Trocados entre a tangente e a curva	384 trilhos com	3.683,00 mts.
Empregados em desvios da Estrada	6.400 trilhos com	51.785,40 mts.
	<hr/>	<hr/>
Totaes	11.248 trilhos com	98.490,20 mts.

d) lastramento da linha

Durante o anno, ainda perduraram as mesmas difficuldades, que nos impossibilitaram de intensificar no exercicio p. p. o funcionamento das britadoras installadas nos seguintes pontos da rêde:

- Barão, na linha de Montenegro-Caxias
- Inhanduhy, na linha de Cacequy-Uruguayana
- Km. 17.400, na linha de Santa Maria-M. Ramos
- Km. 251.000, na linha de Santa Maria-M. Ramos

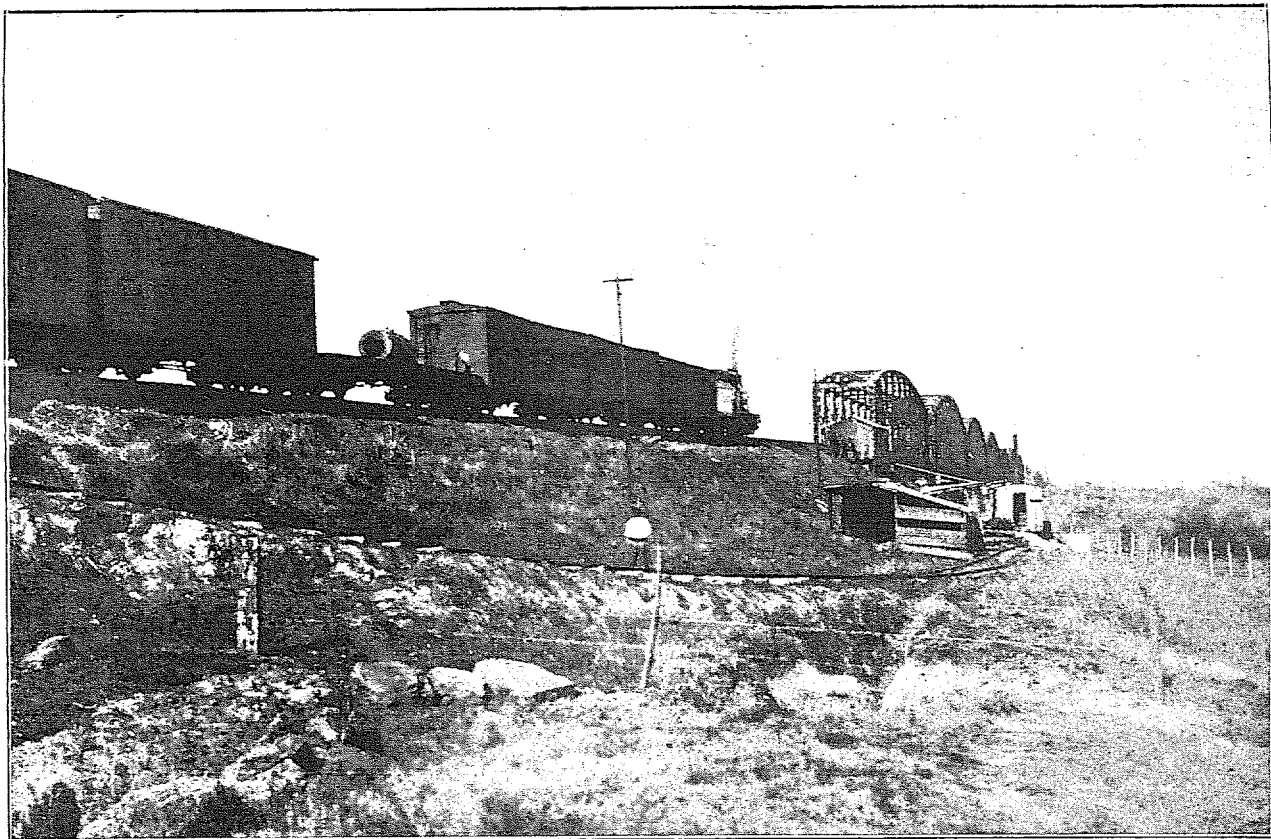
Durante o anno trabalharam as seguintes britadoras:

Foi retirada a britadora da pedreira de Tigre por não nos couvir mais aquella installação.

Foi retirada a britadora do ramal de Jaguary para ser installada proximo á Maratá, na linha de Caxias.

Continua-se a montagem de uma britadora no km. 512 da linha de Santa Maria a Marcellino Ramos.

As 4 britadoras installadas e acima mencionadas sómente principia-ram a trabalhar com alguma regularidade do mez de Julho em diante pois, o serviço das mesmas, no primeiro semestre esteve paralyzado por motivo de economia.



Trem de mercadoria ao entrar na ponte sobre o rio Santa Maria, situada no km. 121,700 da linha de Santa Maria — Uruguayana. A vista representa a ponte do lado de Cacequy.

O serviço de lastramento da linha, executado, durante o anno, que aparece detalhadamente no quadro n.º 8, foi em resumo o seguinte:

Pedra britada	28.537
Cascalho	7.333
Areião	4.632
Terra	49.127

e) Obras d'arte

Durante o exercicio, foram executados trabalhos de construcção, reforço, reconstrucção, reparação e pintura em 218 obras d'arte, conforme quadro n.º 9, cujo resumo é o seguinte:

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	Construidos	Recons- truidos	Augmen- tados	Reforçados	Reparados	Pintados	Totaes
Boeiros	20	7	4	2	78	—	111
Pontilhões até 5 metros . Pontes de vão sup. a 5 metros	—	1	—	18	20	3	42
Muros de arrimo	1	1	—	21	28	12	63
	2	—	—	—	—	—	2
Totaes	23	9	4	41	126	15	218

A posição kilometrica dessas obras, sua natureza e dos serviços executados em cada uma dellas, constam detalhadamente a seguir:

TRECHO DE SANTA MARIA-PORTO ALEGRE

Klm. 0,404

Boeiro — Reparação dos muros

Klm. 6,850

Boeiro em arco — Reparação geral

Klm. 7,840

Pontilhão de 5,00 — Reparação da calçada

Klm. 12,000

Boeiro de 0,60 — Augmentado com tubos de cimento

Klm. 12,080 Boeiro	—	Reparação dos muros e sapatas
Klm. 12,270 Boeiro de 0,60	—	Augmentado com tubos de cimento
Klm. 13,350 Boeiro	—	Abertura das fundações
Klm. 20,750 Boeiro de 0,60	—	Collocação de tubos de cimento
Klm. 23,100 Pontilhão de 4,00	—	Reforçado
Klm. 25,484 Pontilhão de 5,00	—	Reparos nos muros do guarda-gado
Klm. 33,964 Pontilhão de 3,00	—	Escorado
Klm. 39,920 Ponte de 8,00	—	Escorado
Klm. 40,100 Ponte de 6,00	—	Escorado
Klm. 40,685 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado com cavalletes de madeira
Klm. 50,863 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado com cavalletes de madeira
Klm. 57,157 Ponte de 6,00	—	Reforçada, sendo feita base de alvenaria
Klm. 66,309 Ponte de 6,00	—	Construção caixas de vigas de concreto armado com trilhos
Klm. 81,775 Ponte "Jacuhy"	—	Nivellados os pilares na parte do viaducto; pequenos retoques no rejuntamento e reparação da superstructure metallica.
Klm. 92,315 Ponte	—	Construção caixas de vigas de concreto

Klm. 93,316 Ponte	— Construção caixas de vigas de concreto
Klm. 105,400 Boeiro	— Reparado
Klm. 108,860 Ponte de 12,00	— Escorada; em andamento a reconstrução dos encontros
Cachoeira Boeiro de 0,30	— Construído com tubos de cimento
Klm. 126,080 Ponte de 10,00	— Reconstrução e reforço
Klm. 140,991 Pontilhão de 4,00	— Reparação dos rejuntamentos. Escorada
Klm. 150,951 Ponte 3 vãos de 12,00	— Reparação das caixas de vigas e pintura da superstructure metálica
Klm. 151,120 Boeiro	— Construído com tubos de cimento
Klm. 158,780 Ponte de 15,00	— Pintura da superstructure metálica
Klm. 159,030 Ponte	— Pintura das vigas metálicas
Klm. 173,900 Pontilhão de 2,00	— Reparação dos muros
Klm. 174,750 Pontilhão de 2,00	— Reparação dos muros
Klm. 178,100 Ponte "Camargo"	— Reforçada
Klm. 194,100 Boeiro	— Reparação das paredes
Klm. 194,950 Boeiro	— Reparação das paredes

Klm. 199,906 Ponte	— Reparação dos encontros; em ardamento o reforço d'essa obra
Klm. 202,700 Boeiro	— Reparado
Klm. 207,015 Ponte 2 vãos 12x12	— Reparação e reforço
Klm. 209,000 Boeiro	— Reparação dos muros
Klm. 214,000 Boeiro	— Capeado
Klm. 225,000 Boeiro	— Reconstruído
Klm. 236,480 Boeiro de 0,60	— Reparação e capeamento
Klm. 238,287 Boeiro de 0,40	— Reparação geral
Klm. 238,350 Boeiro de 0,40	— Reparação e capeamento
Klm. 238,490 Boeiro de 0,60	— Reparação e capeamento
Klm. 238,660 Boeiro de 0,60	— Reparação e capeamento
Klm. 239,320 Boeiro	— Reparação e capeamento
Klm. 239,660 Boeiro de 0'60	— Reparação e capeamento
Klm. 248,900 Pontilhão	— Reforçado
Klm. 250,915 Boeiro	— Reparação geral

Klm. 251,282 Boeiro	— Reparado
Klm. 252,243 Pontilhão de 1,50	— Reparação geral e reforço
Klm. 253,280 Boeiro	— Reparação geral
Klm. 254,770 Boeiro	— Reparação geral
Klm. 255,404 Boeiro	— Levantamento dos muros
Klm. 255,500 Boeiro	— Levantamento dos muros
Klm. 257,553 Boeiro de 1,00	— Capeado, além de outros reparos
Klm. 258,480 Boeiro de 0,60	— Capeado
Klm. 259,800 Pontilhão	— Reparação geral
Klm. 345,950 Boeiro	— Reparado
Klm. 352,600 Ponte	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 354,100 Ponte	— Reparou-se um pilar

TRECHO DE SANTA MARIA-URUGUAYANA

Klm. 1,679 Pontilhão de 5,00	— Reforçado
Klm. 10,500 Pontilhão de 5,00	— Reforçado
Klm. 10,800 Ponte	— Reparação da alvenaria acima da caixa de vigas

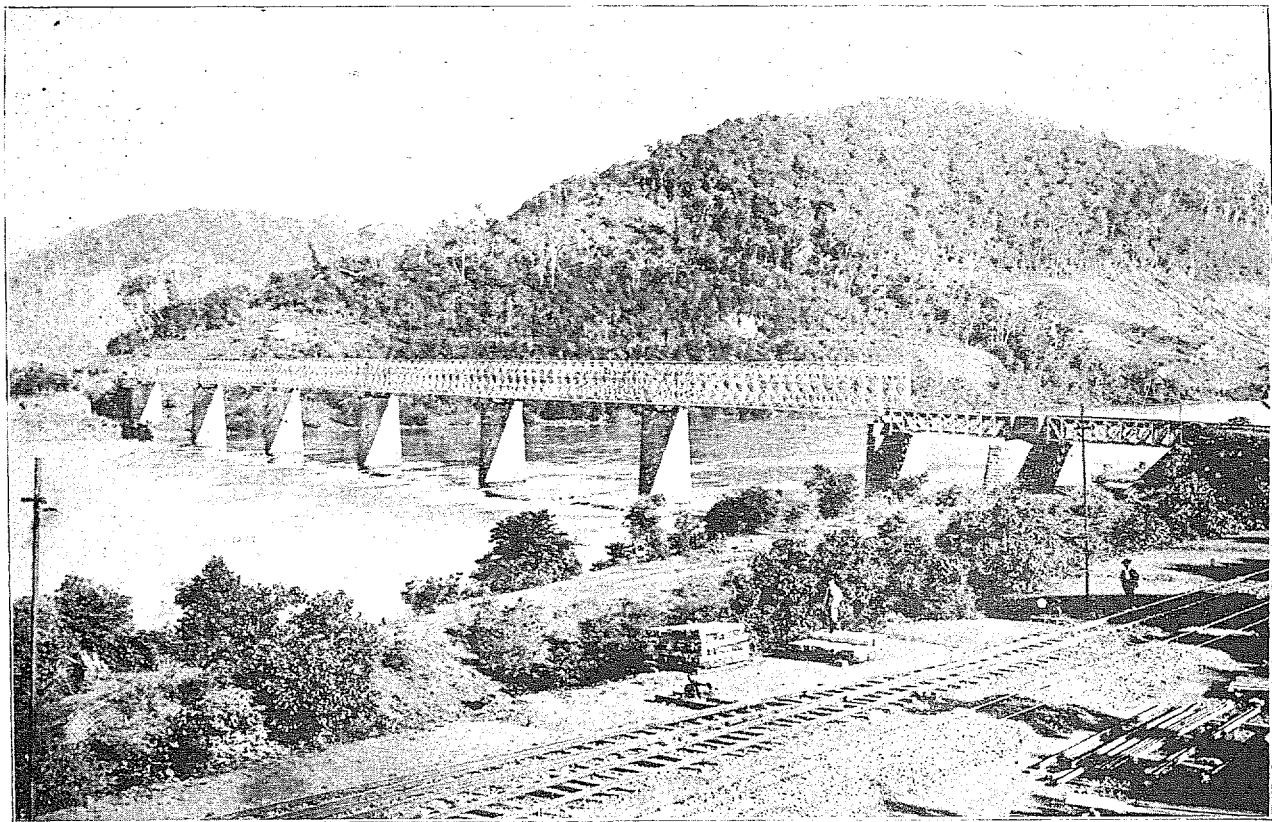
Klm. 12,850 Boeiro	— Capeado com trilhos
Klm. 13,050 Boeiro	— Reparação da sapata
Klm. 13,350 Boeiro	— Reconstrução e capeamento
Klm. 13,450 Boeiro	— Capeado
Klm. 16,600 Boeiro	— Capeado
Klm. 19,692 Ponte de 8,00	— Reparação dos muros. Escorada
Klm. 35,685 Ponte	— Reforçada
Klm. 41,100 Cattle-guard	— Reparação e escoramento
Klm. 44,300 Pontilhão de 5,00	— Escorado
Klm. 46,490 Ponte	— Em andamento o reforço
Klm. 47,780 Boeiro	— Reparação dos muros e sapatas
Klm. 54,885 Ponte de 10x10	— Reforçada
Klm. 55,210 Ponte de 25,00	— Reparação da alvenaria acima da caixa de vigas. Reforço
Klm. 75,421 Pontilhão de 4,00	— Pequenos reparos
Klm. 77,261 Pontilhão de 4,00	— Iniciou-se o reforço d'essa obra

Klm. 80,500 Ponte de 20,00	—	Reparação dos muros
Klm. 82,800 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado
Klm. 86,046 Ponte de 10,00	—	Reforçada
Klm. 87,680 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado
Klm. 88,580 Pontilhão de 1,50	—	Reparação dos encontros
Klm. 88,856 Boeiro de 1,00	—	Capecado
Klm. 90,800 Ponte	—	Escorada
Klm. 95,451 Pontilhão de 4,00	—	Reforçado
Klm. 97,386 Ponte de 2 vãos de 8,00	—	Construcção de 2 bases para o reforço provisório
Klm. 100,509 Ponte de 15,00	—	Reforçada com cavalletes de madeira
Klm. 102,950 Ponte	—	Reforçada, sendo construidas 4 bases para os cavalletes
Klm. 103,258 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado com cavalletes
Klm. 105,384 Ponte de 15,00	—	Reforçado com cavalletes
Klm. 105,704 Pontilhão de 4,00	—	Reforçado com cavalletes
Klm. 107,439 Pontilhão de 5,00	—	Reforçado com cavalletes

Klm. 107,451 Pontilhão de 5,00	—	Reparação da alvenaria acima da caixa de vigas.
Klm. 111,149 Pontilhão de 5,00	—	Reparação da alvenaria de elevação. Reforçado com cavalletes de madeira
Klm. 117,500 Ponte de 20,00	—	Reparação e pintura da superstructure metallica
Klm. 118,250 Ponte de 20,00	—	Reparação da superstructure metallica e raspagem para a pintura
Cacequy	—	Construção d'um boeiro triplo
Klm. 121,291 Ponte S. Maria	—	Reparação parcial da superstructure metallica, ficando em andamento a pintura
Klm. 135,640 Boeiro	—	Construido
Klm. 150,770 Pontilhão de 5,00	—	Reconstrução das alas
Klm. 305,652 Boeiro aberto de 1,00	—	Reconstruido
Klm. 335,630 Boeiro duplo 1x1	—	Reparação da sapata
Klm. 338,800 Ponte	—	Escoramento do 2.º vão

TRECHO DE SANTA MARIA-MARCELLINO RAMOS

Klm. 1,426 Boeiro capeado de 0,80	—	Reparada a alvenaria de fundação
Klm. 115,600 Ponte de 12,00	—	Pintura geral da superstructure metallica
Klm. 116,200 Boeiro aberto de 0,60	—	Reparado
Cruz Alta Boeiro	—	Reparado



Ponte metálica sobre o rio Uruguay, ligando os Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catharina, situada no kilometro 534,670 da linha da Serra, entre as estações de Marcellino Ramos, da V. F. R. G. S. e Uruguay, da S. P. — R. G.

Dimensões dos vãos: $24 \times 24,20 + 62,70 + 62,00 + 2 \times 62,66 + 62,00 + 62,70 + 24,20$.
Total: 447,32 metros.

Klm. 290,300 Boeiro de 0,60	— Construido com tubos de cimento
Klm. 291,268 Boeiro de 0,60	— Construido com tubos de cimento
Klm. 300,980 Boeiro de 0,60	— Construido com tubos de cimento
Klm. 315,915 Boeiro aberto de 0,60	— Construido
Klm. 319,060 Boeiro aberto de 0,60	— Reparado
Passo Fundo Boeiro de 0,60	— Construido com tubos de cimento
Klm. 361,420 Boeiro aberto de 0,60	— Reparação d'um muro lateral
Klm. 533,720 Boeiro	— Reparação
M. Ramos Boeiro capeado	— Construcção de uma chaminé
TRECHO DE CACEQUY-RIO GRANDE	
Klm. 121,500 Boeiro de 1,00	— Reparação das alas e sapatas
Klm. 134,500 Ponte de 30,00	— Reparou-se as alas
Klm. 142,200 Pontilhão	— Reforçado com dormentes
Klm. 143,200 Pontilhão de 5,00	— Reforçado com trilhos
Klm. 148,580 Ponte de 40,00	— Reforçada
Klm. 182,150 Pontilhão de 3,00	— Reparação da alvenaria de elevação

Klm. 182,394 Pontilhão de 5,00	— Pintura
Klm. 183,041 Pontilhão de 5,00	— Pintura
Klm. 184,220 Ponte de 10,00	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 184,834 Ponte de 10,00	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 187,800 Pontilhão de 5,00	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 189,480 Ponte de 10,00	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 189,700 Ponte de 10,00	— Pintura da superstructure metallica
Klm. 207,400 Boeiro tubular de 0,60	— Iniciou-se a construcção
Klm. 207,710 Boeiro aberto de 0,60	— Reparado
Klm. 207,807 Boeiro de 0,80	— Reparado
Klm. 208,080 Boeiro de 0,80	— Reparado
Klm. 235,550 Boeiro	— Reparação dos muros
Klm. 236,730 Boeiro coberto	— Reparação dos muros
Klm. 241,130 Boeiro	— Reparado
Klm. 266,030 Boeiro	— Reparação das alas
Klm. 319,495 Ponte	— Reforçada com cavalletes de madeira

Klm. 324,900 Boeiro	— Em andamento a reconstrucção e aumento — dessa obra
Klm. 333,406 Ponte	— Iniciou-se o reforço com cavalletes de madeira
Klm. 341,450 Boeiro	— Reparação do caçamento
Klm. 355,300 Boeiro	— Construido com tubos de cimento
Klm. 356,230 Pontilhão de 3,00	— Reconstrucção dos pilares e caixas de vigas
Klm. 358,485 Boeiro	— Reparado os muros e substituida uma viga
Klm. 360,205 Pontilhão de 2,00	— Reforçado
Klm. 376,395 Boeiro de 0,35	— Collocação de 4 tubos de cimento
Klm. 378,260 Boeiro duplo de 0,60x0.60	— Collocação de tubos de cimento
Klm. 392,070 Ponte provisoria	— Diversos reparos
Klm. 403,250 Boeiro de 0,60	— Reparação geral e collocação de tubos de ci- mento
Klm. 458,400 Boeiro de 0,60	— Em andamento a construcção d'essa obra
Klm. 467,500 Boeiro	— Reparado
Klm. 498,600 Boeiro	— Reparação do encanamento
Klm. 498,730 Boeiro	— Augmentado

Klm. 512,850
Boeiro — Reparação dos muros e sapatas

Klm. 515,150
Boeiro — Capeado com trilhos

Klm. 542,951
Ponte "Fragata" — Reparada

Klm. 549,900
Ponte "São Gonçalo" — Reparada

Klm. 610,270
Boeiro — Construido com tubos de cimento

TRECHO DE ENTRONCAMENTO — SANT'ANNA

Klm. 129,551
Pontilhão de 5,00 — Reparação dos muros

Klm. 176,150
Ponte de 20,00 — Reparação da superstructure metallica

Klm. 235,800
Ponte de 50,00 — Reforçada

Klm. 239,250
Ponte — Reforçada com dormentes

TRECHO DE MONTENEGRO — CAXIAS

Klm. 97,615
Boeiro — Capeado com trilhos

Klm. 98,994
Boeiro — Capeado com trilhos

Klm. 100,380
Boeiro de 0,60 Capeado com trilhos

Klm. 103,178
Boeiro de 0,60 — Capeado com trilhos

TRECHO DE TAQUARA — CANELLA

Klm. 0,020
Boeiro aberto — Capeado com trilhos

Klm. 0,300 Boeiro	—	Reparação geral; capeamento com trilhos
Klm. 0,500 Boeiro de 0,60		Capeado com trilhos
Klm. 6,700 Boeiro	—	Capeamento com trilhos
Klm. 9,560 Ponte de 30,00	—	Reparação geral e reforço
Klm. 9,615 Boeiro	—	Reforçado com trilhos
Klm. 10,180 Boeiro aberto de 1,00	—	Construído
Klm. 16,670 Ponte	—	Iniciou-se o reforço d'essa obra
Klm. 18,680 Boeiro de 1,00	—	Reparação e reforço
Klm. 20,020 Ponte	—	Construcção da superstructure provisoria de madeira; feito o enrocamento
Klm. 20,600 Boeiro	—	Reparação dos muros; capeado com trilhos
Klm. 22,700 Boeiro	—	Reparação dos muros; capeado com trilhos
Klm. 25,745 Boeiro coberto de 0,60	—	Reconstruído
Klm. 26,240 Boeiro de 0,60	—	Construído e capeado com trilhos
Klm. 26,390 Boeiro de 0,60	—	Reconstruído e capeado com trilhos
Klm. 27,650 Boeiro coberto de 0,60	—	Reconstruído

Klm. 30,235 Boeiro aberto de 0,50	— Reconstruido
Klm. 30,420 Boeiro	— Construido com tubos de zinco
Klm. 32,100 Boeiro de 0,60	— Cobérto com vigas de trilhos
Klm. 32,900 Boeiro	— Reparação das alas
Klm. 33,350 Boeiro	— Reparação das alas
Klm. 40,579 Boeiro	— Construido
Klm. 41,430 Muro de arrimo	— Construido
Klm. 41,500 Boeiro	— Construido provisoriamente
Klm. 45,500 Muro de arrimo	— Construido
Klm. 49,500 Boeiro	— Em andamento a construcção dessa obra
Klm. 50,400 Boeiro	— Construido

TRECHO DE DILERMANDO DE AGUIAR — JAGUARY

Klm. 0,989 Ponte de 10,00	— Escorada com cavalletes de madeira; collocação de guias nos dormentes
Klm. 1,497 Ponte de 20,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 1,624 Ponte de 50,00	— Collocação de guias nos dormentes

Klm. 1,724 Ponte de 20,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 2,376 Pontilhão de 5,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 3,654 Pontilhão de 3,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 4,906 Pontilhão de 5,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 5,900 Boeiro	— Reparação geral
Klm. 12,069 Passagem superior	— Substituição do estrado de madeira
Klm. 14,080 Pontilhão de 5,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 14,769 Pontilhão de 3,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 18,100 Ponte de 20,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 18,250 Ponte de 10,00	— Escoramento provisório
Klm. 32,200 Boeiro	— Reparado
Klm. 33,143 Pontilhão de 3,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 34,200 Boeiro de 0,80	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 34,610 Ponte provisoria de 10,00	— Collocação de guias nos dormentes
Klm. 34,920 Ponte "Toropy"	— Reconstrucção da primitiva; sendo após, construída outra provisoria de madeira, em substituição a que foi transportada pelas aguas.

Klm. 43,300	
Ponte de 20,00	— Escoramento provisório
Klm. 72,266	
Ponte de 20,00	— Reparação dos encontros
Klm. 78,400	
Ponte	— Substituição d'uma viga de madeira

TRECHO DE CRUZ ALTA — SANTO ANGELO

Klm. 4,000	
Boeiro	— Reparação dos muros
Klm. 7,780	
Boeiro aberto de 0,60	— Reparado

f) Balanças

As balanças para pesagem de vagões existentes nas diversas linhas, foram mantidas, durante o anno, em perfeito estado de funcionamento.

As que soffreram repáros de maior vulto foram as seguintes:

Na linha de Porto Alegre-Santa Maria

Gravatahy	— Reforma do madeiramento e pintura
Ligação	— Reconstrucção do piso
Santa Maria	— Reparada

Na linha da Santa Maria-Marcellino Ramos

Carazinho	— Desmontada a de 30 toneladas
Passo Fundo	— Em andamento a montagem

Na linha de Cacequy-Rio Grande

Pelotas	— Concluiu-se a montagem
---------	--------------------------

Além desses serviços executados, foi concluída a montagem da balança de 50 toneladas de capacidade na estação de Pelotas.

Está também em andamento a montagem de uma balança de 50 toneladas de capacidade na estação de Passo Fundo, para substituir a que allí existe e que, por ser apenas de 30 toneladas, não satisfaz mais as necessidades actuaes do trafego.

Por ter sido montada em Carasinho uma balança de 50 toneladas, foi desmontada uma de 30 que alli existia, sendo a mesma recolhida para o deposito da Residencia em Passo Fundo.

A situação exacta das balanças em 31 de dezembro de 1926, consta do quadro seguinte:

ESTAÇÕES	Comprimento	Capacidade
<i>Linha de S. Maria-P. Alegre</i>		tons.
Santa Maria	12,192	50
Montenegro	12,000	30
Gravatahy	12,192	50
Ligação	12,192	50
<i>Linha de S. Maria-M. Ramos</i>		
Cruz Alta	12,000	25
Carasinho	12,192	50
Passo Fundo	12,000	30
<i>Linha de Cacequy-Rio Grande</i>		
Bagé	10,400	30
Pelotas	12,000	30
Pelotas	12,192	50
Rio Grande	12,192	50
Maritima	12,000	30
<i>Ramal de Entroncamento-S. Anna</i>		
Sant'Anna	12,192	50
<i>Ramal de C. Barbosa-B. Gonçalves</i>		
Garibaldi	10,000	40

g) Brétes (Embarcadouros de animaes)

Os brétes em geral foram conservados em bom estado.

Os principaes serviços de reparação n'elles executados constam abaixo:

Na linha de Porto Alegre-Santa Maria

Gravatahy

— Reparação das paredes

Na linha de Santa Maria-Uruguayana

Guassú-Boi	— Reparado
Carumbé	— Reparação e pintura parcial

Na linha de Santa Maria-Marcellino Ramos

Val de Serra	— Reparação geral
Pinheiro Machado	— Reparação das mangueiras

Na linha de Cacequy-Rio Grande

São Domingos	— Reparação dos portões
Pelotas Fluvial	— Reparações

No ramal de Entroncamento-Sant'Anna

São Simão	— Reparação dos portões e mangueiras
-----------	--------------------------------------

h) Giradores

Os giradores existentes nas diversas linhas, foram mantidos em perfeito estado de funcionamento.

Soffreram reparações de maior importancia os seguintes giradores:

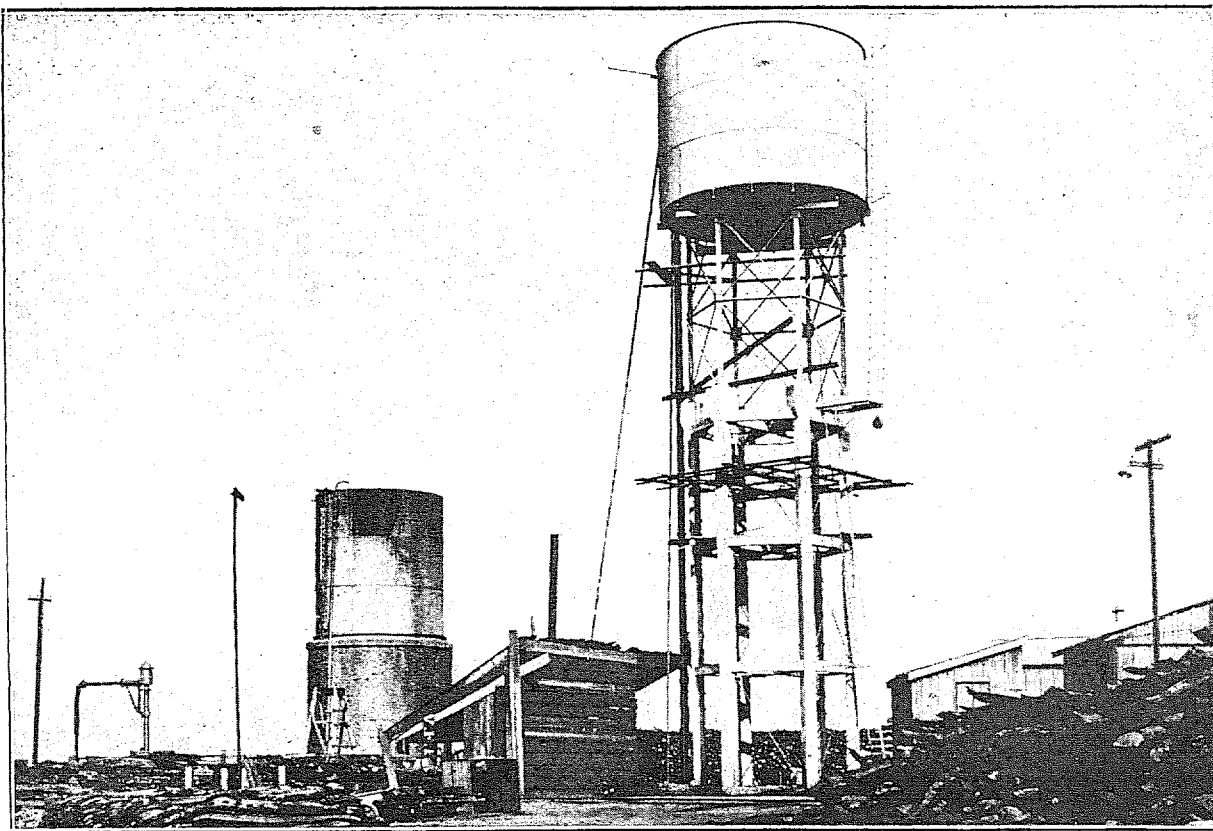
Na linha de Porto Alegre-Santa Maria

Porto Alegre	— Concertos no piso e na bomba
--------------	--------------------------------

No ramal de Entroncamento-Sant'Anna

Rosario	— Reparado
---------	------------

Existiam em 31 de dezembro de 1926, 23 giradores, installados nos seguintes pontos:



Nova caixa d'agua de Passo Fundo, sobre columnas de cimento armado e ferro, com 15 metros de altura. A antiga caixa, que se vê ao lado, será retirada, porque a sua pouca altura determinava pressão insufficiente para o serviço de lavagem de caldeiras e outros trabalhos do deposito de locomotivas.

SITUAÇÃO	Comprimento
<i>Santa Maria-Porto Alegre</i>	m
Jacuby	14,00
Cachoeira	14,00
Couto	14,00
Santa Cruz	14,00
Barreto	14,00
Porto Alegre	14,00
Rio Pardo	14,00
<i>Ramal de Taquara</i>	
Taquara	14,00
<i>Ramal de Montenegro-Caxias</i>	
Carlos Barbosa	14,00
Caxias	14,00
<i>Santa Maria-Uruguaiana</i>	
Alegrete	14,00
<i>Ramal de Sant'Anna</i>	
Rosario	14,00
<i>Cacequy-Rio Grande</i>	
São Gabriel	14,00
Ibaré	14,00
Bagé	24,90
Pedras Altas	14,00
Pelotas	25,00
Rio Grande	14,00
<i>Santa Maria-Marcellino Ramos</i>	
Val de Serra	14,00
Julio de Castilhos	14,00
Carasinho	14,00
Capo-Eré	14,00
Marcellino Ramos	24,90

i) **Triangulos de reversão**

Os triangulos de reversão existentes nas diversas linhas, foram conservados em bom estado.

Em 31 de dezembro de 1926, existiam 27 triangulos de reversão, assim discriminados:

ESTAÇÕES	LOCAL	LADO	LINHA MORTA
<i>Santa Maria-Porto Alegre</i>			
Santa Maria	Recinto	Esquerdo	Ligado
Jacuihy	Recinto	Direito	Ligado
Ligação	Fóra	Direito	Ligado
Barreto	Recinto	Direito	36,º90
Montenegro	Fóra	Esquerdo	Ligado
Rio dos Sinos	Fóra	Esquerdo	Ligado
Gravatahy	Recinto	Direito	93,º00
<i>Santa Maria-Uruguayana</i>			
Cacequy	Recinto	Esquerdo	Ligado
Tigre	Recinto	Esquerdo	Ligado
Uruguayana	Recinto	Esquerdo	Ligado
<i>Entroncamento-Sant'Anna</i>			
Sant'Anna	Recinto	Esquerdo	Ligado
<i>Cacequy-Rio Grande</i>			
Santa Rosa	Recinto	Esquerdo	27,º70
Cerro Chato	Fóra	Direito	49,º00
Piratyngy	Recinto	Direito	42,º80
Rio Grande	Recinto	Direito	Ligado
Villa Siqueira	Fóra	Direito	94,º00
<i>Santa Maria-M. Ramos</i>			
Pinhal	Recinto	Direito	81,º00
Cruz Alta	Recinto	Direito	43,º80
Santa Barbara	Recinto	Esquerdo	31,º60
Pinheiro Marcado	Fóra	Direito	149,º00
Passo Fundo	Recinto	Direito	33,º80
<i>Cruz Alta-Santo Angelo</i>			
Ijuhy	Fóra	Direito	30,º85
Santo Angelo	Recinto	Esquerdo	34,º00
<i>Montenegro-Carias</i>			
Carlos Barbosa	Fóra	Esquerdo	49,º00
Caxias	Fóra	Esquerdo	64,º00
<i>C. Barbosa-B. Gonçalves</i>			
Garibaldi	Recinto	Esquerdo	90,º00
Bento Gonçalves	Recinto	Direito	80,º00
<i>Alegrete-Quarahy</i>			
Severino Ribeiro	Recinto	Direito	43,º05

j) Cercas

As cercas marginaes á linha, foram mantidas em bom estado de conservação, tendo sido, durante o exercicio, executados trabalhos de reparação em 654.544 metros lineares, contra 601.290 ml. em 1925, o que apresenta uma differença para mais de 53.254 ml.

Nos quadros ns. 9 bis e 10 constam respectivamente, a quantidade de serviço executado e materiaes empregados por especie em cada uma das differentes linhas.

k) *Accessorios de linha*

Os materiaes empregados na conservação da linha, figuram discriminadamente, por especie, do quadro n.º 11, annexo a este relatorio.

l) *Edifícios*

Os trabalhos de reparação pintura e reconstrucção, executados nos edificios e dependencias da Estrada, durante o anno de 1926, constam da relação a seguir, onde vae mencionada a natureza do serviço feito em cada edificio.

LINHA DE SANTA MARIA-PORTO ALEGRE

Casas de moradia do pessoal em S. Maria

RUA ERNESTO BECK

Casa n.º 55	— Reparações
" " 52	— Reparação do telhado
" " 54 e 56	— Pintura
" " 58	— Caiacção e pintura
" " 59 e 60	— Reparações
" " 61	— Reparações e pintura
" " 63	— Reparação do telhado. Pintura
" " 65	— Reparação do telhado.
" " 67 e 69	— Pintura
" " 71 e 73	— Reparação do telhado
" " 77	— Augmentada
" " 64	— Concerto de venezianas
" " 68 e 70	— Construcção de pratibanda
" " 72	— Reparação do telhado
" " 76 e 78	— Pintura
" " 80-82 e 86	— Reparação do telhado

PINHEIRO MACHADO

Casas ns. 37 e 39	— Pintura
-------------------	-----------

Casa n.º 41	— Pintura geral; reparação
" " 43	— Reparções
" " 55	— Pintura geral
" " 57 e 59	— Reparções e pintura
" " 61	— Pintura; pequenos reparos no assoalho
" " 50	— Pintura de aberturas
" " 52	— Reparções
" " 56 e 58	— Caição e pintura
" " 60 e 64	— Pintura parcial
" " 66 e 68	— Em andamento a adaptação d'essas casas para servir de escriptorio ao "Movimento"
" " 70 e 72	— Reparções

RUA CEL. ANDRE' MARQUES

Casa n.º 2	— Reparções
" " 4	— Modificações internas e pintura
" " 12	— Reparções
" " 22	— Pintura e caiação
" " 24	— Pintura
" " 26	— Construção d'um muro; reparo no assoalho

RUA GARIBALDI

Casas ns. 7 e 11	— Pintura
" " 2 e 4	— Pintura parcial

RECINTO DA ESTAÇÃO DE SANTA MARIA

Estação	— Modificação da sala de espera e da parte alta, occupada pelo Inf-2; reparação de privadas, encanamentos e no piso da plataforma; caiação e pintura.
Deposito de locomotivas	— Reparção do telhado e aberturas; confecção d'uma braçadeira para columna
Escriptorio Inn	— Modificações internas e pintura
Casa dos rondas	— Abertura de portas e janellas
Almoxarifado	— Reparção do telhado
Casa turma 39	
Klm. 5,300	— Construção de 2 casas volantes para o pessoal
Alojamento	
Klm. 10,000	— Reparção do telhado
Casa turma 38	
Klm. 14,830	— Reparções
Klm. 22,000	— Construção de 2 casas volantes para o pessoal

ARROIO DO SO'

Estação — Pintura. Confecção de ferragens para os portões do armazem

Casa turma 35 bis
Klm. 43,000 — Transportada da klm. 45 para esse local.
Reparação

RESTINGA SECCA

Casa do Ajrv-2 — Reparções

Casa turma 34
Klm. 55,300 — Reparação do telhado e aberturas

ESTIVA

Estação — Reparada

Armazem de mercadorias — Reparções

JACUHY

Estação — Reparação do piso da plataforma. Conservação do esgotto e limpeza do poço

Officinas telegraphicas — Reparções

Casas para operarios — Construcção de 5 casas

Casa moradia — Reparação do telhado e aberturas

Abrigo de locomotivas — Pintura geral. Foi assoalhado um quarto

Installação sanitaria — Construcção de casas e fossas, faltando, apenas, a collocação do encanamento

Casa para o pulsometro — Construcção

FERREIRA

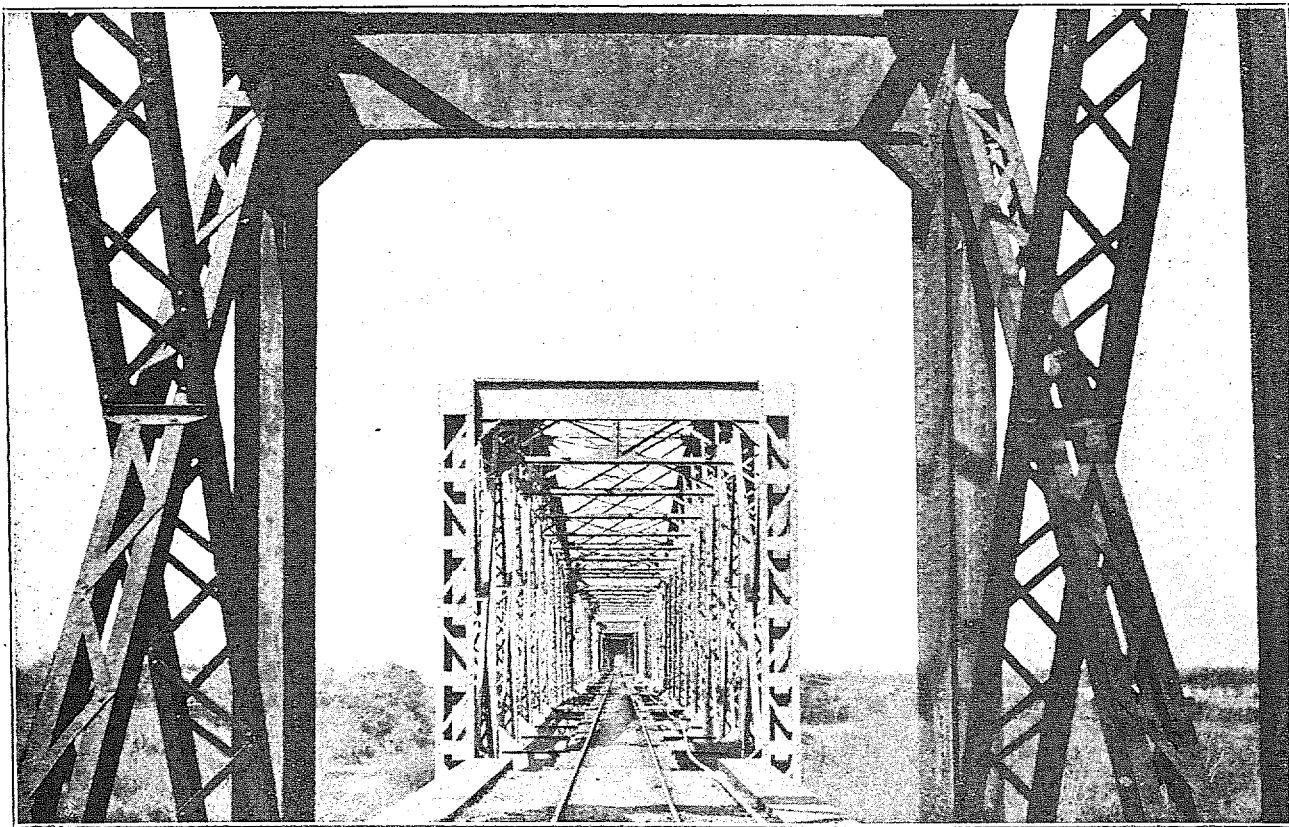
Estação — Reparo geral

Armazem — Caiacção geral

CACHOEIRA

Estação — Em andamento o prolongamento da plataforma

- Armazem de mercadorias — Caiação
- Casas pessoal Trafego — Pintura geral e pequenas reparações
- Parada
Klm. 130,000 — Construcção do poço
- BEXIGA**
- Estação — Reparação geral e pintura
- Armazem de marcadorias — Adaptação d'um quarto para telegraphista
- PEDERNEIRAS**
- Estação — Reparação geral e pintura
- Casa turma 23
Klm. 174,500 — Reparação do telhado
- Casa turma 22
Klm. 180,333 — Reparação das portas e aberturas
- RIO PARDO**
- Estação — Lageamento da plataforma; reparação do telhado
- Casa M1-5 — Construcção de uma parede interna
- COUTO**
- Deposito de materiaes — Em andamento a reparação
- Casa para pessoal — Em andamento a reparação
- Parada
Klm. 214,000 — Collocação d'uma porta; reparos na plataforma
- MONTE ALEGRE**
- Estação — Reparação do telhado
- Casa turma 16
Klm. 237,600 — Reparação do telhado e aberturas
- SANTO AMARO**
- Estação — Reparação de aberturas, portas e telhado



Vista de frente da ponte sobre o rio Santa Maria, situada no kilometro 121,700 da linha de Cacequy a Uruguayana.

Casa pessoal de turma
Klm. 248,000

— Construcção de casa volante

LIGAÇÃO

Casa MI-3

— Construcção d'uma parede interna

Casas Volantes
Klm. 260,000

— Reparações

Casa pessoal de turma
Klm. 269,900

— Construcção de casa volante

BARRETO

Estação

— Reparações

GIL

Estação

— Reparações

FORTALEZA

Estação

— Construcção d'uma privada

MONTENEGRO

Estação

— Construcção d'um tanque; confecção de grades e collocação de venezianas; reparação do telhado. Caição do escriptorio Inf-1.

Armazem de mercadorias

— Reparação do telhado

Sub-armazem

— Em andamento a construcção d'esse edificio que servirá, tambem, para deposito de cimento

Casa MI-2

— Adaptação para servir de escriptorio e moradia provisoria ao snr. Rv-1

Casas para machinistas

— Construcção de 2 casas; confecção de venezianas

Ponte "Cahy"

— Construcção da casa para o guarda

Casa da bomba "Cahy"

— Reparação das paredes e telhado

Garage da Residencia

— Em andamento a construcção

PARECY	
Estação	— Reparções da plataforma
CAPELLA	
Estação	— Pintura
PORTAO	
Armazem de mercadorias	— Reparação do telhado
RIO DOS SINOS	
Estação	— Reparação da plataforma e telhado
SÃO LEOPOLDO	
Estação	— Reparação da plataforma e telhado. Pintura
Armazem de mercadorias	— Reparação do assoalho e janellas; collocação de corrediças nos portões e confecção de uma grade. Pintura
Officinas telegraphicas	— Construcção de 2 privadas; reparação do telhado e piso. Demolição
SAPUCAYA	
Estação	— Pintura. Reparação da plataforma
PARADA "ESTEIO"	
Estação	— Reparação da plataforma
Klm. 373,130	
Escola	— Reparação das portas, janellas e telhado
CANOAS	
Estação	— Confecção de taboletas. Modificação sala da bilheteria. Reparação da plataforma. Construcção de privadas. Pintura geral.
GRAVATAHY	
Estação	— Modificações internas; confecção de guichetes e taboletas. Caição e pintura interna
Casa do bombeiro	— Construcção do tanque

Dormitorio do Trafego — Caição geral
Casa moradia — Augmento

Casa Adjte. electricista — Reparação

NAVEGANTES

Casa do bombeiro — Construcção da patente

Casa da bomba — Pintura

PORTO ALEGRE

Estação — Collocação de venezianas na sala do "Movimento". Reparação e pintura da plataforma e coberta. Confecção d'uma porta para o escriptorio do Rv-1. Concerto das installações sanitarias. Reparação da sala de bagagem e pintura da sala de espéra. Caição da sala do correio. Pintura interna da parte terrea.

Armazem de mercadorias — Collocação corrediças nos portões. Reparação do piso e telhado

Armazem encomendas — Reparação do piso

Garage autos de praça — Construcção das vallas e rampas de acesso; modificação dos portões. Caição

Armazem inflammaveis — Reparação da plataforma

Galpão — Reparação das paredes e telhado

Mictorios e patente — Modificação dos mictorios

LINHA DE SANTA MARIA-URUGUAYANA

SANTA MARIA

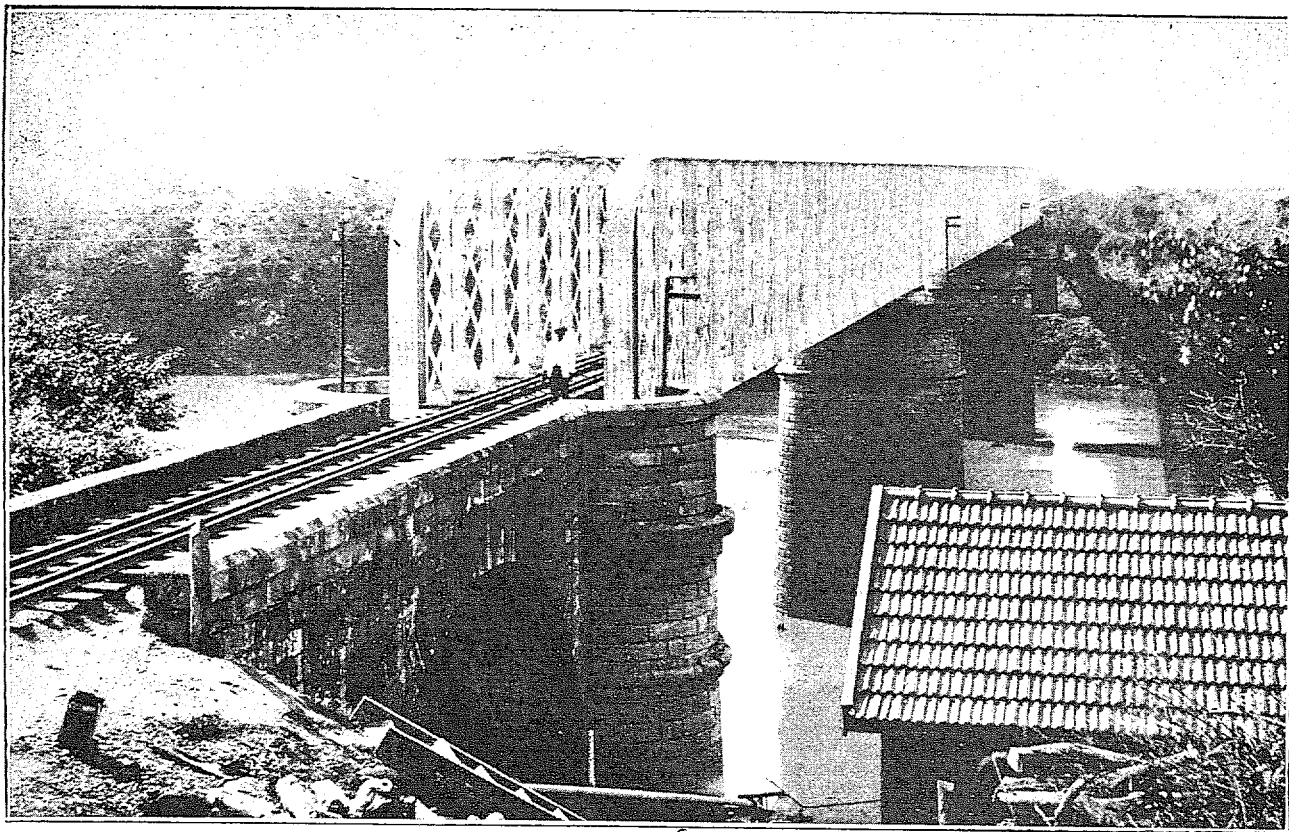
Armazem de mercadorias — Augmento da plataforma. Adaptação d'uma sala para os conferentes

Esriptorio Rv-2 — Reparação do telhado e pintura do edificio

Esriptorio MI-9 — Pintura parcial; reparação do assoalho

Sub-armazem — Reparação do telhado e aberturas. Pintura

Officinas da Residencia	—	Reparação do telhado e portões
Casa turma 40	—	Reparação geral e pintura
Garage auto Rv-2	—	Canalização d'agua
Desvio Klm. 2,000	—	Construiu-se a casa para moradia do encarregado
BOCCA DO MONTE		
Estação	—	Augmentada, sendo reparada a parte antiga e feita a pintura geral
CANABARRO		
Estação	—	Reparação do telhado
Casa MI-10	—	Caição e pintura
DILLERMANDO DE AGUIAR		
Estação	—	Reparação do assoalho, portas e telhado. Pintura geral
SÃO LUCAS		
Estação	—	Reparação geral
Parada Klm. 78,000	—	Reparos na plataforma e telhado. Abertura do poço
Casa MI-11 Klm. 90,950	—	Reparação do telhado
UMBU'		
Casa da bomba	—	Reparação do telhado e assoalho. Confecção de aberturas e assentamento de portaladas
Parada Klm. 102,000	—	Reparação geral
CAOEQUY		
Estação	—	Reparação da plataforma
Escritorio Rv-3	—	Construido



Ponte metálica sobre o Jacuhy, situada no kilometro 31,760 da linha de Santa Maria a Porto Alegre, entre estações de Jacuhy e Ferreira.

Privadas pessoal Trafego	— Reparação do telhado e aberturas
Casa moradia Rv-3	— Colocação de venezianas. Pintura geral; concertos da canalisação
Garage auto Rv-3	— Reparação do portão
Casa turma pateo	— Reparação e pintura
Casa MI-12	— Reparação do telhado
Casa Ajrv-3	— Reparada
Casa Cd-6	— Modificações e pintura
Casas para pessoal Trafego	— Construção de 3 casas
Casa Locomoção n.º 14	— Construção de pilares
Deposito de locomotivas	— Demolição parcial do antigo
Armazem de mercadorias	— Reparação geral
Casa para o Int-3	— Em andamento a construção
Casa turma 52 Klm. 115,134	— Reparação do telhado
Casa turma 54 Klm. 137,533	— Reparação do telhado e aberturas
ITAPEVY	
Estação	— Reparação do telhado e poço
Casa MI-13	— Reparação de aberturas
JACAQUA'	
Armazem de mercadorias	— Retelhado; reparação d'um portão
Casa turma 58 Klm. 173,315	— Reparou-se o telhado

TIGRE

Estação — Reparada. Iniciou-se o augmento d'esse edificio

Deposito do MI-14 — Pintura

Casa pulsometro — Reparação geral

Casa immediato turma 60
Klm. 197,380 — Pintura

PASSO NOVO

Estação — Reparada

Armazem de mercadorias — Reparação do telhado

Casa turma 61
Klm. 207,883 — Reparação do telhado

PALMA

Estação — Reparação do telhado, abertura e exgottos

ALEGRETE

Estação — Concluiu-se a modificação d'esse edificio.
Pintura

Armazem de mercadorias — Reparação geral

Deposito de locomotivas — Reparação geral

Casa turma 63
Klm. 233,728 — Reparação geral

Casa immediato turma 63
Klm. 233,750 — Construida

Casa turma 66
Klm. 256,252 — Reparação do telhado

INHANDUHY

Estação — Construcção do forno

Casa MI-15 — Reparação do telhado, aberturas e assoalho

GUASSU'-BOI

Estação — Retelhada

PLANO ALTO

Estação — Caiação interna

PARADA CHAGAS

Casa — Reparação das paredes e telhado

URUGUAYANA

Estação — Reparação da plataforma

Depósito de locomotivas — Construcção do calçamento no local onde lavam as locomotivas

Casa da bomba — Reparada

LINHA DE SANTA MARIA-MARCELLINO RAMOS

Casa turma 41

Klm. 1,984 — Construcção da casa para moradia do pessoal

PEDREIRA

Estação — Construcção d'uma privada

Casa turma 42

Klm. 14,192 — Reparação do telhado e aberturas

PINHAL

Estação — Reparação das paredes externas, assoalho e telhado

PHILIPSON

Estação — Reparação do telhado; construcção do fogão

VAL DE SERRA

Estação — Reparação geral. Adaptação d'uma casinha volante para servir de armazem

TAQUAREMBO'

Estação — Reparações

JULIO DE CASTILHOS

Casa MI-11 — Reparação do telhado

Parada Klm. 87,000	—	Reparação geral e pintura
Casa turma 51 Klm. 92,819	—	Reparação geral e pintura
TUPACERETAN		
Estação	—	Abertura d'uma janella
Parada Klm. 109,000	—	Reparos no piso da plataforma
Parada Klm. 117,000	—	Reparação geral e pintura
ESPINILHO		
Estação	—	Confecção d'uma porta. Adaptação d'uma casinha volante para servir de armazem
Casa guarda-chaves	—	Reparada
Parada Klm. 140,000	—	Reparação e pintura
Parada Klm. 150,000	—	Reparação e pintura
CRUZ ALTA		
Estação		Augmento do edificio e plataforma, sendo esta com piso de concreto. Adaptações internas do lado de Pé
Deposito de locomotivas	—	Pintura do escriptorio; reparação na cobérta do edificio
Banheiros e privadas para pessoal do Deposito	—	Em andamento a construcção
Sub-armazem Residencia	—	Confecção de prateleiras. Installação d'agua
Officinas da Residencia	—	Installação d'agua. Reparos ligeiros no edificio
Esriptorio Residencia	—	Installação hydraulica. Reparação do edificio

Casa moradia Cauffeur — Reparada
Construcção d'uma casa para abrigo do motor e pulsometro. Construcção d'uma torre transformadora para corrente de alta tensão

Abrigo forno seccar areia — Demolido o antigo, construindo-se um novo

Dormitorio do Trafego — Em andamento a construcção

Dormitorio da Tracção — Reparação e pintura

LAGOÃO

Estação — Revestimento e limpeza do poço. Iniciou-se a reparação geral

BELISARIO

Estação — Reforma da plataforma

Klm. 205,000 — Construcção d'uma casa para abrigo da bomba e moradia do bombeiro

Klm. 205,300 — Construiu-se, durante a secca, uma casa provisoria para abrigo da bomba e moradia do bombeiro, que, mais tarde, foi demolida, aproveitando-se a madeira no Klm. 205.

PORONGOS

Estação — Reparação do assoalho. Iniciou-se a reparação geral

Klm. 217,000 — Construcção de 12 casas volantes para attender serviço da construcção de desvios

Klm. 224,806

Casa da turma 64 — Abertura d'um poço

SANTA BARBARA

Estação — Collocação de mata-juntas; reparação do assoalho e pintura geral do edificio

Casa M1-14 — Revestimento do poço

Casa turma 65

Klm. 234,650 — Reparação do telhado

DOIS IRMAOS

- Estação — Reparação do telhado
- Britadora — Reparações da casa do machinista e do alojamento para o pessoal
- Klm. 251,000 —
- Casa turma 67
- Klm. 251,690 — Construcção de 2 casas volantes para moradia do pessoal

PINHEIRO MARCADO

- Estação — Construcção do fogão
- Casa turma 71
- Klm. 294,597 — Reparada

CARASINHO

- Estação — Reparação da plataforma e pintura do edificio. Construcção d'uma grade para divisão da sala de bagagem, e alguns retoques na sala do Agente
- Armazem de mercadorias — Reparação do telhado
- Casa MI-15 — Reparação geral e pintura

CARAZINHO

- Turma volante nrs. 3 e 4 — Construcção de 2 casas para o pessoal
- Casa turma 72
- klm. 304,300 — Construcção de 3 casas volantes para moradia do pessoal. Construcção do forno e fogão. Pintura geral
- Parada —
- klm. 315,000 — Reparação do telhado

PULADOR

- Estação — Construcção d'uma parede divisoria na sala de bagagem

PASSO FUNDO

- Estação — Em andamento o prolongamento de 26 metros da plataforma lado de Marcellnio Ramos e augmento, em madeira, do edificio da estação. Construcção d'uma calçada. Reparação e pintura da parte antiga do edificio.
- Armazen de mercadorias — Prolongamento de 44 mts. da plataforma. Pintura geral do edificio
- Privadas Pintura. Construcção d'uma guarita para o ronda
- Casa Eng.º Residente — Construcção d'um reservatorio de zinco. Colocação de 2 parafusos de 10 mts. para servir de amarras ao edificio.
- Deposito da Residencia — Reparação do galpão
- Officinas Sel-5 — Construcção de madeira (5^m,50 × 6^m,50) Pintura
- Casa turma pateo — Caiacção e pintura após as reparações
- Casa M1-16 — Em andamento o augmento d'essa casa
- Casa Cd-5 — Reparação do banheiro e privada
- Casa moradia klm. 373,000 — Construída

COXILHA

- Estação — Construcção d'uma privada. Pintura
- Casa M1-17 — Construcção do tanque
- Inst. hydraulica — Construcção da casa para abrigo do pulsometro e caldeira

SERTAO

- Estação — Reparada. Em andamento reconstrucção da plataforma
- Casa turma 82 klm. 404,360 — Construcção do forno

ERECHIM

- Estação — Reparações e pintura geral

EREBANGO

- Estação — Reparação geral e pintura

CAPO-ERÊ

- Armazem de mercadorias — Reparação dos portões
Casa M1-18 — Reparação e pintura

BÔA VISTA DO ERECHIM

- Estação — Reparações

BALISA

- Estação — Pintura geral

BARRO

- Estação — Reparação geral e pintura; modificações internas. Abertura d'um poço

VIADUCTOS

- Estação — Pintura geral
Britadora
kln. 512,000 — Construcção do alojamento para o pessoal e casa do machinista

CANNAVIAL

- Estação — Construcção do forno; diversos reparos no edificio e pintura geral

MARCELLINO RAMOS

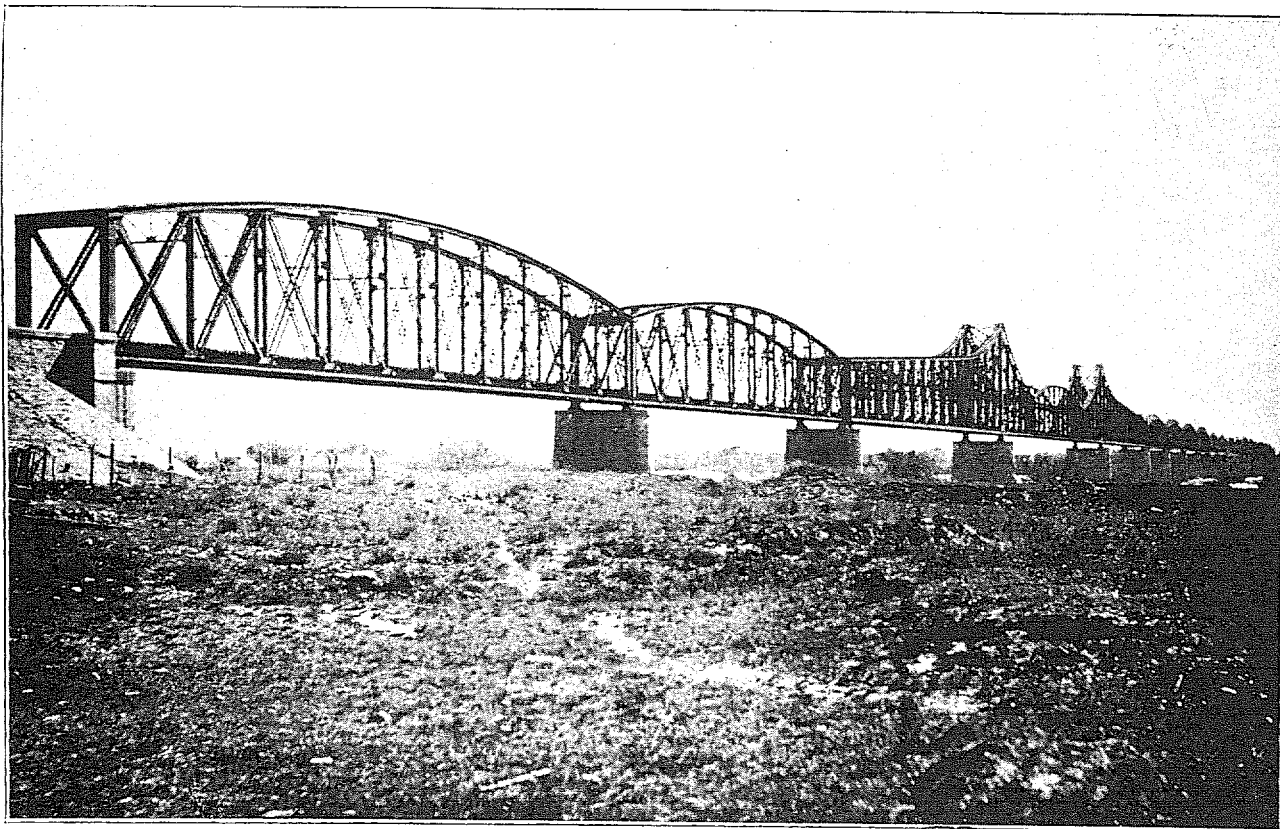
- Estação — Pintura geral. Construcção d'uma parede divisoria e outras modificações internas
Casa Chefe deposito — Reparação geral
Ponte "Rm" — Construiu-se uma casa para o guarda
Deposito de locomotivas — Collocação de braçadeiras para servir de amarras ás paredes. Forrado o escriptorio.
Casa para o machinista da uzina — Construida

LINHA CACEQUY-RIO GRANDE

- Casa turma 52
kln. 114,596 — Reparação do telhado
Casa turma 53
kln. 124,383 — " " "

AZEVEDO SODRÉ

- Estação — Reparação da plataforma



Vista geral da ponte sobre o rio Santa Maria, situada no kilometro 121,700 da linha de Cacequy a Uruguayana.

Vãos.

6	vãos de	60,300	metros	=	361,800	metros
6	"	67,500	"	=	405,000	"
3	"	72,600	"	=	217,800	"
2	"	77,040	"	=	154,080	"
2	"	102,000	"	=	204,000	"
1	vão	136,000	"	=	136,000	"

20 vãos com extensão total de 1478,680 metros.

Distancia entre apoios.

12	apoios de	1 metro	=	12,000	metros
1	apoio	10,050	metros	=	10,050
1	"	10,360	"	=	10,360
1	"	10,390	"	=	10,390
2	apoios	14,890	"	=	29,780

17 apoios com extensão total de 72,580 metros.

Comprimento total dos vãos..... 1478,680 metros
 " " apoios 72,580 "

Comprimento total da ponte..... 1551,260 metros

Data da construção — 1908-1911

Casa turma 57 klm. 163,550	— Reparação do telhado
Casa turma 58 klm. 172,671	— Reparação do telhado e aberturas; construção do fogão
BELLA VISTA	
Estação	— Reparações
Casa turma 59 klm. 183,900	— Reparação do telhado
SÃO GABRIEL	
Estação	— Reparação do telhado e privadas. Construção calçamento do recinto
Casa M1-14	— Reparação do telhado, assoalho e aberturas
Casa turma pateo	— Reparação do telhado
Casa turma 60 klm. 196,000	” ” ”
Casa M1-13	— Construção do fogão
VACCACAHY	
Estação	— Reparação do telhado
Casa turma 64 klm. 234,900	— Perfuração do poço
Parada klm. 238,500	— Pintura parcial
TRES ESTRADAS	
Casa M1-5	— Caição
SÃO SEBASTIÃO	
Deposito de locomotivas	— Iniciou-se a construção
BAGÉ	
Novo escriptorio Inf	— Construido
Patentes do Trafego	— Reconstruidas
Casa turma pateo	— Reparação da cosinha
Casa Cd-3	— Reparação do telhado
Casa M1-16	— Pintura
Casa do bombeiro	— Reparada

Garage da Residencia	Em andamento a construcção
Garage auto Sel-4	— " " " "
Deposito de locomotivas	— Reparação do telhado e no madeiramento do edificio. Concertos das installações sanitarias
Officinas da V. Permanente kln. 324,000	— Em andamento a construcção do edificio e de 6 casas para moradia
Casa turma 74 kln. 335,140	— Caição
RIO NEGRO	
Estação	— Reparações
Casa turma 76 kln. 354,400	— Reparação do telhado
Parada kln. 355,000	— Construcção da casa
SANTA ROSA	
Casa M1-17	— Reparou-se o telhado; revestimento do poço
APPLEBY	
Parada	— Reparação do fogão
CANDIOTA	
Estação	— Construcção do poço
Casa para moradia kln. 451,500	— Construida
HERVAL	
Armazem de mercadorias	— Concertado os portões
BASILIO	
Estação	— Reparação do telhado
PARADA CRUZ	
Casa	— Construida
Casa p/telephone kln. 494,000	— Construida

PIRATINY

- Estação — Reparação geral: Collocada a installação sanitaria
Casa M1-20 — Reparação geral e pintura

CERRITO

- Estação — Reparação geral e pintura. Construcção d'uma privada

PELOTAS

- Estação — Reparação geral e pintura. Construcção de privadas publicas e respectivas installações
Deposito de materiaes — Reparação geral
Casa para operarios — Construcção em andamento
Deposito M1-21 — Reparação geral
Casa para bombeiro — Construida

QUINTA

- Estação — Pintura geral

JUNCCÃO

- Casa M1-22 — Reparação do assoalho, telhado e portas
Casa da bomba — Construida

RIO GRANDE

- Estação central — Reparação geral e pintura. Modificação da plataforma
Casa turma 101 — Reparada
Officinas da locomoção — Reparos e modificações do edificio
Armazem Almoxarifado — Pintura externa

MARITIMA

- Estação — Reparação do telhado e piso da plataforma

RAMAL DE ENTRONCAMENTO-SANT'ANNA

- Casa turma 53
klm. 127,854 — Reparação do telhado

Casa turma 54

klm. 140,672
Casa turma 57
klm. 167,053

- Assentamento do fogão e reparos no telhado
- Construída

ROSARIO

Estação
Casa Visitador
Casa turma 58
klm. 179,051

- Canalisação das privadas
- Construcção de pilares
- Reparação do telhado

GUARA'

Estação
Casa turma 62
klm. 213,340
Casa turma 63
klm. 226,600

- Reparação do telhado
- " " "
- Retelhamento

PORTERINHA

Inst. hydraulica

- Construcção da casa para abrigo do pulsome-
tro e caldeira

SANT'ANNA

Estação
Armazem de mercadorias
Casa motor da uzina
Casa Visitador
Dep.º ferramentas da turma

- Reparação da plataforma, telhado e privadas
- Reparação do telhado
- Construída
- Reparação do telhado
- Reparado

RAMAL DE MONTENEGRO-CAXIAS

MARATA'

Casa M1-3
Casa turma 12
klm. 21,996
Casa turma 13
klm. 29,745

- Reparação das paredes
- Reparação do telhado
- " " "

SÃO SALVADOR

Estação

- Construcção da privada; reparação das paredes

BARÃO

Estação — Reparações

CARLOS BARBOSA

Estação — Reparação do assoalho da casa do Agente. Adaptação de uma divisão para servir de quarto ao telegraphista

NOVA SARDENHA

Estação — Reparação da plataforma e piso do edificio

NOVA VICENZA

Estação — Reparação do telhado e privada

CAXIAS

Estação — Reparos na plataforma e sala de bagagem

Deposito de locomotivas — Reparação do telhado

RAMAL DO RIO DOS SINOS-TAQUARA

NOVO HAMBURGO

Estação — Retelhado com zinco; pintura geral

HAMBURGO VELHO

Estação — Pintura geral

CAMPO BOM

Estação — Reparação do telhado

SAPYRANGA

Estação — " " "

AMARAL RIBEIRO

Estação — " " "

NOVA PALMEIRA

Estação — Reparação do assoalho; pintura geral

Casa turma 8
km. 36,975

— Reparação do telhado e janellas; caiação

CAMPO VICENTE

Armazem de mercadorias

— Reparação do telhado

PAROBE'

Estação

— Reconstrucção do assoalho; pintura parcial

TAQUARA

Estação

— Pintura

Armazem de mercadorias

— Abertura de uma janella

Deposito de locomotivas

— Reparação do telhado; pintura geral

Escriptorio Cd-7

— Reparação do telhado; pintura e caiação

Alojamento do Trafego

— Caiação

RAMAL DE TAQUARA-CANELLA

Casa turma 10

km. 0,970

— Construcção do fogão e forno

Casa turma 11

km. 10,432

— Construcção do fogão

Casa turma 12

km. 18,945

— Construcção do fogão

SANDER

Estação

Reparação do telhado

Parada

km. 26,000

— Construcção do fogão e forno

Casa turma 13

km. 26,279

— Reparação

Casa turma 14

km. 32,417

— Construcção do fogão e forno

VARZEA GRANDE

Estação

— Modificações internas e caiação geral; reparação do poço

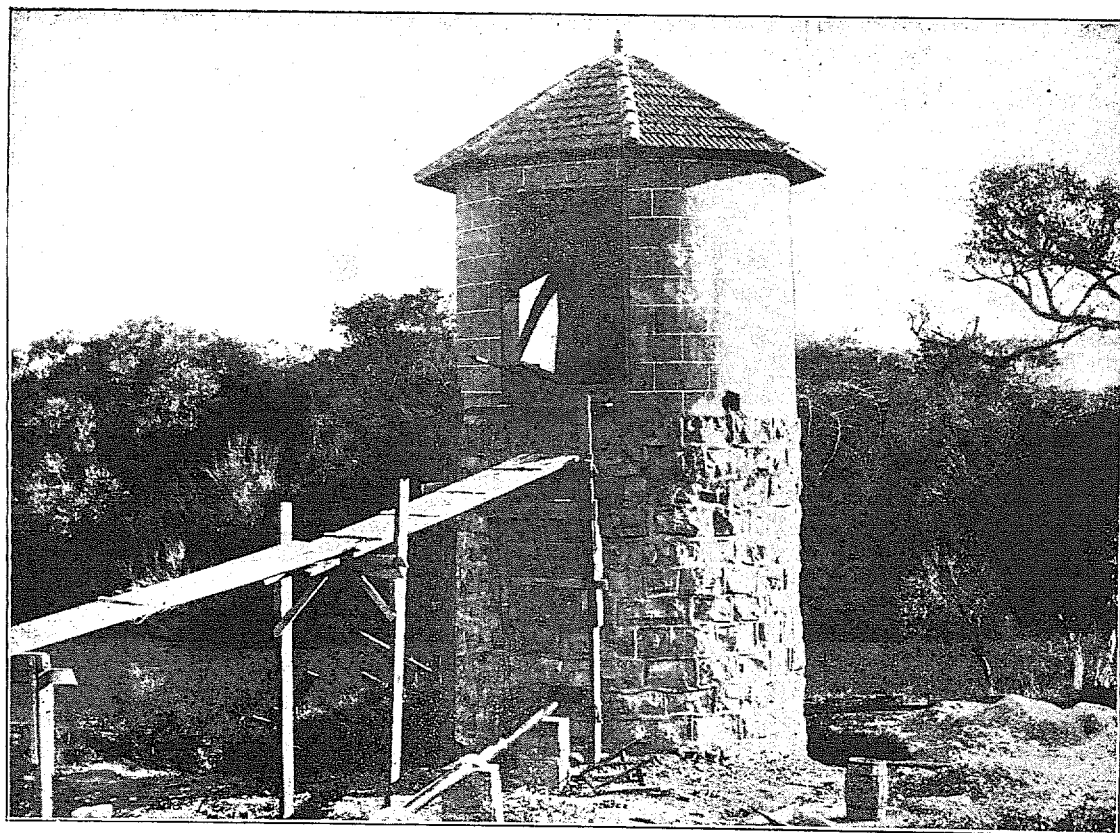
GRAMMADO

Estação

— Reparação geral

Britadora

— Construcção da casa para deposito de ferramentas



Torreão para a bomba centrífuga eléctrica, na margem do rio Pardinho, destinada ao abastecimento de água para o Depósito de locomotivas em Couto. Esta obra está sendo concluída.

CANELLA

Estação — Reparação do telhado; construção de uma casinha para pessoal

RAMAL DE CARLOS BARBOSA-ALFREDO CHAVES

GARIBALDI

Officinas mechanicas — Augmento
Casas do pessoal — Reparação

BENTO GONÇALVES

Estação — Reparação do telhado e exgottos; caiação das columnas
Escript.^o da Comissão (C. B. A. C.) — Construção da calçada, poço e diversos reparos no edificio
Casas do pessoal — Reparações
Casa da bomba — Iniciou-se a reconstrucção por conta da Cia. de Seguros

RAMAL DE COUTO-SANTA CRUZ

RINCÃO D'EL REI

Estação — Construcção do poço. Pintura geral

SANTA CRUZ

Estação — Reparação do telhado e privada
Deposito de locomotivas — Reparação do telhado e piso

RAMAL DE DILERMANDO DE AGUIAR-JAGUARY

Casa da bomba
klm. 2,500 — Iniciou-se a construcção

SÃO PEDRO

Estação — Reparação do telhado e poço
Casa da bomba
klm. 18,318 — Reparação do telhado e aberturas
Galpão de 8 × 10 m.
klm. 34,200 — Construido

VILLA CLARA

Estação — Reparação do telhado

MATTA

Estação — ” ” ”

TAQUARYCHIM

Armazem de mercadorias — Reparação do telhado

JAGUARY

Estação — Reparação geral e augmento d'esse edificio

RAMAL DE ALEGRETE-QUARAHY

VASCO ALVES

Estação — Construcção do poço; reparação do telhado, assoalho e portas

Casa do bombeiro
kln. 277,830 — Construída

RAMAL DE CRUZ ALTA-SANTO ANGELO

FACHINAL

Estação — Reparação do telhado

Casa turma 64
kln. 50,962 — Reparada

IJUHY

Estação — Reparação telhado e piso da cosinha

RIO BRANCO

Estação — Reparação da plataforma e pintura geral do edificio

Parada
kln. 92,000 — Reparação portas, janellas e telhado; construcção do fogão

Dormitorio da tracção — Pintura

SANTO ANGELO

Estação	—	Reparação telhado e privadas; construcção do fogão. Iniciou-se a reparação geral dessa estação
Deposito de locomotivas	—	Caiacção

RAMAL DE SÃO SEBASTIÃO-DOM PEDRITO

Casa turma 2 kkm. 21,100	—	Reparação do telhado, assoalho e portas
-----------------------------	---	---

DR. VAUTHIER

Estação	—	” ” ” ” ” ” ”
Casa turma 3 kkm. 30,170	—	Reparação do telhado
Casa turma 4 kkm. 38,860	—	” ” ”

DON PEDRITO

Estação	—	Reparação do telhado
---------	---	----------------------

RAMAL DA COSTA DO MAR

Casa turma 102 kkm. 601,381	—	Reparação do telhado
--------------------------------	---	----------------------

BOLAXA

Nova estação	—	Em andamento a construcção
--------------	---	----------------------------

VILLA SIQUEIRA

Estação	—	Pintura geral
---------	---	---------------

m) *Installações hydraulicas*

As machinas, isto é, pulsometros, bombas a vapor e a mão, para elevação d'agua aos reservatorios, foram mantidas, durante o anno, em bom estado de conservação.

Os trabalhos de reparação e limpeza executados nas installações hydraulicas durante o exercicio de 1926, constam, a seguir, onde vão mencionados a posição e a natureza dos serviços feitos em cada installação:

LINHA DE SANTA MARIA-PORTO ALEGRE

SANTA MARIA

— Montagem d'um reservatorio de 10 m³. Assentamento de tubos para a nova installação, da ponte do rio Cadena, ao klm. 2 Rm. Collocação de um hydrante e limpeza do tanque de abastecimento. Reparação do pulsometro, bomba e lavagem periodica da caldeira que foi substituida por uma nova. Diversos concertos na rêde de exgottos. Na pequena officina hydraulica foram executados diversos trabalhos concernentes.

Klm. 3,700

— Concertos da bomba e encanamentos; reparos e lavagem da caldeira

RESTINGA SECCA

— Reparação da bomba, pulsometro, caldeira e lavagem desta, sendo substituidas as grelhas; reparos no reservatorio; construcção de base para nova caldeira e pulsometro, sendo retirado o velho.

JACUHY

— Reparos da bomba e limpeza do poço; concertos e installação de um motor electrico; assentamento do pulsometro e caldeira em substituição ás bombas electricas e a mão que foram retiradas.

FERREIRA

— Concertos da bomba e encanamentos.

BEXIGA

— Substituição da caldeira e concertos na bomba e encanamento. Installação do novo pulsometro.

RIO PARDO

— Mudança de grelhas e lavagem da caldeira. Collocação de 5 mts. de corrente no marcador; concertos na manga d'agua, na bomba, caldeira e encanamentos.

COUTO

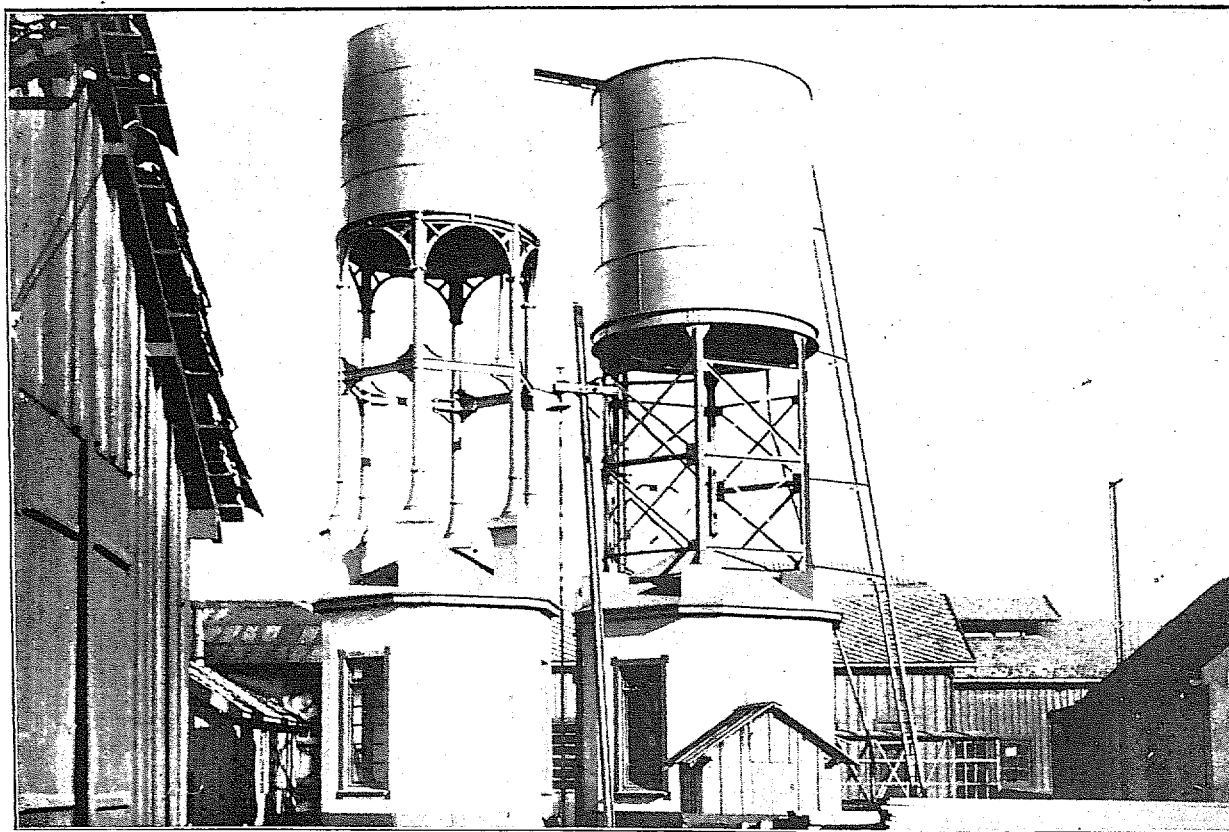
— Em andamento a montagem d'uma installação hydraulica completa, bem como, assentamento do reservatorio de 100 m³.

JOÃO RODRIGUES

— Reparos no encanamento e lipeza do açude. Collocação 3 mts. de corrente no mostrador da caixa d'agua.

- MONTE ALEGRE — Substituição de um ralo e concertos da bomba a mão. Confecção 2 juntas novas e reparos na outra bomba e no reservatorio; mudança da manga.
- BARRETO — Substituição da valvula e lavagem da caldeira, sendo collocado 3 mts. de corrente no mostrador desta. Mudança da manga d'agua. Installação do reparador de agua a vapor do pulsometro; limpeza do açude.
- GIL — Concertos da bomba a mão; lavagem da caldeira e mudança da manga d'agua.
- MONTENEGRO — Lavagem periodica da caldeira e diversos reparos no encanamento; substituição de um ralo, uma torneira e da manga d'agua. Confecção de hastes e outros concertos na bomba a mão. Installação para limpeza e fornecimento d'agua aos carros de passageiros. Na pequena officina hydraulica attendeu-se a diversos serviços como: bombas, pulsometros, peças, etc.
- RIO DOS SINOS — Lavagem periodica da caldeira; substituição da manga d'agua e concertos no pulsometro e encanamentos do recinto. Em andamento, achando-se bastante adeantada, a montagem d'um reservatorio metallico de 100 m³.
- GRAVATAHY — Diversos concertos na installação.
- NAVEGANTES — Construcção de um poço para captação d'agua; modificação do encanamento na casa do motor e assentamento da nova bomba electrica.
- PORTO ALEGRE — Installação de encanamentos no recinto e diversos concertos na réde d'agua.
- LINHA DE SANTA MARIA-URUGUAYANA
- Klm. 10,000 — Reparação e limpeza do encanamento.
- Klm. 36,000 — Lavagem da caldeira; substituição do pulsometro.

- Klm. 66,150 — Construída uma instalação provisoria.
- SÃO LUCAS — Montagem de um reservatorio sobre fogueira de dormentes.
- UMBÚ — Assentamento de uma bomba, sendo, após, concertada e substituída algumas luvas. Modificação e reparos na rêde hydraulica.
- CACEQUY — Limpeza parcial do encanamento, sendo substituída a bomba do rio Cy. Na pequena officina hydraulica existente, foram executados diversos concertos de bombas e respectivas peças.
- TIGRE — Concertos na bomba, reservatorio e encanamento deste.
- ALEGRETE — Concertada a haste de distribuição e copo lubrificador da bomba; reparação geral da instalação. Assentamento da nova caldeira.
- INHANDUHY — Reparação do encanamento e bomba.
- GUASSÚ-BOI — " " " " "
- Klm. 280,782 — Substituído o encanamento; concertada a haste do pistão da bomba.
- Klm. 328,580 — Aumentado 6 mts. de encanamento; concertos na valvula de recalque da bomba.
- CARUMBÉ — Substituição de grelhas e lavagem da caldeira; concertado o copo e torneiras de lubrificação da bomba.
- URUGUAYANA — Reparação e augmento de 50 mts. do encanamento; concertado o reservatorio e pequenos reparos na base do poço semi-surgente.
- Klm. 362,210 — Concertos na bomba a mão.
- LINHA DE SANTA MARIA-MARCELLINO RAMOS
- Klm. 0,400
(Arroio Cadena) Collocação de canos e limpeza do açude; concertos na bomba existente.



Caixas d'agua de Cruz Alta, sendo uma de capacidade de 56 metros cubicos e outra de 100 metros cubicos.
Embaixo das columnas, compartimentos para material do Deposito de locomotivas.

- Klm. 16,250 — Concertos da instalação e bomba.
- Klm. 56,600 — Lavagem da caldeira e concertos no injectador do pulsometro.
- Klm. 57,000 — Substituição das grelhas e lavagem da caldeira; concertos nas torneiras da bomba.
- Klm. 78,400 — Limpeza da caldeira e açude; collocação de pinos e diversos concertos da bomba. Pintura do reservatorio.
- Klm. 102,000 — Lavagem da caldeira; concertado o pulsometro e reservatorio.
- Klm. 127,500 — Assentamento de um reservatorio e bomba; concertos da bomba.
- ESPINILHO — Concertada a instalação e substituida a bomba.
- CRUZ ALTA — Concertos e lavagem periodica da caldeira; substituição da manga de couro, limpeza do açude e diversos concertos da bomba. Reforçou-se com trilhos a base da torre da caixa d'agua e pintura d'esta. Fundação para a instalação de um compressor. Montagem de um reservatorio de 50 m³. Diversos concertos no encanamento do recinto.
- Klm. 192,000 — Desmontada a caixa d'agua e aproveitada em outro lugar.
- Klm. 205,000 — A 300 mts. d'esse local, foi construida, durante a secca, uma instalação provisoria que, mais tarde, foi retirada e substituida pela actual que tambem é provisoria, constando de bomba, pulsometro e caixa d'agua. Concertos do pulsometro e lavagem da caldeira.
- Klm. 217,000 — Confecção de flanges para bomba.
- Klm. 235,000 — Desmontada a caixa d'agua que foi aproveitada em outro ponto.
- Klm. 252,400 — Concertos e limpeza do encanamento.

- Klm. 297,200 — Transferiu-se para outro local a instalação existente ficando, apenas, a bomba.
- Klm. 300,300 — Construcção de um açude; concertou-se o pulsometro.
- CARASINHO — Montagem de uma caixa d'agua auxiliar, sobre fogueira de dormentes; concertos e lavagem da caldeira, sendo collocado um manometro nesta e substituido um vidro nivel d'agua. Concertos no pulsometro e encanamentos do recinto.
- PASSO FUNDO — Substituicão da chaminé e concerto da caldeira, pulsometro e bomba. Montagem d'um reservatorio metalico de 100 m³. Limpeza do açude. Montagem d'um compressor junto ao poço semi-surgente. Reparação dos conductores d'agua e pintura da caixa de 100 m³. Na pequena officina hydraulica attendeu-se a diversos trabalhos concernentes.
- Klm. 357,825 — Devido á escassez d'agua foi montado, provisoriamente, um reservatorio de 20 m³. e, ao lado, uma bomba a mão; desmontou-se o antigo reservatorio.
- COXILHA — Concertos do pulsometro, encanamentos e lavagem da caldeira. Confecção das ferragens e construcção das bases de concreto para assentamento do pulsometro e caldeira; construiu-se, tambem, um poço revestido de concreto e um tanque para alimentacão da caldeira.
- Klm. 408,000 — Substituicão de uma luva da caixa d'agua.
- EREBANGO — Limpeza do poço.
- Klm. 440,774 — Concertada a haste da bomba.
- Klm. 456,061 — Collocacão 3 luvas no encanamento e uma curva no carneiro hydraulico.
- Klm. 460,800 — Construcção da installacão hydraulica e açude.

- Klm. 492,163 — Collocou-se um prisioneiro na tampa do cylindro da bomba; concertos dos encanamentos.
- BARRO — Concertada a valvula do reservatorio.
- Klm. 509,000 — Concertos na installação.
- MARCELLINO RAMOS — Substituição de 32 mts. de encanamento e limpeza do reservatorio.
- LINHA DE CACEQUY-RIO GRANDE
- AZEVEDO SODRÉ — Diversos concertos na bomba.
- Klm. 195,500 — Reparação do encanamento; lavagem da caldeira e substituição do injector, uma valvula e outros reparos na bomba.
- Klm. 222,450 — Concertos na bomba á mão.
- Suspiro — Substituição da bomba por outra que foi reparada.
- Klm. 246,400 — Melhoramentos na installação.
- IBARÉ — Collocação de uma braçadeira e parafusos na bomba.
- Klm. 272,000 — Substituição de um cano e pequeno concerto no injector da caldeira.
- SÃO SEBASTIÃO — Substituição do pistão e solas da bomba.
- BAGÉ — Reparação encanamentos do recinto; substituição de hastes, parafusos e caixa da valvula de recalque da bomba; ligeiros reparos na caixa d'agua. Na pequena officina hydraulica foram feitos diversos concertos de bombas, peças, etc.
- Klm. 324,000 — Reparação da antiga, estando em andamento a construcção da nova installação hydraulica. Concerto e pintura do reservatorio.
- Klm. 355,000 — Diversos concertos na bomba e installação existente.

SANTA ROSA	— Concertou-se a bomba.
CANDIOTA	— Ligeiros reparos na installação.
NASCENTE	— Diversos concertos na bomba.
CERRO CHATO	— Reparou-se o encanamento, reservatorio e a caldeira que foi lavada.
Klm. 473,100	— Substituição das solas do pistão e concertos nos bronzes da bomba.
PIRATINY	— Concertos e lavagem da caldeira, pulsometro e encanamentos.
PELOTAS	— Concertos e lavagem da caldeira; reparação do pulsometro sendo collocado um novo injectoer.
JUNCCÃO	— Assentamento de um reservatorio sobre pilhas de dormentes. Installação de uma bomba a mão. Em andamento a perfuração de poços.
NOVO PORTO	— Assentamento de um reservatorio sobre vigas de ferro.
RIO GRANDE	— Limpeza do encanamento e galerias do poço; concertos da bomba centrifuga e substituição das juntas da caldeira.
RAMAL DE ENTRONCAMENTO-SANT'ANNA	
Klm. 163,250	— Concertos do pulsometro e lavagem da caldeira.
ROSARIO	— Concerto da bomba a mão; limpeza do poço; reparação e lavagem da caldeira.
GUARÁ	— Reparos da installação.
Klm. 199,800	— Concertos da bomba.
PORTEIRINHA	— Reparos na installação; concertos na caixa d'agua e lavagem da caldeira.
SANT'ANNA	— Reparos na installação do recinto; concertos da bomba e substituição de uma torneira; lavagem da caldeira.

RAMAL DE MONTENEGRO-CAXIAS

- MARATÁ — Concertos no reservatorio e n'uma valvula; substituição da manga d'agua.
- LINHA BONITA — Modificação da rêde hydraulica e concertado o reservatorio.
- BARÃO — Limpeza do encanamento; collocação de 2 flanges na caldeira.
- DESVIO BLAUTH — Collocação de 4 prisioneiros na bomba; concertos do reservatorio.
- NOVA VICENZA — Reparação da bomba e reservatorio.
- CAXIAS — Reparação do encanamento; concertos e lavagem da caldeira; collocação de 4 valvulas de borracha e 1 torneira na bomba.

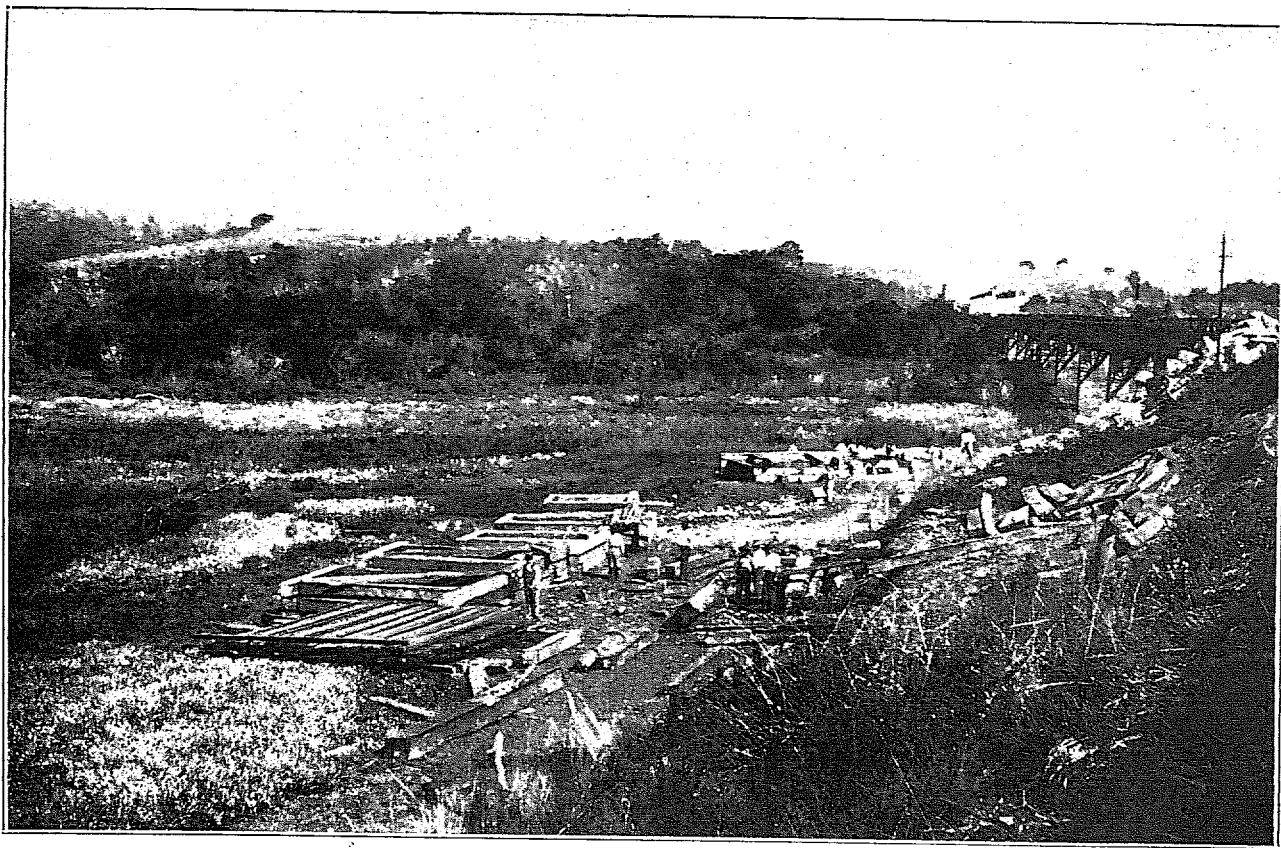
RAMAL DE RIO DOS SINOS-TAQUARA

- SAPYRANGA — Reparação da rêde hydraulica, bomba e reservatorio.
- TAQUARA — Substituição do injector, haste do cylindro e outros reparos na bomba. Lavagem periodica da caldeira, sendo collocado um copo conta-gotta. Substituição da bomba existente por outra a mão.

RAMAL DE TAQUARA-CANELLA

- SANDER — Reparação do encanamento e substituida uma manga.
- BORORÓ
(Klm. 23,000) — Reparação do encanamento e limpeza do reservatorio.
- VARZEA GRANDE — Reparação do encanamento.
- Klm. 44,000 — Reparação do encanamento e concertos na bomba a mão.
- Klm. 46,600 — Construcção do andaime para montagem da caixa d'agua.

- CANELLA — Concertos do encanamento.
- RAMAL DE CARLOS BARBOSA-ALFREDO CHAVES
- GARIBALDI — Concertos no reservatorio e caixa d'agua.
- RAMAL DE COUTO-SANTA CRUZ
- SANTA CRUZ — Reparação encanamento e valvula do reservatorio. Diversos concertos na installação.
- RAMAL DE DILERMANDO DE AGUIAR-JAGUARY
- Klm. 0,250 — Concertos da bomba.
- Klm. 2,500 — Collocação da nova installação.
- Klm. 18,318 — Concertos da installação e bomba.
- Klm. 48,730 — Concertos da bomba.
- Klm. 72,120 — Reparos da installação.
- JAGUARY — Concertos da bomba.
- RAMAL DE ALEGRETE-QUARAHY
- VASCO ALVES — Substituição da haste, embolo e valvula de aspiração da bomba.
- RAMAL DE CRUZ ALTA-SANTO ANGELO
- Klm. 41,000 — Reparação e lavagem da caldeira ; concertos da caixa d'agua.
- Klm. 54,000 — Substituição de grelhas e lavagem periodica da caldeira. Concertos d'um injector de reserva.
- SANTO ANGELO — Reparação do encanamento. Montagem de uma caixa d'agua de 10 m³. e d'uma bomba a mão.
- RAMAL DE SÃO SEBASTIAO-DON PEDRITO
- Klm. 25,000 — Reparação da bomba.



Construção de reforços de madeira para a ponte de Jacuhy, situada no kilometro 81,760 da linha de Santa Maria a Porto Alegre, entre as estações de Jacuhy e Ferreira.

Klm. 26,000	— Limpeza do encanamento.
Klm. 50,000	— Concertos na bomba a mão.
DON PEDRITO	— Reparação do reservatorio.

n) *Trens de lastro*

Durante o anno, estiveram a cargo desta Divisão 26 trens de lastro, sendo:

- 19 empregados nos trabalhos de conservação na linha;
- 2 no serviço de substituição de trilhos;
- 5 na construção de variantes.

Esses trens occuparam-se durante o anno, no transporte e distribuição de materiaes tanto para a conservação da linha e suas dependencias, como para os trabalhos de construção de variantes e substituição de trilhos.

O percurso total e a tonelagem rebocada por esses trens, figuram detalhadamente do quadro annexo sob o n.º 12.

DESPEZAS DA VIA PERMANENTE

As despesas totaes desta Divisão, durante o anno de 1926, com a manutenção dos serviços por conta de custeio, attingiram á 14.029:424\$690, sendo:

Com pessoal.....	8.676:803\$910
Com material.....	5.352:620\$780

O total destas despesas, comparado com o do anno anterior, apresenta um acrescimo de 771:434\$560.

Do total geral, obtem-se as seguintes médias:

Mensal	1.169:118\$724
Kilometrica do anno.....	5:383\$509
" mensal	448\$625

Comparando-se estas médias com as relativas ao anno de 1925, verificam-se as seguintes differenças para mais:

Média mensal.....	64:286\$214
Média kilometrica do anno.....	296\$023
" " mensal	24\$668

Os elementos que serviram de base para a obtenção destas parcelas, figuram nos quadros ns. 13 e 14, onde discriminamos, por sub-contas, comparativamente com as do anno anterior, as despesas realizadas com pessoal e material.

Trabalhos de conservação executados nos diferentes trechos, durante o anno de 1926

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Nivelamento	Repregação da linha	Capinas e roçadas	Exgottos das aguas	Desgol-peamento
Porto Alegre - Santa Maria.....	m. ¹ 257.526	m. ¹ 249.650	m. ² 6.141.554	m. ¹ 971.908	m. ¹ 51.059
Santa Maria - Uruguayana.....	234.723	137.295	6.062.455	642.559	18.668
Santa Maria - Marcellino Ramos.....	391.783	559.218	6.532.720	653.801	29.502
Cacequy - Rio Grande.....	412.136	157.842	5.731.450	751.188	37.966
R A M A E S					
Entroncamento - Sant'Anna.....	53.340	89.938	3.334.050	114.894	9.058
Montenegro - Caxias.....	104.613	77.671	2.072.300	182.520	1.818
Rio dos Sinos - Taquara.....	34.637	22.626	567.800	82.820	7.217
Taquara - Canella.....	25.676	30.271	689.010	103.678	16.394
Carlos Barbosa - Bento Gonçalves.....	5.515	7.410	190.270	34.510	366
Ligação - Margem.....	1.060	2.859	38.600	5.056	583
Couto - Santa Cruz.....	13.748	17.764	275.300	51.945	2.681
Cachoeira - Paredão.....	2.125	3.043	109.900	11.850	204
D. Aguiar - Jaguary.....	24.594	29.717	1.974.320	99.818	981
Alegrete - Quarahy.....	40.664	6.974	495.710	77.070	2.306
Cruz Alta - Santo Angelo.....	104.871	113.531	983.954	81.221	5.242
São Sebastião - Dom Pedrito.....	50.865	1.528	398.400	83.690	1.486
Bazilio - Jaguarão.....	3.979	4.408	280.600	129.200	688
Pelotas - Fluvial.....	10.315	5.989	11.000	60	700
Juncção - Villa Siqueira.....	28.885	2.055	40.800	—	—
Totaes.....	1.801.105	1.519.789	35.930.193	4.077.788	187.419

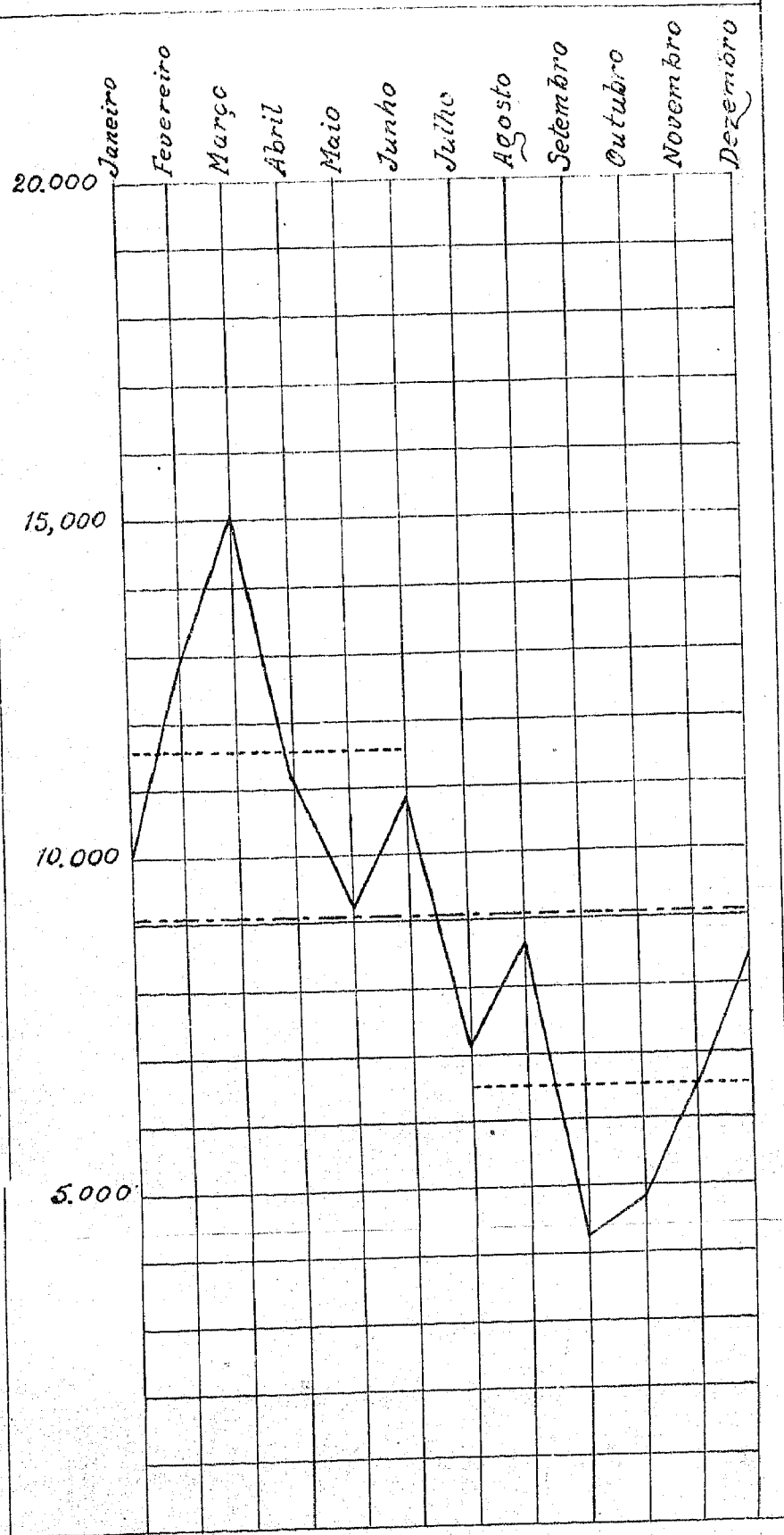
QUADRO N.º 2

Trabalhos de conservação executados nas diferentes Residências, durante o anno de 1926

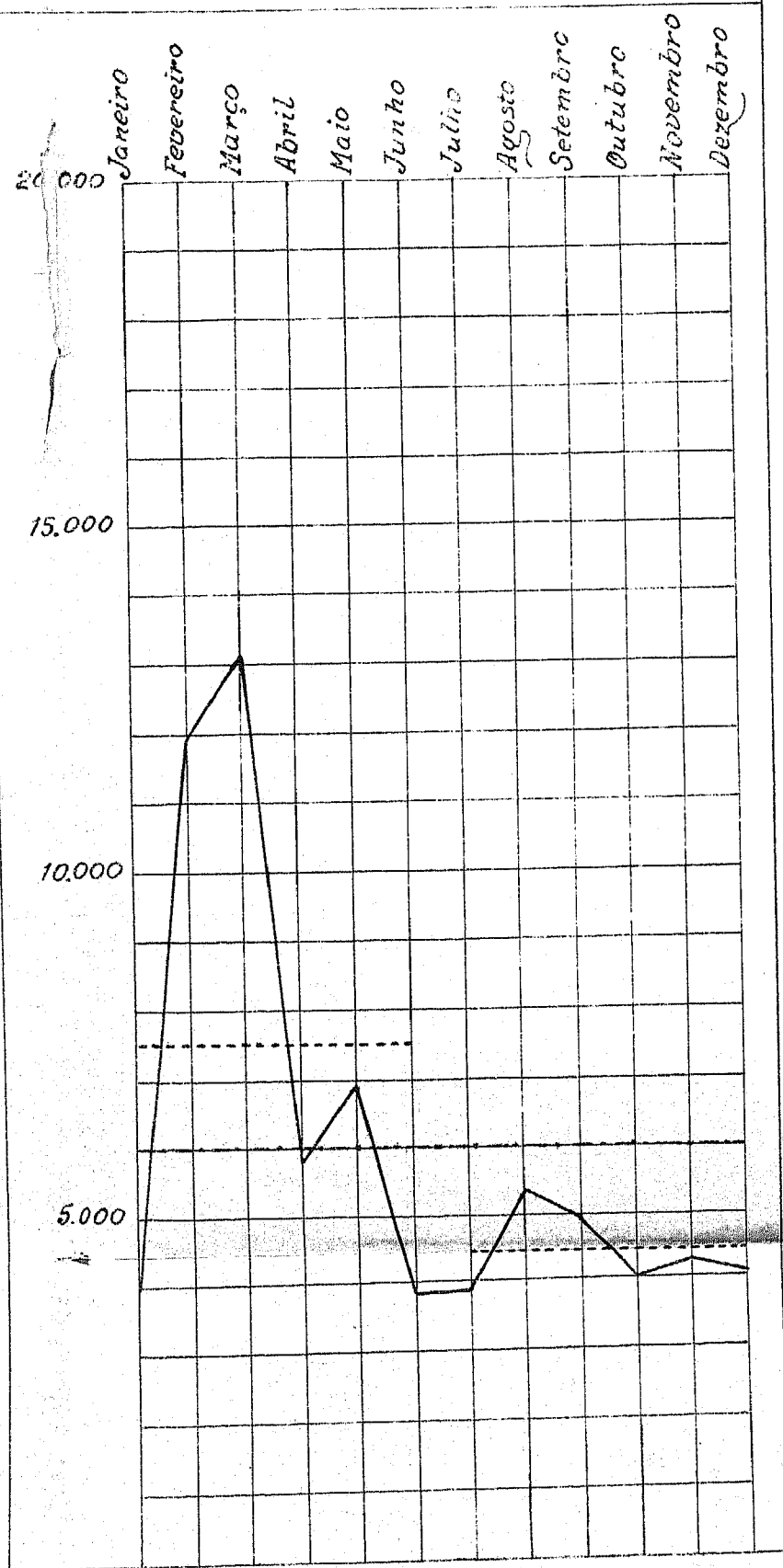
DESIGNAÇÃO	Nivelamento	Repregação da linha	Capinas e roçadas	Exgottos das aguas	Desgolpeamento
1. ^a Residencia.....	m. ¹ 303.319	m. ¹ 312.405	m. ² 6.591.950	m. ¹ 892.566	m. ¹ 65.363
2. ^a ".....	261.452	230.456	8.704.954	1.116.972	20.714
3. ^a ".....	269.342	183.403	8.341.515	446.763	33.538
4. ^a ".....	480.087	145.452	5.013.700	927.065	34.398
5. ^a ".....	288.991	315.954	2.941.634	317.865	14.414
6. ^a ".....	197.914	332.119	4.336.440	376.557	18.992
Totaes.....	1.801.105	1.519.789	35.930.193	4.077.788	187.419

DIAGRAMMA DOS DORMENTES EMPREGADOS

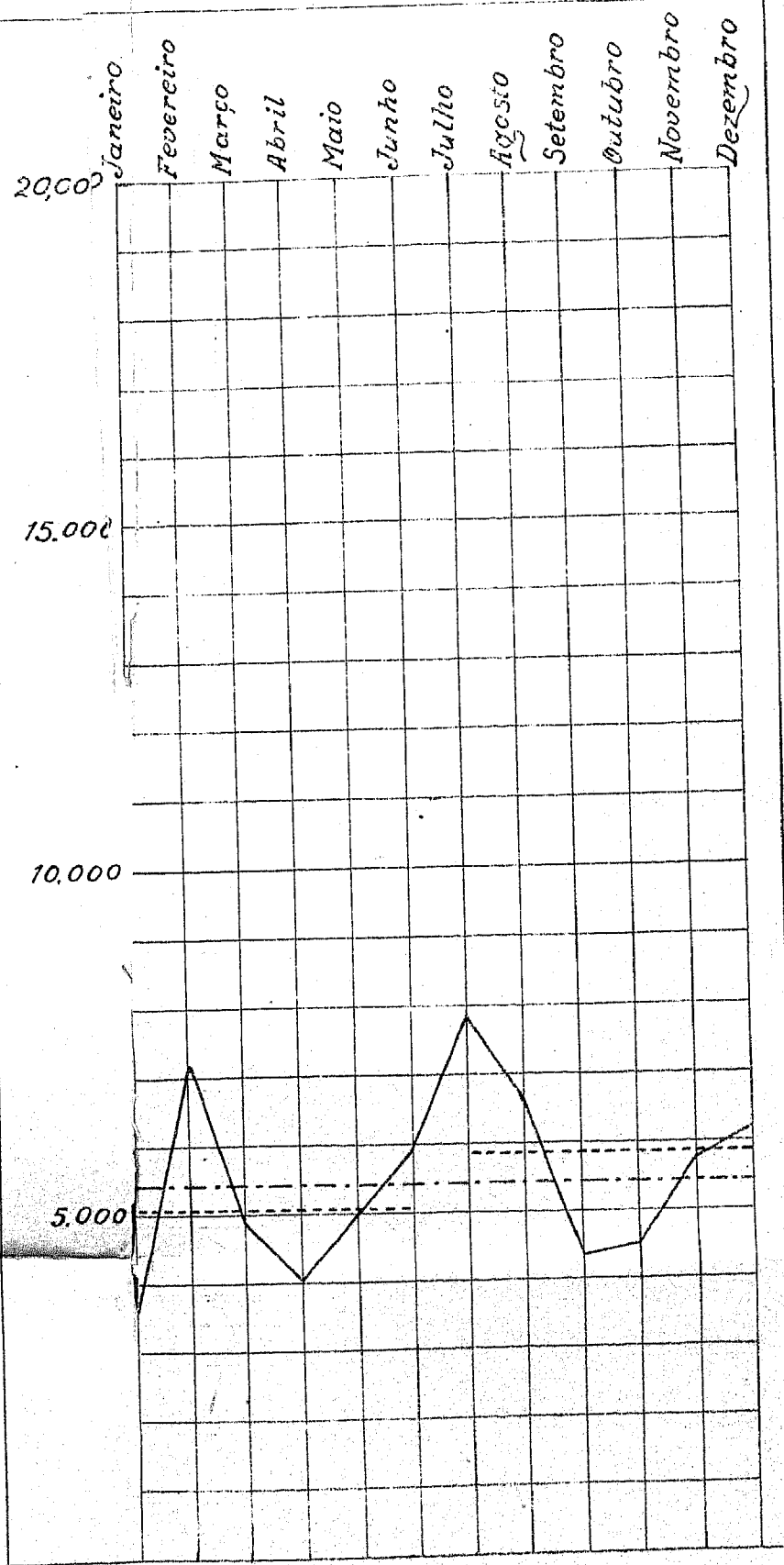
1ª RESIDENCIA



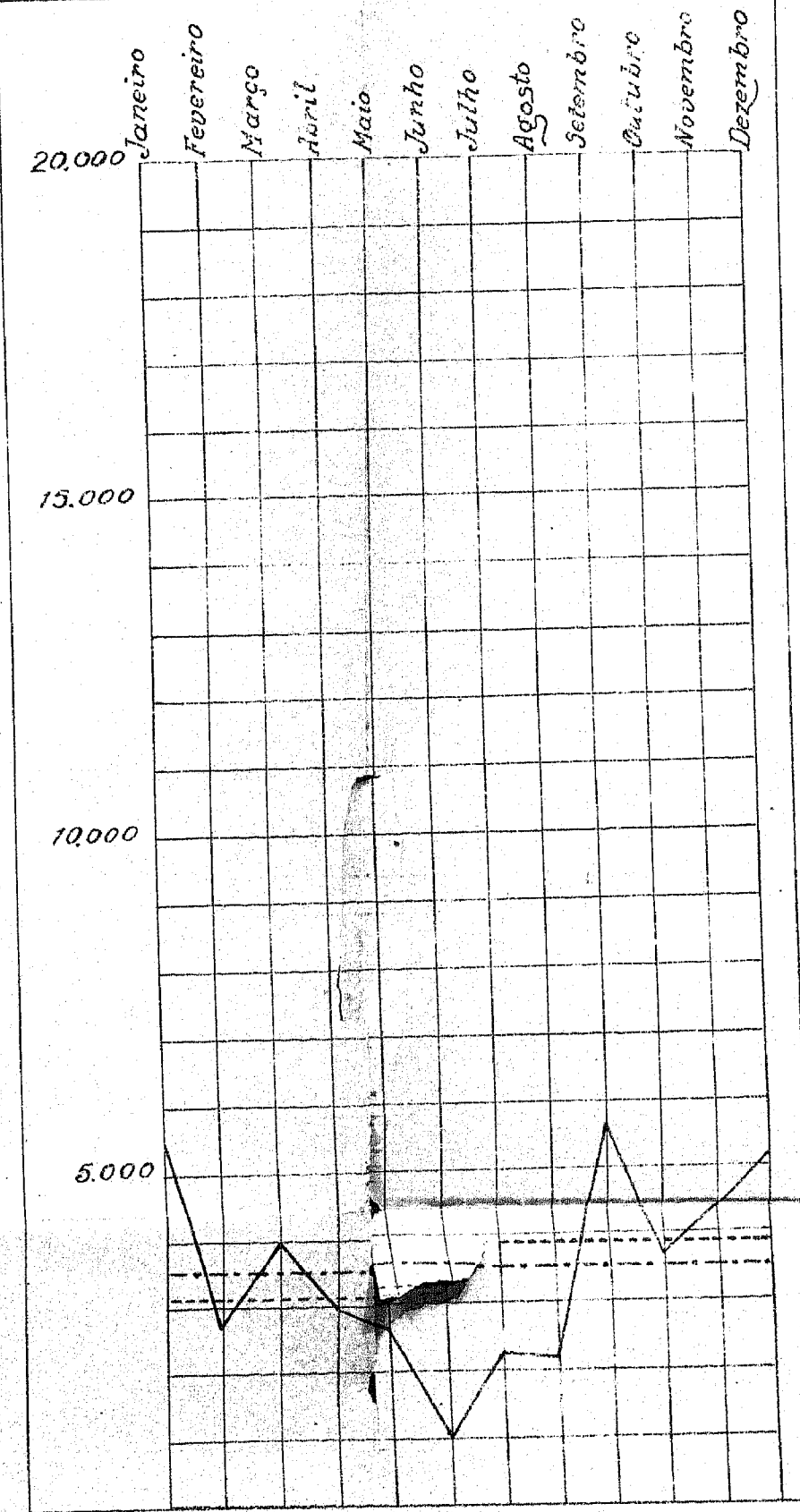
2ª RESIDENCIA



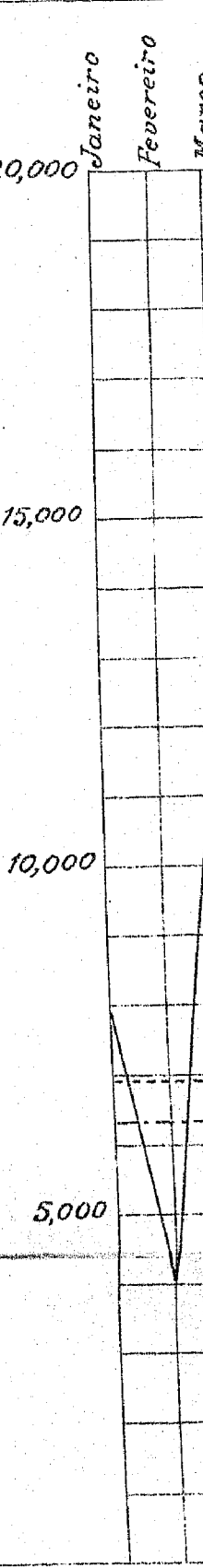
3ª RESIDENCIA



4ª RESIDENCIA

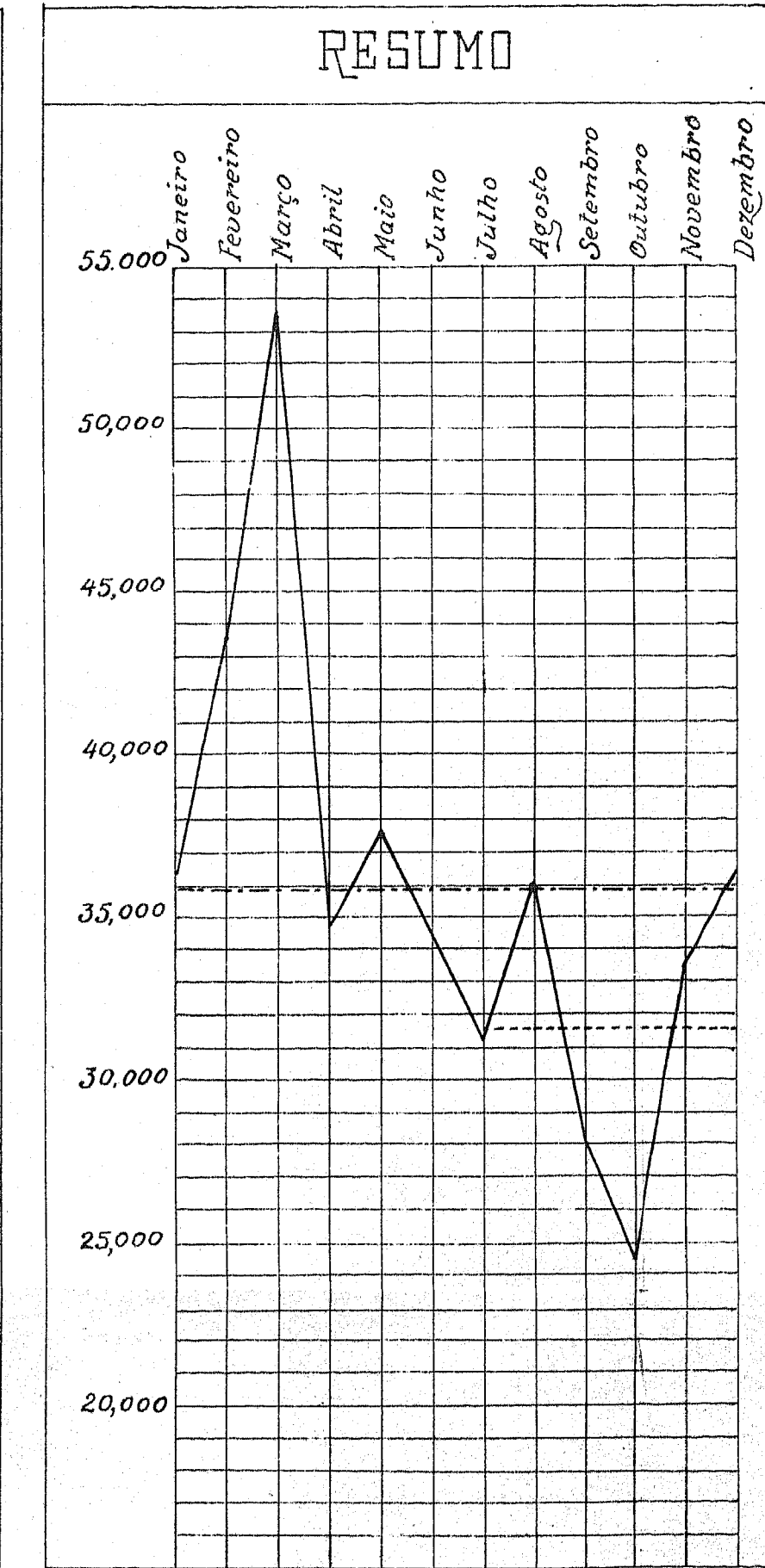
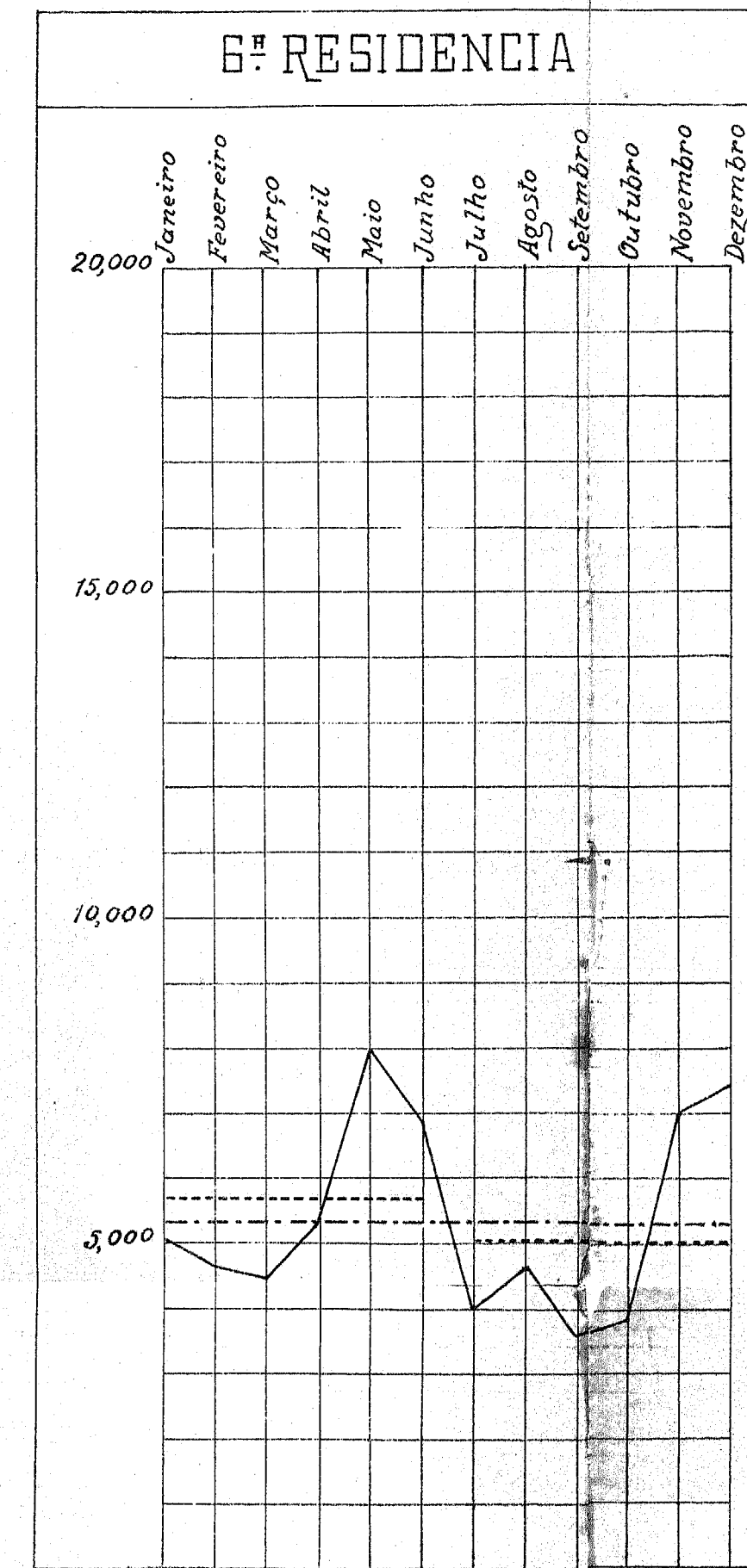
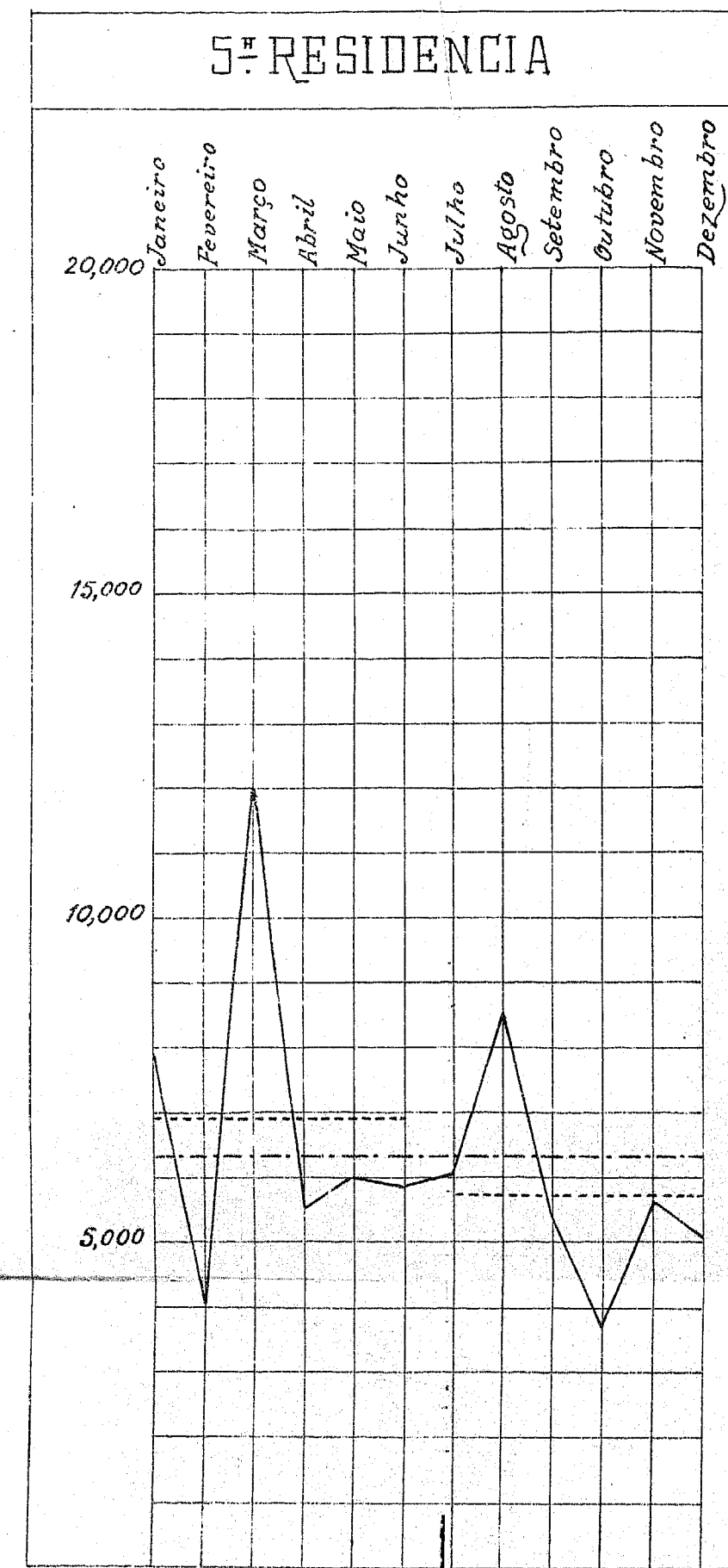
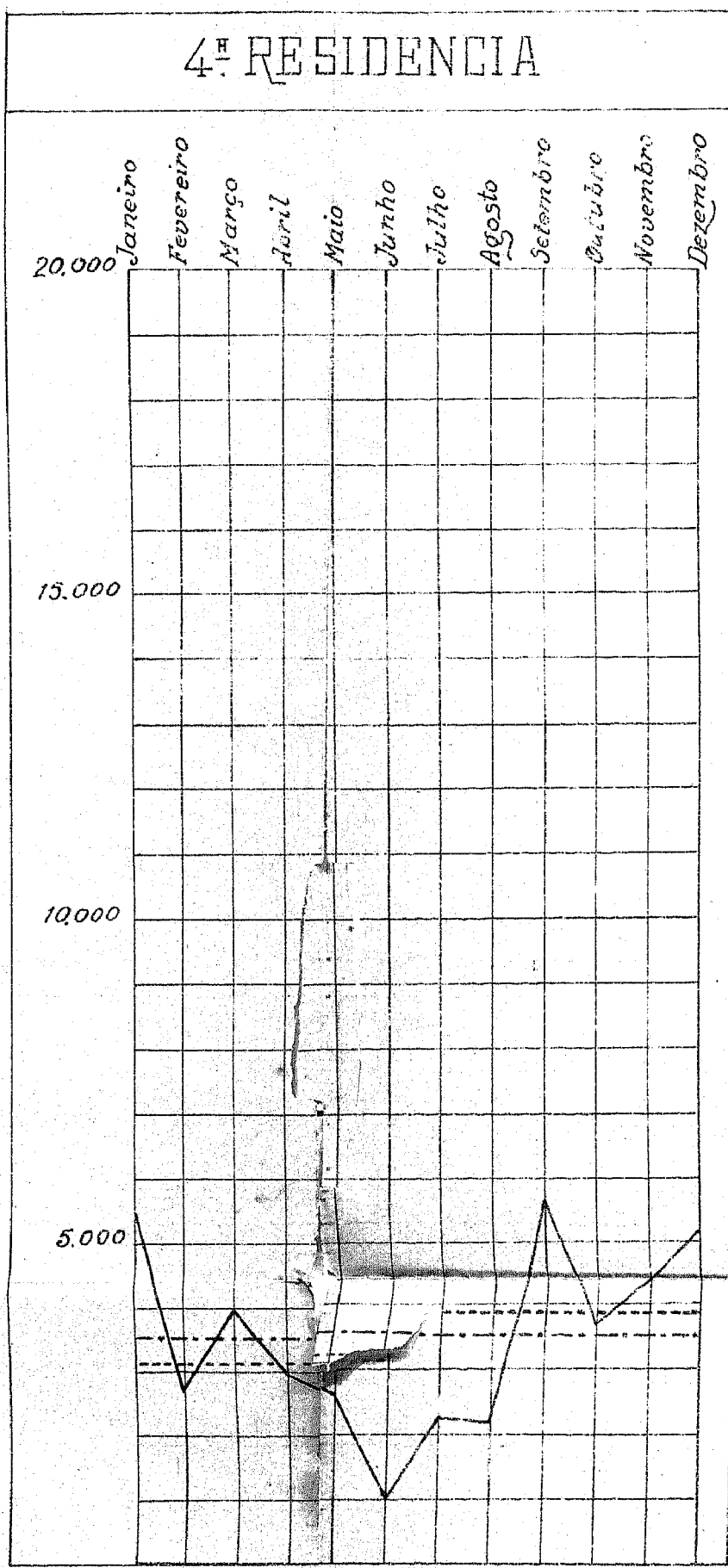


5ª RESIDENCIA



VIA PERMANENTE

EMPREGADOS DURANTE O ANNO DE 1926



LEGENDA

NUMERO MENSAL ———

MEDIA SEMESTRAL - - - - -

MEDIA ANNUAL - . - . -

Quadro demonstrativo da quantidade de dormentes substituída e média kilométrica, nas diversas linhas, por conta de custeio, durante o anno de 1926

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS E RAMAIS	Extensão das linhas	M E Z E S												TOTAL	Média dos dormentes substituídos por km.		DIFFERENÇAS	
		Janeyro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro		Em 1925	Em 1926	Para mais	Para menos
		Porto Alegre-Santa Maria.....	389	6.378	9.197	11.891	7.485	6.636	7.458	4.286	4.795	4.908	4.559		4.987	5.409	77.989	154,62
Santa Maria-Uruguayana.....	374	1.746	2.758	3.519	1.369	2.606	3.086	3.467	2.454	2.244	2.266	2.731	3.212	31.458	81,89	84,11	2,22	—
Santa Maria-Marcellino Ramos.....	536	6.400	6.865	8.245	7.973	11.213	10.556	8.050	8.046	6.644	5.948	11.390	11.218	102.548	127,17	191,32	64,15	—
Cacequy-Río Grande.....	490	5.991	4.306	5.187	3.823	3.171	2.244	3.026	3.226	6.028	4.490	5.255	5.443	52.190	149,78	106,51	—	43,27
Entroncamento-Sant'Anna.....	159	1.268	2.975	1.436	1.752	2.353	1.646	3.615	3.613	1.598	2.176	3.300	2.839	28.571	128,86	179,69	50,83	—
Montenegro-Caxias.....	117	1.916	1.988	2.348	1.606	1.440	1.148	1.118	1.997	565	809	825	1.727	17.487	179,28	149,46	—	29,82
Río dos Sinos-Taquara.....	53	769	1.395	1.716	1.130	1.177	1.565	1.362	950	700	250	700	610	12.324	157,52	232,52	75,00	—
Taquara-Canella.....	57	1.188	1.451	1.437	984	1.225	1.377	1.184	1.261	468	702	1.088	960	13.325	193,89	233,77	39,88	—
C. Barbosa-Alfredo Chaves.....	19	295	151	164	455	60	355	393	380	124	94	180	200	2.851	26,63	150,05	123,42	—
Couto-Santa Cruz.....	30	756	931	581	749	612	662	211	410	141	142	406	1.194	6.795	163,80	226,50	62,70	—
D. Aguiar-Jaguary.....	81	1.398	60	1.892	—	575	41	128	1.910	1.632	1.010	1.276	1.088	11.010	93,44	135,92	42,48	—
Alegrete-Quarahy.....	57	82	—	52	93	31	63	188	165	200	200	200	168	1.382	47,36	24,24	—	23,12
Cruz Alta-Santo Angelo.....	109	1.588	1.938	2.276	2.314	2.531	2.277	1.976	1.951	1.344	1.546	1.590	1.624	22.955	151,60	210,59	58,99	—
São Sebastião-Dom Pedrito.....	57	—	10	—	—	—	—	176	149	—	—	—	120	1.413	26,84	24,78	—	2,06
Bazilio-Jaguarão.....	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	195	0,86	3,67	2,81	—
Costa do Mar.....	17	118	25	117	186	13	—	—	—	82	61	98	206	906	74,58	53,29	—	21,29
Ramal do Paredão.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ligação-Margem.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas-Fluvial.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totales.....	2.606	29.893	34.050	40.861	29.919	33.643	32.478	29.180	31.247	27.086	24.349	34.193	36.500	383.399	125,90	147,12	21,22	—
Média geral de dormentes p/km.....																		
Diferença.....																		

Quadro demonstrativo dos dormentes substituídos nas diversas Residências, durante o anno de 1926, indicando as médias kilometricas, comparativamente com o anno de 1925

RESIDENCIAS	Extensão de cada linha	M E Z E S												TOTAL	Média dos dormentes substituídos por km.		DIFFERENÇAS	
		Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro		Em 1925	Em 1926	Para mais	Para menos
		1.ª Residencia.....	507	10.092	13.012	15.219	11.135	9.460	10.983	7.182	8.687	4.281	4.858		6.577	8.419	109.905	182
2.ª ".....	374	3.457	3.175	7.749	2.163	3.859	3.175	2.702	3.896	5.099	3.807	4.364	4.137	46.912	87	125	38	—
3.ª ".....	545	3.324	6.771	4.345	3.425	4.640	5.638	7.496	6.882	4.309	4.496	5.788	6.181	63.295	99	115	16	—
4.ª ".....	554	5.224	2.326	3.713	3.039	2.190	1.037	2.000	2.229	5.703	3.713	4.632	5.294	41.100	120	74	—	46
5.ª ".....	300	2.728	4.073	6.051	5.037	5.445	5.550	5.818	4.911	4.060	3.647	5.688	5.017	58.025	137	193	56	—
6.ª ".....	326	5.068	4.693	3.784	5.120	8.049	6.766	3.982	4.642	3.634	3.828	7.144	7.452	64.162	125	196	71	—
Totaes	2.606	29.893	34.050	40.861	29.919	33.643	32.478	29.180	31.247	27.086	24.349	34.193	36.500	383.399				
Média geral de dormentes p/km.....															125,90	147,12	21,22	

V.F.R.G.S. VIA PERMANENTE

DIAGRAMMA DOS ACCIDENTES

OCCASIONADOS POR DEFEITOS DE LINHA

DURANTE O ANNO DE

1926

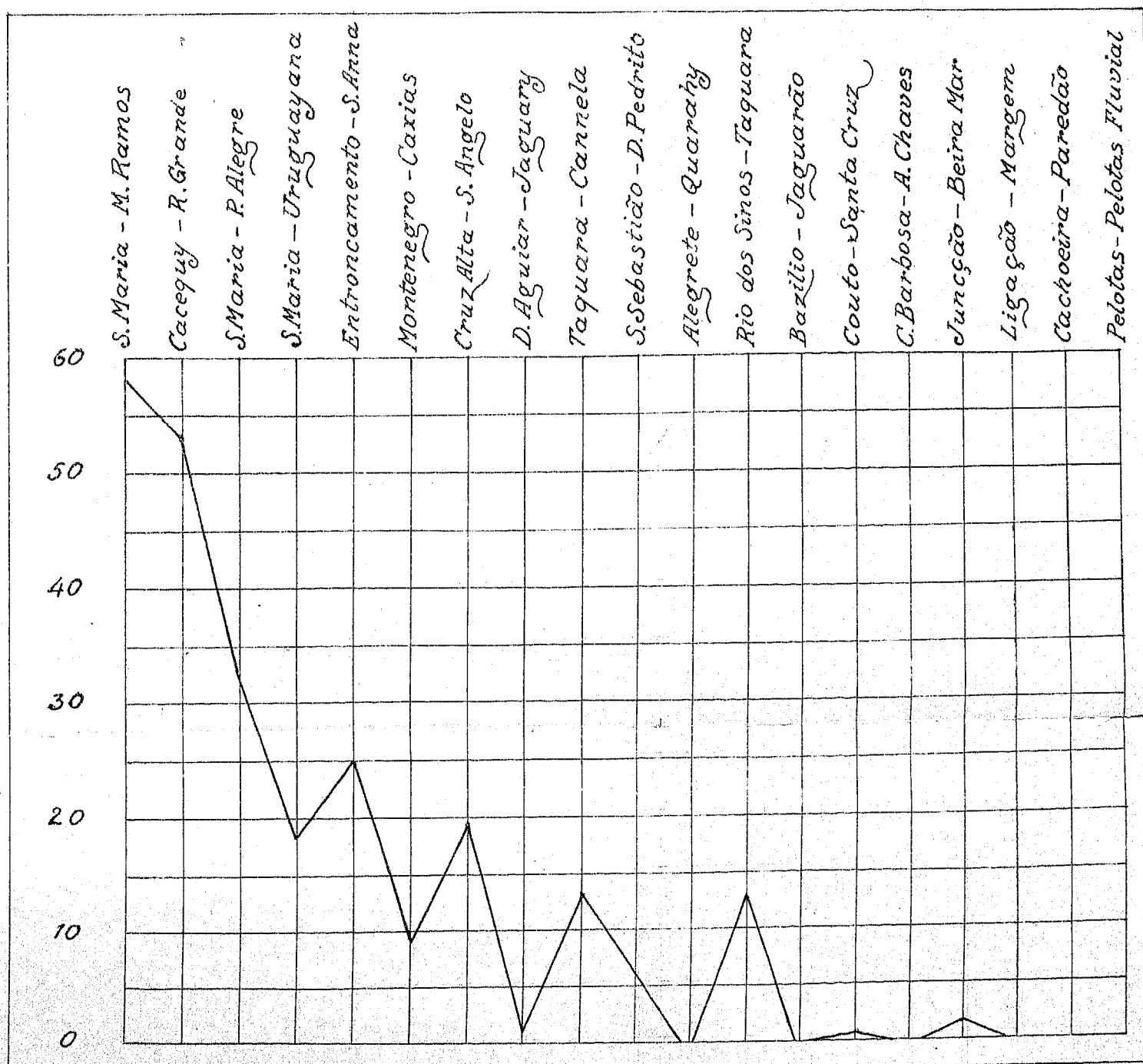
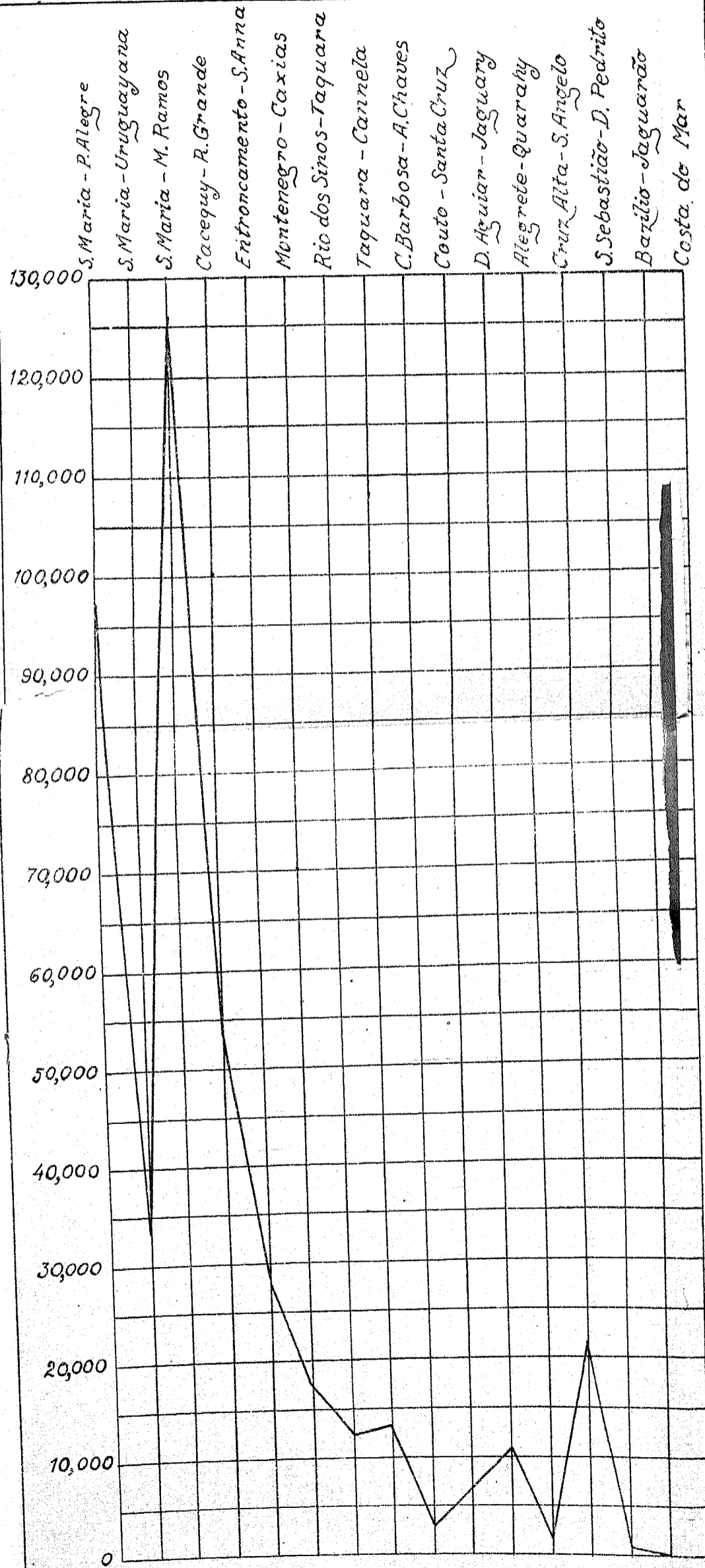
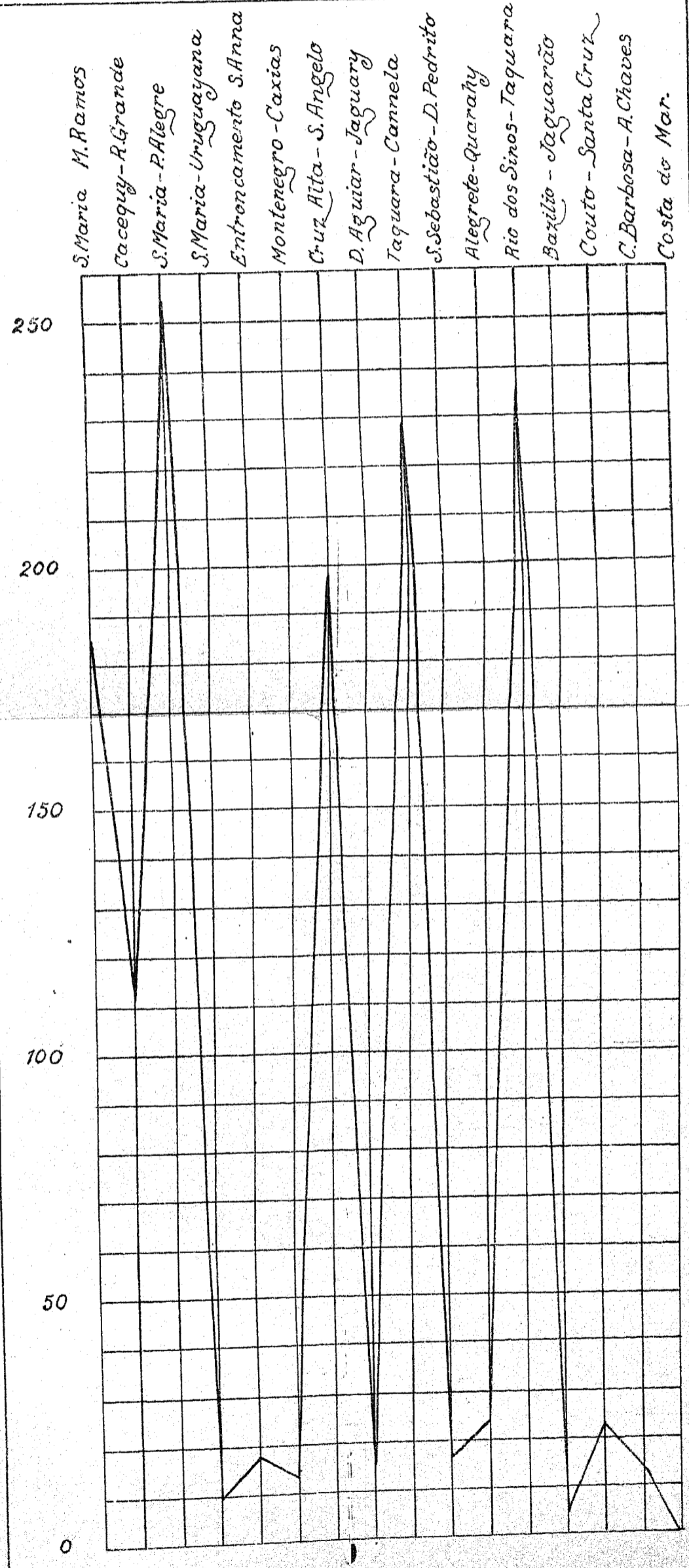


DIAGRAMMA DOS DORMENTES SUBSTITUIDOS DURANTE O ANNO DE 1926

QUANTIDADE



MEDIA POR KILOMETRO



Quadro demonstrativo das despesas feitas com a substituição de dormentes nas diversas linhas e custo médio por unidade, durante o anno de 1926, comparado com o do anno de 1925

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS E RAMAES	M E Z E S												DESPEZA TOTAL	Total dos dormentes substituidos por km.		Custo médio de um dormente		DIFFERENÇAS	
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro		Em 1925	Em 1926	Em 1925	Em 1926	Para mais	Para menos
Porto Alegre-Santa Maria.....	57:290\$600	82:673\$100	105:866\$300	65:962\$400	60:424\$800	64:682\$900	38:121\$000	42:281\$800	43:589\$500	40:634\$700	43:566\$300	43:917\$000	689:010\$400	60.150	77.989	8\$516	8\$834	0\$318	—
Santa Maria-Uruguayana.....	15:614\$100	24:132\$300	32:045\$100	12:999\$200	23:401\$800	28:556\$700	31:686\$100	17:977\$700	21:200\$700	22:249\$800	23:567\$000	27:769\$900	281:200\$400	30.628	31.458	7\$916	8\$938	1\$022	—
Santa Maria-Marcellino Ramos.....	56:857\$300	61:986\$000	73:990\$600	72:623\$500	100:521\$600	92:179\$100	69:917\$200	71:248\$200	58:928\$600	52:558\$100	97:393\$800	96:166\$900	904:370\$900	68.167	102.548	8\$307	8\$819	0\$512	—
Cacequy-Rio Grande.....	50:753\$100	37:038\$500	44:497\$100	34:015\$400	27:497\$000	19:982\$600	26:694\$200	29:671\$900	55:031\$100	41:494\$400	48:416\$200	48:217\$600	463:309\$100	73.397	52.190	8\$272	8\$877	0\$605	—
Entroncamento-Sant'Anna.....	11:868\$700	27:021\$300	13:470\$700	15:884\$400	21:450\$100	14:774\$600	32:240\$200	31:976\$500	14:538\$600	19:689\$400	28:821\$300	24:280\$300	256:016\$100	20.490	28.571	8\$045	8\$960	0\$915	—
Montenegro-Caxias.....	17:047\$500	17:494\$900	20:682\$200	14:332\$200	12:701\$600	9:982\$900	9:671\$500	17:291\$100	5:011\$600	7:199\$600	7:272\$000	14:953\$300	153:550\$400	20.976	17.487	7\$894	8\$780	0\$886	—
Rio dos Sinos-Taquara.....	6:900\$600	12:973\$900	16:018\$400	10:377\$600	10:629\$200	13:510\$700	12:582\$500	8:366\$300	6:168\$200	2:054\$800	5:939\$600	5:206\$300	110:728\$100	8.349	12.324	8\$213	8\$984	0\$771	—
Taquara-Canella.....	10:727\$800	13:411\$800	13:698\$600	8:967\$900	11:327\$300	12:431\$600	10:588\$200	11:142\$000	4:266\$900	6:294\$400	9:567\$900	8:492\$200	120:916\$600	11.052	13.325	8\$593	9\$074	0\$481	—
C. Barbosa-Alfredo Chaves.....	2:588\$900	1:369\$900	1:406\$300	4:088\$800	546\$600	3:083\$000	3:376\$900	3:306\$100	1:187\$300	852\$300	1:508\$100	1:713\$500	25:027\$700	506	2.851	9\$192	8\$778	—	0\$414
Couto-Santa Cruz.....	6:994\$700	8:555\$700	5:360\$500	6:472\$600	5:278\$500	5:881\$000	1:800\$400	3:589\$400	1:254\$700	1:281\$200	3:436\$000	9:916\$200	59:820\$900	4.914	6.795	8\$585	8\$803	0\$217	—
D. Aguiar-Jaguary.....	12:150\$200	525\$600	16:050\$200	—	5:045\$900	348\$800	1:062\$900	16:325\$800	14:296\$200	8:814\$100	11:042\$100	9:235\$100	94:896\$900	7.569	11.010	7\$850	8\$619	0\$769	—
Alegrete-Quarahy.....	782\$400	—	501\$800	813\$900	273\$300	567\$800	1:672\$300	851\$200	1:845\$100	1:827\$300	1:738\$000	1:465\$700	12:338\$800	2.700	1.382	8\$516	8\$928	0\$412	—
Cruz Alta-Santo Angelo.....	14:090\$100	17:412\$300	20:695\$100	21:211\$800	23:258\$200	20:312\$800	17:784\$200	17:075\$000	12:382\$400	14:502\$800	14:314\$200	14:662\$300	208:201\$200	16.525	22.955	8\$187	9\$069	0\$862	—
São Sebastião-Dom Pedrito.....	—	92\$000	—	—	—	—	1:587\$500	1:326\$300	3:692\$100	—	834\$100	4:162\$400	12:562\$600	1.530	1.413	8\$036	8\$800	0\$854	—
Bazilio-Jaguarão.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	642\$400	1:131\$500	1:773\$900	46	195	29\$721	9\$096	—	20\$625
Costa do Mar.....	1:031\$600	245\$200	1:152\$700	1:705\$700	127\$500	—	—	—	752\$000	560\$500	877\$000	1:864\$500	8:316\$700	1.268	906	9\$085	9\$179	0\$094	—
Totales.....	264:697\$600	304:932\$500	365:435\$600	269:455\$400	302:483\$400	286:294\$500	258:785\$100	272:339\$300	244:145\$000	220:881\$600	299:436\$000	313:154\$700	3.402:040\$700	328.267	383.399	8\$261	8\$873		
Custo médio de 1 dormente.....																			0\$612
Diferença.....																			

QUADRO N.º 6

Quadro discriminativo das despesas com a substituição de dormentes nas diversas Residencias e custo médio por unidade, durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

RESIDENCIAS	M E Z E S												DESPEZA TOTAL	Total dos dormentes substituidos por km.		CUSTO MÈDIO DE UM DORMENTE			
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maior	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro		Em 1925	Em 1926	Em 1925	Em 1926	Diferença	
	1.ª Residencia.....	90:765\$000	117:612\$600	136:690\$000	99:163\$800	86:049\$900	96:297\$200	63:973\$700	75:957\$000	38:384\$700	43:148\$500	56:611\$200		69:714\$400	974:368\$000	92.565	109.905	8\$433	8\$865
2.ª ".....	30:417\$000	27:926\$600	68:046\$100	18:741\$700	33:876\$700	21:340\$400	23:499\$000	33:543\$500	45:645\$900	34:017\$100	38:524\$700	35:870\$300	411:449\$000	32.719	46.912	7\$703	8\$770	1\$067	
3.ª ".....	30:386\$700	61:158\$600	40:579\$300	31:823\$000	42:335\$100	51:331\$900	67:936\$400	58:133\$800	39:152\$600	42:525\$200	50:490\$100	53:304\$800	569:157\$500	54.235	63.295	8\$193	8\$992	0\$799	
4.ª ".....	43:923\$100	19:215\$700	31:324\$400	26:961\$600	18:771\$300	9:339\$500	17:507\$400	19:974\$900	52:189\$600	34:327\$100	42:914\$400	47:043\$000	363:542\$000	66.539	41.100	8\$307	8\$845	0\$538	
5.ª ".....	24:956\$200	37:529\$500	54:900\$900	46:696\$200	49:755\$100	49:499\$700	51:552\$700	44:153\$400	36:550\$600	33:342\$800	50:063\$100	44:172\$800	523:173\$000	41.232	58.025	8\$355	9\$016	0\$661	
6.ª ".....	44:249\$600	41:489\$500	33:894\$900	46:069\$100	71:695\$300	58:435\$800	34:315\$900	40:576\$700	32:221\$600	33:520\$900	60:832\$500	63:049\$400	560:351\$200	40.977	64.162	8\$237	8\$733	0\$496	
Totales.....	264:697\$600	304:932\$500	365:435\$600	269:455\$400	302:483\$400	286:294\$500	258:785\$100	272:339\$300	244:145\$000	220:881\$600	299:436\$000	313:154\$700	3.402:040\$700	328.267	383.399	8\$261	8\$873		
Custo médio.....																			0\$612
Diferença.....																			

Quadro dos trilhos type 20, 23 e 30 kilos substituidos ou empregados nas diversas linhas, durante o anno de 1926

TRECHOS	TRILHOS EMPREGADOS E SUBSTITUIDOS								Trocados entre a tangente e a curva		TOTAL GERAL	
	Empregados em desvio da Estrada		Por quebrados		Por gastos ou inutilizados		Empregados como contra-trilhos		N.º	Metros	N.º	Metros
	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros	N.º	Metros				
Porto Alegre-Santa Maria.....	421	3.107,60	21	226,20	262	3.143,90	6	72,00	—	—	710	6.549,70
Santa Maria-Urugayana	454	3.065,60	28	265,10	69	662,40	30	200,00	—	—	581	4.194,10
Santa Maria-Marcellino Ramos...	4.924	40.856,90	69	549,10	1.532	13.379,70	—	—	195	1.560,00	6.720	56.345,70
Cacequy-Rio Grande	440	3.412,80	137	1.089,20	863	7.762,80	112	1.235,00	189	2.123,00	1.741	15.622,80
RAMAES												
Entroncamento-Sant'Anna	33	346,50	6	53,20	—	—	—	—	—	—	39	399,70
Montenegro-Caxias	20	156,00	12	110,30	164	1.947,90	14	121,60	—	—	210	2.335,80
Rio dos Sinos-Taquara.....	—	—	31	249,00	811	9.723,50	—	—	—	—	842	9.972,50
Taquara-Canella	—	—	59	433,90	27	229,40	15	117,00	—	—	101	780,30
C. Barbosa-B. Gonçalves.....	24	163,00	6	39,60	3	19,80	5	33,00	—	—	38	260,40
Alegrete-Quarahy	—	—	—	—	8	96,00	—	—	—	—	8	96,00
Cruz Alta-Santo Angelo.....	84	672,00	—	—	—	—	—	—	—	—	84	672,00
Costa do Mar.....	—	—	33	265,60	38	274,60	66	462,00	—	—	137	1.002,20
Pelotas-Fluvial	—	—	27	189,00	10	70,00	—	—	—	—	37	259,00
Totaes	6.400	51.785,40	429	3.470,20	3.787	37.311,00	248	2.240,60	384	3.683,00	11.248	98.490,20

Quadro demonstrativo da quantidade de lastro empre

LINHAS E RAMAES	JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO				ABRIL				MAIO			
	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra
Porto Alegre-Santa Maria.....	140	—	—	296	—	—	—	140	300	—	—	226	300	—	—	281	1.693	—	—	2.736
Santa Maria-Uruguayana.....	112	240	—	120	—	1.630	—	306	400	973	—	215	111	1.130	—	750	266	567	—	870
Santa Maria-Marcellino Ramos.....	130	—	—	722	220	—	—	681	640	—	—	1.645	60	—	—	1.295	661	—	—	5.010
Cacequy-Rio Grande.....	—	—	320	—	—	70	1.210	2.560	—	200	—	1.178	84	—	—	120	—	—	350	210
Entroncamento-Sant'Anna.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	968	—	—	—	—	—	—	—	—
Montenegro-Caxias.....	360	—	—	208	148	—	—	126	77	—	—	54	252	—	—	240	1.460	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara.....	—	—	—	21	—	—	—	435	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Taquara-Canella.....	620	424	—	200	470	—	—	—	139	40	—	—	655	—	—	102	240	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Ligação-Margem.....	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Couto-Santa Cruz.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cachoeira-Paredão.....	—	—	—	245	—	—	—	740	—	—	—	180	—	—	—	790	—	—	—	1.050
D. Aguiar-Jaguary.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete-Quarahy.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cruz Alta-Santo Angelo.....	—	—	—	—	—	—	583	—	—	—	—	—	245	—	—	—	114	—	600	—
São Sebastião-Dom Pedrito.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bazilio-Jaguarão.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas-Fluvial.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juncção-Villa Siqueira.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes.....	1.362	664	320	1.826	838	1.700	1.793	4.982	1.566	1.213	455	4.466	1.707	1.130	—	3.578	4.434	567	950	10.086

gado nas diversas linhas, durante o anno de 1926

QUADRO N.º 8

JUNHO				JULHO				AGOSTO				SETEMBRO				OUTUBRO				NOVEMBRO				DEZEMBRO				TOTAES			
Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra	Pedra britada	Cascalho	Areião	Terra
1.332	—	—	112	1.260	—	—	151	661	—	—	420	1.430	—	—	210	1.550	—	—	250	1.551	—	—	250	650	—	—	368	10.867	—	—	5.440
45	285	—	100	50	720	—	340	1.026	—	—	440	626	150	—	96	692	122	—	110	35	72	—	880	330	200	—	70	3.693	6.089	—	3.411
466	—	—	1.375	229	—	—	620	526	—	—	740	869	—	—	895	286	220	—	913	362	—	—	880	270	—	—	1.630	4.719	220	—	16.406
—	—	30	—	10	47	—	30	—	—	200	185	—	—	210	156	—	—	150	511	—	—	214	220	—	70	140	1.600	94	387	2.824	6.770
—	—	—	955	—	—	—	858	—	—	—	30	—	—	—	130	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	2.941
408	—	—	—	224	—	—	18	105	—	—	—	808	—	—	—	100	—	—	—	107	—	—	404	200	—	—	25	4.244	—	—	1.075
—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	320	—	—	—	—	—	—	—	30	40	—	—	1.156
550	—	—	—	150	—	—	—	144	30	—	405	168	—	—	—	208	16	—	—	190	80	—	—	73	—	—	—	3.607	590	—	767
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	170	—	—	—	60	—	—	—	200	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	1.144
—	—	—	—	—	—	—	3.920	—	—	—	35	50	—	—	30	—	—	—	380	—	—	—	850	—	—	—	30	50	—	—	8.250
—	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137	—	—	18
—	—	—	—	—	—	—	288	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	285	—	—	—	741	—	—	—	1.484
—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	60	127	47	—	40	—	—	—	80	—	—	—	50	550	—	20	—	1.036	47	1.758	230
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.796	285	130	2.542	1.923	767	—	6.745	2.499	30	250	2.375	4.078	197	210	1.807	3.026	358	150	2.782	2.245	152	214	2.989	2.073	270	160	4.999	28.537	7.333	4.632	49.127

QUADRO N.º 9

Relação numerica dos boeiros, pontilhões e pontes que foram construídos, reconstruídos, reforçados, reparados e pintados, durante o anno de 1926

LINHAS E RAMAES	BOEIROS						MURROS DE ARRIMO	PONTILHÕES ATE' 5 METROS					PONTES DE VÃO SUPERIOR A 5 METROS						TOTAES				TOTAL GERAL
	Construídos	Reconstruídos	Augmentados	Reforçados	Reparados	Totales		Construídos	Reconstruídos	Reforçados	Reparados	Pintados	Totales	Construídas	Reconstruídas	Reforçadas	Reparadas	Pintadas	Totales	Boeiros	Muros de arrimo	Pontilhões	
P. Alegre-S. Maria.....	2	1	2	—	27	32	—	—	5	7	—	12	—	—	5	8	4	17	32	—	12	17	61
S. Maria-Uruguayana.....	2	2	—	—	8	12	—	—	10	5	—	15	—	—	9	5	3	17	12	—	15	17	44
S. Maria-M. Ramos.....	5	—	—	—	7	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	—	—	1	13	
Cacequy-Rio Grande.....	4	—	2	—	17	23	—	1	3	1	3	8	—	—	3	4	4	11	23	—	8	11	42
Entroncamento-Sant'Anna..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	1	—	3	—	—	1	3	4
Montenegro-Caxias	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Taquara-Canella	7	4	—	2	9	22	2	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	22	2	—	3	27
D. Aguiar-Jaguary.....	—	—	—	—	4	4	—	—	—	6	—	6	1	—	—	10	—	11	4	—	6	11	21
Cruz Alta-S. Angelo.....	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
	20	7	4	2	78	111	2	1	18	20	3	42	1	1	21	28	12	63	111	2	42	63	218

QUADRO N.º 9 bis

Quadro indicando a extensão das cercas reparadas nas diversas linhas, durante o anno de 1926, comparado com o de 1925

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	M E Z E S												TOTAES		D I F F E R E N Ç A S	
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Em 1926	Em 1925	Para mais	Para menos
	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹	m. ¹
Porto Alegre-Santa Maria.....	49.270	33.950	43.030	31.510	21.700	7.453	39.450	40.690	11.200	7.400	6.513	12.000	354.176	289.431	64.745	—
Santa Maria-Uruguayana	6.133	1.088	10.900	7.455	17.200	3.086	7.518	4.450	10.700	3.320	2.900	2.500	77.250	118.268	—	41.018
Santa Maria-Marcellino Ramos.....	—	—	860	700	—	—	—	—	994	—	120	1.060	16.295	2.709	13.586	—
Cacequy-Rio Grande	7.860	1.100	12.390	11.550	7.400	2.244	3.355	2.440	10.700	8.300	4.700	9.900	31.039	70.397	10.142	—
Entroncamento-Sant'Anna	28.550	15.800	16.500	3.750	550	1.646	—	—	600	600	2.500	6.800	77.596	58.480	19.116	—
Montenegro-Caxias	40	—	—	—	—	1.148	—	—	—	—	—	—	1.313	1.917	—	604
Rio dos Sinos-Taquara.....	—	—	—	—	—	1.565	—	—	—	—	—	—	1.565	3.820	—	2.255
Taquara-Canella	—	—	—	—	—	1.377	—	—	—	—	—	—	1.377	—	1.377	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves.....	—	800	—	300	—	355	—	—	—	—	—	—	1.455	875	580	—
Ligação-Margem	—	—	—	—	—	—	662	—	—	—	—	—	—	—	662	—
Couto-Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	662	—	—	—
Cachosira-Paredão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.096	46.873	—	9.777
Dilermando de Aguiar-Jaguary.....	4.220	5.330	6.750	8.000	5.205	41	6.150	—	—	700	700	—	143	6.250	—	6.107
Alegrete-Quarahy	80	—	—	—	—	63	—	—	—	—	—	—	2.277	—	2.277	—
Cruz Alta-Santo Angelo.....	—	—	—	200	—	2.277	—	—	—	—	—	—	200	670	—	470
São Sebastião-Dom Pedrito.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bazilio-Jaguarão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas-Fluvial	—	—	—	—	—	—	600	200	300	—	—	—	2.100	1.100	1.000	—
Juncção-Villa Siqueira	—	1.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.100	1.100	1.000	—
Totaes	96.153	59.068	90.430	113.465	52.360	32.478	59.073	47.780	34.494	20.445	17.438	31.360	654.544	601.290	113.485	60.231
Diferença total.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53.254	—

Relação do material empregado na reparação de cercas,
durante o anno de 1926

MEZES	Arame farpado	Grampos	MOIRÕES	
			Madeira	Trilhos
	mts.	P.	P.	P.
Janeiro	76.676	66.481	11.789	102
Fevereiro	21.948	46.309	7.758	144
Março	31.935	40.077	9.237	120
Abril	54.300	55.099	13.605	29
Maió	30.540	20.590	6.608	—
Junho	18.225	25.174	6.244	—
Julho	7.855	28.353	5.433	50
Agosto	19.972	17.371	4.780	12
Setembro	5.245	16.964	4.195	—
Outubro	2.070	7.752	2.405	—
Novembro	5.680	9.768	2.079	—
Dezembro	4.760	9.153	1.984	—
Totacs.....	274.206	343.091	76.117	457

Quadro demonstrativo das cercas construídas, nas diversas linhas, durante o anno de 1926

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	M E Z E S												T O T A E S
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
Porto Alegre-Santa Maria.....	8.526	5.150	3.720	—	3.550	12.400	3.500	950	700	—	—	—	38.496
Santa Maria-Uruguayana.....	4.330	5.980	6.000	—	—	2.400	1.900	1.100	—	—	—	—	21.710
Santa Maria-Marcellino Ramos...	—	—	—	—	663	2.838	823	—	630	350	667	1.003	6.974
Cacequy-Río Grande.....	—	—	1.030	250	2.406	1.400	2.790	—	—	1.000	180	—	9.056
Entroncamento-Sant'Anna.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montenegro-Caxias.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara.....	—	—	—	—	—	50	35	—	—	—	—	417	502
Taquara-Canella.....	—	—	—	—	—	250	—	—	—	—	200	—	450
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ligação-Margem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Couto-Santa Cruz.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cachoeira-Paredão.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dilermando de Aguiar-Jaguary...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete-Quarahy.....	720	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cruz Alta-Santo Angelo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.090
São Sebastião-Dom Pedrito.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bazilio-Jaguarão.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes.....	13.576	11.500	10.750	250	6.619	19.338	9.048	2.050	1.330	1.350	1.047	1.420	78.278

QUADRO N.º 11

Quadro demonstrativo da quantidade e especie de materiaes empregados na reparação da linha, durante o anno de 1926

MESES	Grampos para trilhos	Parafusos para trilhos	Arruelas para parafusos de trilhos	Parafusos de desvios	Talas de junção	Coração para aparelhos de desvios	Lanças para aparelhos de desvios	Contra-lanças para aparelhos de desvios	Contra-trilhos para aparelhos de desvios	Tirantes para aparelhos de desvios	Selas de apoio	Tirefonds	Apparelhos de desvios completos			Caixas de manobras	Cussinetes para aparelhos de desvios
													Typo 20 kg. reemprego	Typo 23 kg.	Typo 32 kg.		
Janeiro	14.461	3.964	1.948	43	2.144	—	—	—	—	—	4	4.492	1	—	5	—	—
Fevereiro	52.517	10.604	9.836	102	2.319	1	—	—	—	—	2	6.961	—	2	1	—	—
Março	82.161	47.240	46.297	61	6.223	—	—	1	—	—	115	8.838	1	2	2	—	3
Abril	93.760	53.128	48.776	175	11.422	—	—	1	—	—	10	6.932	—	—	6	—	4
Maió	117.523	49.907	46.648	424	10.232	2	2	—	—	3	10	5.942	—	3	7	3	14
Junho	124.479	47.885	43.574	791	6.544	3	—	—	—	—	45	3.862	—	2	3	—	39
Julho	80.798	30.754	30.284	479	2.776	—	2	—	—	—	—	3.150	1	1	1	—	—
Agosto	101.968	15.068	15.178	331	2.057	1	4	—	1	—	—	3.898	1	—	5	—	—
Setembro	84.518	13.611	13.603	338	1.935	—	1	1	—	3	—	2.892	1	—	—	4	28
Outubro	72.512	22.981	18.581	282	2.565	1	8	—	—	2	20	5.920	—	—	4	—	60
Novembro	77.504	24.163	24.836	374	6.125	—	—	—	—	10	139	4.486	1	—	1	—	3
Dezembro	89.033	13.592	13.742	399	2.226	—	9	—	3	—	—	3.621	—	—	2	5	49
Totales	991.234	332.897	313.303	3.799	56.568	8	26	3	4	18	345	60.994	6	10	37	12	200

Quadro demonstrativo do percurso e tonelagem rebocada pelos trens de lastro, durante o anno de 1926

PERCURSO FEITO E TONELAGEM REBOCADA

RESI- DENCIAS	DESIGNAÇÃO DOS TRENS	PERCURSO FEITO E TONELAGEM REBOCADA																								TOTAES DO ANNO		
		JANEIRO		FEVEREIRO		MARÇO		ABRIL		MAIO		JUNHO		JULHO		AGOSTO		SETEMBRO		OUTUBRO		NOVEMBRO		DEZEMBRO		Per- curso	Tone- lagem	
		Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem	Per- curso	Tone- lagem			
1.ª	Lastro n.º 1	1.806	1.177	1.271	2.212	1.302	1.190	1.736	1.377	1.687	989	1.606	1.275	1.406	921	1.855	1.443	1.640	806	2.180	1.134	1.586	1.213	1.436	1.649	19.511	15.377	
	" Canella	974	1.746	1.096	1.368	909	545	1.460	1.195	1.011	1.135	1.002	1.441	993	1.147	921	1.050	1.023	740	1.427	1.405	1.448	365	1.490	1.523	13.664	14.065	
	" Refecção n.º 1	1.587	2.452	1.114	1.379	1.434	1.044	1.012	764	659	2.115	1.493	1.355	1.081	845	994	2.301	1.575	695	2.112	763	2.268	933	1.900	840	17.229	15.485	
	" Britação	449	1.015	825	1.769	745	2.345	575	1.196	809	1.561	780	1.643	1.065	2.036	1.006	2.547	955	1.894	1.096	4.329	1.743	1.863	995	2.940	11.046	25.141	
	Totaes	4.816	6.390	4.216	6.628	4.390	5.124	4.783	4.532	4.166	5.300	4.881	5.714	4.545	4.949	4.776	7.341	5.193	4.135	6.815	7.630	7.048	4.877	5.821	6.943	61.450	70.068	
2.ª	Lastro n.º 3	362	993	361	1.832	363	1.176	—	—	—	—	1.134	1.492	949	793	1.764	1.057	1.312	907	1.421	661	1.082	732	2.100	1.900	10.848	11.543	
	" n.º 4	1.501	1.331	1.038	779	799	705	1.769	4.529	640	2.643	1.110	1.882	1.318	1.386	1.871	1.245	1.368	1.418	1.439	1.468	1.213	910	1.392	845	15.598	19.141	
	" Refecção n.º 2	2.102	1.249	1.361	1.443	1.697	1.230	701	2.709	1.522	1.581	685	1.524	814	1.303	315	1.215	325	3.316	298	4.142	188	2.962	1.273	1.399	11.281	24.073	
	" Transporte de pedra	1.439	2.421	1.251	3.024	1.254	2.076	1.419	3.999	1.064	3.089	1.258	3.404	1.234	3.112	1.256	3.760	1.403	4.693	1.366	3.372	954	2.700	1.085	2.940	14.983	38.590	
	" Variante n.º 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	874	—	—	—	—	—	—	52	874
Totaes	5.404	5.994	4.061	7.078	4.113	5.187	3.889	11.237	3.226	7.313	4.187	8.302	4.315	6.594	5.206	7.277	4.460	11.208	4.524	9.643	3.437	7.304	5.850	7.084	52.672	94.221		
3.ª	Lastro n.º 5	2.656	1.545	2.474	1.296	2.771	1.827	2.139	1.557	2.164	1.308	2.119	1.317	1.320	1.431	1.793	2.110	1.517	2.099	1.751	2.220	1.896	1.527	1.439	747	24.539	18.983	
	" n.º 6	1.844	1.432	1.468	1.567	1.685	1.515	1.547	1.965	1.321	1.670	1.760	1.977	1.361	1.610	2.496	2.246	1.836	1.435	1.028	1.182	1.468	2.354	1.370	1.695	19.684	20.648	
	" Especial n.º 2	2.031	1.323	2.675	941	2.166	1.445	2.066	1.195	1.582	2.082	1.362	1.125	1.250	1.457	1.460	2.355	1.888	872	1.235	1.836	488	910	638	945	18.841	16.486	
	" n.º 8	—	—	—	—	—	—	—	—	1.080	952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.080	952
	" n.º 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.256	1.046	1.112	1.375	1.636	1.576	1.678	1.974	1.445	1.261	1.315	1.750	1.529	3.048	9.971	12.030	
Totaes	6.531	4.300	6.617	3.803	6.622	4.787	5.752	4.717	6.147	6.012	6.497	5.465	5.543	5.873	7.385	8.287	6.919	6.380	5.459	6.499	5.167	6.541	5.476	6.435	74.115	69.099		
4.ª	Lastro n.º 7	1.207	1.812	978	1.493	851	912	895	883	1.054	1.214	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.985	6.314	
	" n.º 8	540	328	756	251	1.118	998	749	464	—	—	1.295	1.437	1.096	1.205	1.853	2.140	865	1.148	1.203	962	1.692	2.188	1.398	1.420	12.565	12.541	
	" especial n.º 3	2.146	1.431	2.102	1.733	1.794	1.259	1.597	1.429	1.459	1.609	1.621	1.710	1.609	1.820	1.836	1.957	1.982	2.364	1.976	1.930	1.829	1.776	1.637	1.739	21.588	20.757	
	" " " 5	689	1.250	1.510	1.734	831	1.193	666	1.078	1.048	1.477	1.120	1.205	965	1.601	1.014	1.328	1.551	1.179	1.590	1.191	1.503	1.194	1.285	947	13.772	15.377	
	" " " 7	1.249	1.534	838	704	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	450	286	1.466	1.464	1.893	1.639	5.896	5.627	
Totaes	5.831	6.355	6.184	5.915	4.594	4.362	3.907	3.854	3.561	4.300	4.036	4.352	3.670	4.626	4.703	5.425	4.398	4.691	5.219	4.369	6.490	6.622	6.213	5.745	58.806	60.616		
5.ª	Lastro n.º 10	278	88	1.186	728	954	1.107	1.302	296	973	118	1.131	834	915	903	886	891	1.019	617	744	920	1.000	3.096	1.041	1.328	11.429	10.926	
	" Variante n.º 4	1.059	1.566	2.302	1.980	2.273	2.266	2.430	2.028	2.045	1.532	1.614	1.854	1.679	1.909	1.495	1.364	1.289	2.184	961	1.092	1.417	1.657	1.239	1.425	19.803	20.857	
	Totaes	1.337	1.654	3.488	2.708	3.227	3.373	3.732	2.324	3.018	1.650	2.745	2.688	2.594	2.812	2.381	2.255	2.308	2.801	1.705	2.012	2.417	4.753	2.280	2.753	31.232	31.783	
6.ª	Lastro n.º 11	2.114	1.466	2.069	1.525	1.998	3.131	2.699	1.685	2.177	1.711	1.732	2.196	1.746	1.831	1.509	1.034	501	314	1.340	1.324	1.258	1.824	1.649	1.725	20.792	19.766	
	" n.º 12	—	—	—	—	—	—	—	—	367	383	1.870	1.499	1.687	1.286	1.716	1.197	1.393	968	2.106	1.581	1.274	1.487	2.011	1.830	12.424	10.231	
	Totaes	2.114	1.466	2.069	1.525	1.998	3.131	2.699	1.685	2.544	2.094	3.602	3.695	3.433	3.117	3.225	2.231	1.894	1.282	3.446	2.905	2.532	3.311	3.660	3.555	33.216	29.997	
Constr. Variantes	Especial Variante n.º 1	1.003	4.995	1.157	3.660	986	2.637	1.065	1.860	898	1.874	796	1.027	917	277	480	504	—	—	—	—	—	—	—	—	7.302	16.834	
	" " " 2	877	1.643	1.010	1.207	865	639	1.024	1.642	552	794	685	1.099	326	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.339	7.128	
	" " " 3	560	1.868	555	3.382	754	3.747	457	3.743	535	3.970	642	3.186	310	3.088	667	1.592	—	—	—	—	—	—	—	—	4.260	24.576	
	Totaes	2.440	8.506	2.722	8.249	2.605	7.023	2.526	7.245	1.785	6.638	2.123	5.312	1.553	3.469	1.147	2.096	—	—	—	—	—	—	—	—	16.901	48.538	
Totaes geraes	28.473	34.665	29.357	35.906	27.549	32.987	27.288	35.594	24.447	33.807	28.071	35.528	25.653	31.440	28.823	34.912	25.172	30.497	27.168	33.058	27.091	33.408	29.300	32.520	328.392	404.322		

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS DESPESAS COM A CONSERVAÇÃO DA LINHA E EDIFÍCIOS, DURANTE O ANNO DE 1926, COMPARA
DAS COM AS DE 1925

C O N T A		DESPESAS EM 1925			DESPESAS EM 1926			DIFFERENÇAS PARA		MÉDIA MEN- SAL DE 1926
N.º	DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	MAIS	MENOS	
1	Superintendencia	687:126\$310	175:861\$420	862:987\$730	680:342\$500	143:188\$460	823:530\$960	—	39:456\$770	68:627\$580
2	Papelaria	—	108:126\$980	108:126\$980	—	49:095\$850	49:095\$850	—	59:031\$130	4:091\$320
3	Polícia da linha	871:521\$000	—	871:521\$000	923:490\$000	52\$180	923:542\$180	52:021\$180	—	76:961\$800
4 a	Reparação da linha	4.119:345\$600	33:741\$800	4.153:087\$400	4.630:287\$860	32:044\$600	4.662:332\$460	509:245\$060	—	388:527\$705
b	Accidentes	21:842\$500	60\$000	21:902\$500	30:821\$600	—	30:821\$600	8:919\$100	—	2:568\$400
c	Substituição de dormentes (mão de obra)	276:169\$100	—	276:169\$100	368:957\$500	1:600\$000	370:557\$500	94:388\$400	—	30:879\$700
d	Substituição de trilhos (mão de obra)	22:695\$800	—	22:695\$800	42:457\$300	—	42:457\$300	19:761\$500	—	3:538\$108
5	Substituição de dormentes (material)	—	2.435:784\$250	2.435:784\$250	—	3.031:483\$200	3.031:483\$200	595:698\$950	—	252:623\$600
6	Substituição de trilhos (material)	—	5\$830	5\$830	—	—	—	—	5\$830	0\$485
7	Lastro	392:678:500	25:608\$590	418:287\$090	461:294\$750	7:406\$130	468:700\$880	50:413\$790	—	39:058\$406
8	Reparação de pontes, boeiros, brétes e balanças	209:840\$200	190:244\$340	400:084\$540	360:936\$300	336:625\$630	697:561\$950	297:477\$410	—	58:130\$100
9	Reparação de cercas, portões e guarda-gado	122:231\$000	109:480\$170	231:711\$170	143:361\$800	142:282\$230	285:644\$030	53:932\$860	—	23:803\$600
10	Reparação das linhas telegraphicas	6:226\$000	22:542\$090	28:768\$090	2:483\$500	85\$060	2:568\$560	—	26:199\$530	214\$000
11	Outros materiaes empregados na linha	33:357\$500	486:618\$740	519:976\$240	36:276\$300	403:566\$910	439:843\$210	—	80:133\$030	36:653\$600
12	Ferramentas da linha	86:655\$900	360:723\$580	447:379\$480	108:272\$200	126:878\$430	235:150\$630	—	212:228\$850	19:595\$800
13	Conservação de edificios e dependencias	617:156\$040	887:256\$040	1.504:412\$080	554:919\$100	363:638\$660	918:557\$760	—	585:854\$320	76:546\$480
14	Reparação de bombas, pulsometros e reservatorios ..	77:188\$900	178:398\$860	255:587\$760	106:279\$600	103:953\$350	210:232\$950	—	45:354\$810	17:519\$400
15	Trens de serviço	144:014\$400	545:658\$500	689:672\$900	225:619\$100	610:659\$270	836:278\$370	146:605\$470	—	69:689\$865
16	Despesas diversas da linha	8:301\$000	1:529\$190	9:830\$190	1:004\$500	60\$800	1:065\$300	—	8:764\$890	88\$775
	Totaaes	7.696:349\$750	5.561:640\$380	13.257:990\$130	8.676:803\$910	5.352:620\$780	14.029:424\$690	1.828:463\$720	1.057:029\$160	—
	Diferença	—	—	—	—	—	—	771:434\$560	—	—
	Média mensal	641:362\$479	463:470\$031	1.104:832\$510	723:066\$993	446:051\$731	1.169:118\$724	64:286\$214	—	1.169:118\$724
	Média kilometrica do anno	—	—	5:087\$486	—	—	5:383\$509	296\$023	—	—
	Média kilometrica mensal	—	—	423\$957	—	—	448\$625	24\$668	—	—

QUADRO DISCRIMINATIVO DAS DESPESAS REALISADAS COM A CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, DURANTE O ANNO DE 1926

CONTAS		JANEIRO		FEVEREIRO		MARÇO		ABRIL		MAIO		JUNHO		JULHO		AGOSTO		SETEMBRO	
N.º	DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1	Superintendencia	57:7178350	9:2188720	57:1118350	12:7388470	57:6018430	17:8318330	56:3888230	12:5308180	58:1068910	14:7818800	58:4128220	17:6268560	54:9468710	10:9868700	55:3738200	7:7958370	58:6618650	9:4468670
2	Papelaria	—	5:6428350	—	7:0828490	—	3:8728620	—	7:1048250	—	4:6128640	—	5:5908820	—	4:5128690	—	3:2938770	—	1:2248300
3	Policia da linha	99:1808500	—	81:5508000	—	87:3178000	—	95:2138100	128580	99:5028800	—	88:2958900	—	61:4478700	—	58:8918700	—	64:7068000	—
4 a	Reparação da linha	392:5548000	2:0698600	369:8828200	3:2328900	424:8228400	1:3878000	406:8608860	6:9698700	425:4918600	2:1578300	435:4748300	1:6238600	449:1478300	3:9218600	362:8148500	1:3218000	343:4158400	3:3568300
b	Accidentes	1:7458800	—	1:2028200	—	1:5028100	—	8048200	—	1:1818600	—	3:9348000	—	1:0448300	—	2:1468400	—	11:4028200	—
c	Substituição de dormentes (mão de obra)	25:1778700	—	33:0128300	—	37:5298400	—	30:2498800	—	31:8488600	—	32:5148900	—	30:2478600	—	31:2298500	—	26:0668000	—
d	Substituição de trilhos (mão de obra)	3:0228500	—	4:6568000	—	2:4488400	—	4:3428400	—	2:5488100	—	4:7658900	—	3:0798400	—	2:1048300	—	1:2928100	—
5	Substituição de dormentes (material)	—	239:5198900	—	271:9208200	—	327:9068200	—	239:2058600	—	270:6348800	—	253:7798600	—	228:5378500	—	241:1098800	—	218:0798000
6	Substituição de trilhos (material)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Lastro	33:8658800	19:5058400	43:0968500	3:6728920	43:4538900	8198700	44:2898200	(*)21:0988440	57:0508400	4848800	44:2768300	8408800	45:7268050	2668000	20:1848500	478200	29:4638000	1:0668200
8	Reparação de pontes, boeiros, brétes e balanças	14:2258900	7:7518750	21:0058400	9:8188180	29:5058000	24:4848810	31:8078000	5:2888540	35:1798600	36:1678800	36:6058700	43:7488550	32:8688100	26:7048690	25:5638900	8:2488760	32:2358900	105:7698190
9	Reparação de cercas, portões e guarda-gado	19:7748600	23:0378840	17:3928500	6:8608100	19:8878100	22:9248780	16:0608300	13:3408450	15:0638100	13:4398430	16:1498300	15:8668860	14:2668500	10:7078450	7:8338700	9:9508680	6:7008600	7:6158900
10	Reparação das linhas telegraphicas	1:1388200	—	5418300	—	1818500	838800	218000	18260	218000	—	2608600	—	648100	—	558700	—	88000	—
11	Outros materiaes empregados na linha	1:0558000	12:9698970	1:6078000	3:2468400	3:0328000	3:6928380	2:5208900	67:4878590	3:0608400	69:8768610	3:7518700	42:8868160	3:5228100	50:2218170	3:7888400	37:7348600	3:7828900	34:7738530
12	Ferramentas da linha	8:9598800	18:7108830	10:7228000	10:7298450	13:0858600	2:0958090	9:6068400	3:8078170	10:9818700	18:4828650	9:6818000	4:3518440	9:2448000	10:9738290	8:4548800	9:4328810	6:0848500	8:188440
13	Conservação de edificios e dependencias	77:9078900	76:7508790	67:0478500	15:1728180	55:4698200	24:8698120	54:3268400	58:8128280	52:6198900	18:4518760	52:9658600	21:3438220	51:6678200	31:3578060	29:6698700	(*) 1318440	26:2688000	19:5318820
14	Reparação de bombas, pulsometros e reservatorios	9:6978400	18:7928690	9:3378500	3:6778570	11:9808700	8:7368990	15:3758300	3:8328870	4:4698100	10:3348250	14:0928100	13:8308410	10:7588200	13:9598610	6:5048200	9:5498350	5:7738600	5:9288950
15	Trens de serviço	16:9678600	43:4968550	17:3548800	48:2768530	18:6858100	51:2598310	18:4548400	58:8508070	19:3678500	57:5298490	23:2228800	52:7708560	19:1498600	45:3378080	18:3678100	49:0098540	17:2748900	50:7358060
16	Despesas diversas na linha	9098500	608800	958000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totales	763:8998550	477:5278240	735:6138550	396:4278390	806:5008830	489:9638130	786:3198490	466:1448100	816:4928310	516:9538330	824:4028320	474:2588580	787:1788360	437:4848840	632:9768600	377:3618440	633:1358350	465:7158280