

RELATORIO

APRESENTADO AO

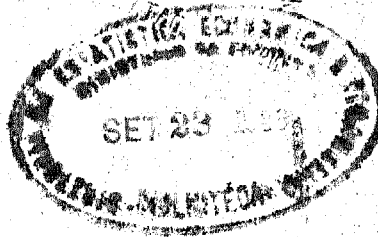
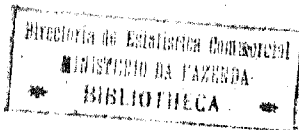
Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Dr. José Estacio de Lima Brandão

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

ANNO DE 1913



RIO DE JANEIRO
IMPrensa NACIONAL

1915

365.0981
B623

UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LIBRARY
12445 2F 11 48

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brazil
em 31 de dezembro de 1913

Directorio de Estatistica Nacional
MINISTERIO DA FAZENDA
BIBLIOTHECA

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|-------------------------|------------------------|----------------|-----------------------|-------|
| | Em trafego | Em construcção | Com estudos aprovados | Total |

I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO

| | | | | |
|--|---------------|-------------|---------|-----------|
| CENTRAL DO BRAZIL | (a) 2.033,373 | 699,000 | 150,000 | 2.833,373 |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 | 972,837 | 246,000 | — | 1.218,837 |
| Central a Burnier | 497,931 | — | — | 497,931 |
| Ramal de São Paulo | 388,192 | — | — | 388,192 |
| » da Maritima | 0,993 | — | — | 0,993 |
| S. Christovão a Alfredo Maia | 1,200 | — | — | 1,200 |
| Ramal de Jockey Club | 1,330 | — | — | 1,330 |
| » » Campinho | 0,446 | — | — | 0,446 |
| » » D. Clara | 1,671 | — | — | 1,671 |
| Linha Circular de Banquê | 2,414 | — | — | 2,414 |
| Ramal de Santa Cruz | 32,720 | — | — | 32,720 |
| » » Matadouro | 2,386 | — | — | 2,386 |
| Santa Cruz a Angra dos Reis | 26,748 | (b) 81,000 | — | 110,748 |
| Ramal de Paracambi | 8,306 | — | — | 8,306 |
| » da Penha | 1,180 | — | — | 1,180 |
| » do Morro da Mina | 7,320 | — | — | 7,320 |
| Do Kilometro 478 a Bello Horizonte | — | 162,000 | — | 162,000 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 1.060,536 | 444,000 | 160,000 | 1.664,536 |
| Burnier a Pirapóra | 508,009 | (c) 261,000 | — | 772,009 |
| Ramal de Ouro Preto | 12,355 | (d) 18,000 | — | 60,355 |
| » » Bello Horizonte | 14,343 | — | — | 14,343 |
| » » Santa Barbara | 70,312 | — | — | 70,312 |
| » » Piranga | 25,649 | (e) 32,000 | 90,000 | 147,689 |
| » Fluvial | 1,581 | — | — | 1,581 |
| » de Porto Novo | 63,770 | — | — | 63,770 |
| Central a Entre Rios | 178,559 | — | — | 178,559 |
| S. Christovão a Alfredo Maia | 1,320 | — | — | 1,320 |
| Desengano a Rio Preto | 65,368 | (f) 38,000 | — | 101,368 |
| Commercio a Barra Longa | 65,111 | — | — | 65,111 |
| Valença a Taboas | 12,920 | — | — | 12,920 |

(a) Esta extensão assim se decompõe: em via simples 1.956km,042, em via dupla 60km,831 e em via quadrupla 16km,500. (b) Itacurussá a Angra dos Reis. (c) Do kilometro 855 da linha do centro a Montes Claros. (d) Ouro Preto a Marlanna. (e) de Livramento a Mercês do Pomba. (f) Rio Preto a Santa Rita de Jacutinga.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Circular da Pavuna | 4,176 | — | — | 4,176 |
| Ramal de Deodoro (Linha Auxiliar) . . | 3,023 | — | — | 3,023 |
| Governador Portella a Barão de Vas- souras | — | 42,000 | — | 42,000 |
| Bemfica a Bom Jardim | — | 50,000 | 70,000 | 120,000 |
| OESTE DE MINAS | 1.305,732 | 377,800 | — | 1.683,532 |
| BITOLA DE 0m,76 | 727,737 | 42,500 | — | 770,237 |
| Sítio a Paraopeba | 601,800 | (a) 42,500 | — | 644,300 |
| Ramal de Aguas Santas | 11,800 | — | — | 11,800 |
| » » Ribeirão Vermelho | 48,520 | — | — | 48,520 |
| » » Itapecerica | 34,558 | — | — | 34,558 |
| » » Claudio | 26,194 | — | — | 26,194 |
| » » Pitanguy | 4,865 | — | — | 4,865 |
| BITOLA DE 1m,00 | 577,995 | 335,300 | — | 913,295 |
| Bom Jardim á Formiga | 280,974 | (b) 110,700 | — | 391,674 |
| Turvo Pequeno á Angra | 113,604 | (c) 89,600 | — | 203,204 |
| Estrada de Ferro de Goyaz a Bello Horizonte | 155,816 | 135,000 | — | 290,816 |
| Ramal de Pará | 27,601 | — | — | 27,601 |
| RIO DO OURO : | | | | |
| BITOLA DE 1m,00 | 126,339 | — | — | 126,339 |
| Cajú a S. Pedro | 59,900 | — | — | 59,900 |
| Ramal José Bulhões a Tinguá | 12,180 | — | — | 12,180 |
| » do Rio do Ouro á Repreza | 2,607 | — | — | 2,607 |
| » Vicente Carvalho á Fazenda Grande | 6,515 | — | — | 6,515 |
| » Bemfica á D. Anna Nery | 1,202 | — | — | 1,202 |
| » Belford Roxo a Mantiquira . . . | 35,014 | — | — | 35,014 |
| » Inhaúma a Engenho de Dentro . . | 2,070 | — | — | 2,070 |
| » de João Pinto | 5,667 | — | — | 5,667 |
| » » Registro | 1,184 | — | — | 1,184 |
| LORENA A ITAJUBÁ : | | | | |
| BITOLA DE 1m,00 | 20,000 | — | 64,366 | 84,366 |
| CRUZ ALTA A SANTO ANGELO : | | | | |
| BITOLA DE 1m,00 | 53,000 | 51,548 | — | 104,548 |
| S. PEDRO A S. LUIZ E RAMAL DE S. BÓRJA (d) : | | | | |
| BITOLA DE 1m,00 | — | 416,657 | — | 416,657 |

(a) Ramaes de Abaeté e Barbacena. (b) S. Vicente Ferrer a Bom Jardim e Itapecerica á Formiga. (c) Capiary á Angra e Turvo Pequeno a Passa Vinte. (d) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| ALEGRETE A QUARAHY (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 117,600 | — | 117,600 |
| S. SEBASTIÃO A SANT'ANNA (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 160,460 | — | 160,460 |
| BASILIO A JAGUARÃO (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 113,600 | — | 113,600 |
| S. PEDRO A PELOTAS (b): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | — | 100,000 | 100,000 |
| UBERABA Á VILLA PLATINA: | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | — | 275,423 | 275,423 |
| RECIFE A PEDRAS DE FOGO (c): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00: | | | | |
| Recife a Itambé. | — | — | 130,900 | 130,900 |
| COROATÁ A TOCANTINS (d): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | — | 105,000 | 105,000 |

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS

| | | | | |
|--|---------|---------|-----------|-----------|
| MADEIRA-MAMORE: | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00: | | | | |
| Porto Velho a Guajará-Mirim | 364,281 | — | — | 364,281 |
| S. LUIZ A CAXIAS: | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | — | 374,635 | — | 374,635 |
| RÊDE CEARÁ-PIAUIHY: | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 758,864 | 155,000 | 1.143,129 | 2.056,993 |
| Baturité: | | | | |
| Fortaleza a Macapá | 413,482 | 47,000 | 169,577 | 630,059 |
| Ramal de Maranguape | 7,246 | — | — | 7,246 |
| » da Praia. | 2,900 | — | — | 2,900 |
| » de Icó. | — | 5,000 | 40,768 | 45,768 |
| » do Crato. | — | — | 53,600 | 53,600 |
| Fortaleza á Itapipoca | — | 50,000 | 84,560 | 134,560 |
| Sobral: | | | | |
| Camocim á Therezina | 335,236 | 34,000 | 291,936 | 661,172 |
| Girão a Crathéis | — | — | 217,220 | 217,220 |
| Amarração a Campo Maior | — | 19,000 | 285,468 | 304,468 |

(a) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas; (b) Decreto n. 10.585, de 26 de novembro de 1913; (c) Decreto n. 10.613, de 17 de dezembro de 1913; (d) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | Total |
|--|------------------------|----------------|------------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construcção | Com estudos approvados | |
| CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE: | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Natal a Calcó. | 119,558 | 71,277 | 71,833 | 262,668 |
| RÊDE « GREAT WESTERN » : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 1.477,347 | 12,571 | 176,532 | 1.666,450 |
| Natal a Itamatahy | 164,660 | — | — | 164,660 |
| Conde d'Eu e prolongamento para Pí- cuhy | 194,642 | 12,571 | 113,651 | 320,864 |
| Central de Pernambuco | 269,268 | — | 30,000 | 299,268 |
| Ligação com a Recife a Limoeiro . . . | 10,200 | — | — | 10,200 |
| Timbaúba a Pilar | 39,230 | — | — | 39,230 |
| Recife a S. Francisco | 124,739 | — | — | 124,739 |
| Ligação com a Central | 6,230 | — | — | 6,230 |
| Sul de Pernambuco e ramal | 193,908 | — | — | 193,908 |
| Central de Alagóas, ramal de Viçosa e prolongamento | 194,069 | — | 32,881 | 226,950 |
| Ribeirão a Cortez (a) | 28,657 | — | — | 28,657 |
| Ribeirão a Barreiros (a) | 55,695 | — | — | 55,695 |
| Paulo Afonso | 115,853 | — | — | 115,853 |
| Ramal de Campina Grande | 80,196 | — | — | 80,196 |
| RÊDE DE VIAÇÃO FERREA DA BAHIA | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 | 123,130 | — | — | 123,130 |
| Bahia a Alagoinhas (b). | 123,130 | — | — | 123,130 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 1.135,858 | 520,047 | 1.858,549 | 3.514,454 |
| Alagoinhas a Joazeiro. | 452,310 | — | — | 452,310 |
| Alagoinhas a Propriá e ramal de Ca- pella | 397,278 | 132,304 | — | 439,582 |
| Bahia e Minas — Caravellas a Theophilo Ottoni | 376,270 | — | — | 376,270 |
| Bomfim a Sitio Novo e ramaes | — | 177,318 | 182,122 | 359,440 |
| Machado Portella a Carinhonha. . . . | — | 100,000 | 402,500 | 502,500 |
| Bandeira de Mello a Brotas | — | 50,000 | 276,000 | 326,000 |
| Cajueiro a Cipó | — | — | 102,600 | 102,600 |
| Ramal de S. Gonçalo | — | 10,925 | — | 10,925 |
| Bom Jesus a Tremedal. | — | — | 297,627 | 297,627 |
| Theophilo Ottoni a Tremedal | — | 49,500 | 537,700 | 587,200 |

(a) Com reversão para a União, mediante indemnização, findo o prazo de arrendamento;
 b) De accôrdo com o contracto foi reduzida a bitola desta linha a 1^m,00, continuando, porém, o trafego da linha de 1^m,60.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | TOTAL |
| BITOLA DE 1 ^m ,67 | 316,660 | — | — | 316,660 |
| S. Felix a Bandeira de Mello | 254,600 | — | — | 254,600 |
| Ramal de Feira de Sant'Anna | 45,060 | — | — | 45,060 |
| Ramaes de S. Gonçalo e Olhos d'Agua | 17,000 | — | — | 17,000 |
| PARANÁ (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 416,995 | 44,983 | — | 461,978 |
| Paranaguá a Curitiba | 110,387 | — | — | 110,387 |
| Curitiba a Ponta Grossa | 190,989 | — | — | 190,989 |
| Ramaes de Rio Negro, Antonina e Porto Amazonas | 115,619 | — | — | 115,619 |
| Serrinha a Porto Amazonas | — | 44,983 | — | 44,983 |
| NORTE DO PARANÁ (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| Curitiba a Rocinha | 43,397 | — | — | 43,397 |
| SANTA CATHARINA (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| Blumenau a Itansá | 69,700 | — | — | 69,700 |
| D. THEREZA CHRISTINA (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 118,096 | — | — | 118,096 |
| Imbituba a Lauro Müller | 111,100 | — | — | 111,100 |
| Ramal da Laguna | 6,996 | — | — | 6,996 |
| RÊDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 2.169,803 | 2,455 | — | 2.172,258 |
| Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão | 766,238 | — | — | 766,238 |
| Neustadt a Taquara | 53,002 | — | — | 53,002 |
| Montenegro a Caxias | 116,592 | — | — | 116,592 |
| Couto a Santa Cruz | 30,311 | — | — | 30,311 |
| Cacequy a Rio Grande | 490,037 | — | — | 490,037 |
| Saycan a Sant'Anna do Livramento | 156,306 | — | — | 156,306 |
| Ramal da Costa do Mar | 17,281 | — | — | 17,281 |
| Santa Maria a Marcellino Ramos | 535,210 | — | — | 535,210 |
| Ramal fluvial de Pelotas | 2,718 | — | — | 2,718 |
| Accesso à margem do Taquary | 2,108 | — | — | 2,108 |
| ITAQUY A S. BORJA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 123,870 | — | — | 123,870 |

(a) Faz parte da Rêde Paraná-Santa Catharina.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | TOTAL |
| NOROESTE DO BRAZIL : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Itapura a Corumbá | 498,740 | 467,046 | — | 965,786 |
| GOYAZ : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| Formiga a Catalão (a) | 417,470 | 552,379 | 578,027 | 1.547,876 |
| Ramal de Catalão a Araguay | 238,258 | 208,742 | 153,193 | 600,193 |
| Ramal de Catalão a Araguay | 116,318 | — | — | 116,318 |
| Goyandira a Goyaz | 62,894 | 118,637 | 376,469 | 558,000 |
| Ramal de Uberaba | — | 225,000 | 48,365 | 273,365 |
| RÊDE SUL MINEIRA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| Cruzeiro a Monte Bello | 1.154,897 | 215,197 | 210,668 | 1.580,762 |
| Ramal de Campanha | 360,435 | — | — | 360,435 |
| Ramal de Campanha | 85,970 | — | 41,400 | 127,370 |
| » » Alfenas | 7,578 | — | 43,300 | 50,878 |
| » » Lavras | — | 95,000 | — | 95,000 |
| Monte Bello à Santa Rita de Cassia (b) | 106,657 | 120,197 | — | 226,854 |
| Ramal de Passos | — | — | 125,968 | 125,968 |
| Soledade a Passa Tres | 324,728 | — | — | 324,728 |
| » » ao Rio Eleuterio | 269,529 | — | — | 269,529 |
| PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE MARICÁ | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Nilo Peçanha à Iguaba Grande | 50,421 | 13,765 | — | 64,186 |

III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS E SUBVENÇÃO KILOMETRICA

| | | | | |
|---|-------------|--------|-------------|---------|
| TOCANTINS : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Cametá a S. João de Araguaya | 45,009 | 13,000 | (c) 434,111 | 492,111 |
| CAXIAS A CAJAZEIRAS : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| | 78,000 | — | — | 78,000 |
| VICTORIA A MINAS : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| Victoria à Itabira e Sant'Anna dos Ferros (d) | 443,159 | 40,595 | 241,872 | 728,626 |
| Currallinho à Diamantina | (e) 136,000 | 11,516 | — | 147,516 |
| LEOPOLDINA RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | | | | |
| | (f) 186,835 | — | — | 186,835 |

* (a) Formiga a S. Pedro de Alcantara. (b) A cargo da Companhia Mogyana entre Muzambinho e Posses; (c) Decreto n. 10.249, de 28 de maio de 1913; (d) Victoria à Cachoeira Escura; (e) Currallinho à Guinda; (f) Kilometragem segundo a nova medição.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Prolongamento da B. de Araruama. . . | 50,767 | — | — | 50,767 |
| Central de Macahé. | 43,398 | — | — | 43,398 |
| Santo Eduardo a Muniz Freire | 92,670 | — | — | 92,670 |
| S. PAULO-RIO GRANDE : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 1.208,292 | 200,237 | 1.028,993 | 2.437,432 |
| Itararé a Uruguay | 883,205 | — | — | 883,205 |
| S. Francisco ao Rio Paraná | 325,087 | 140,237 | 723,989 | 1.189,313 |
| Ramal de Paranapanema | — | 60,000 | 158,914 | 218,914 |
| Ramal de Guarapuava | — | — | 146,000 | 146,000 |
| NOROESTE DO BRAZIL : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Baurú a Itapura. | 436,320 | — | — | 436,320 |
| MOGYANA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Jaguára a Araguay | 281,104 | — | — | 281,104 |
| SOROCABANA E ITUANA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 467,943 | 75,280 | 319,546 | 862,769 |
| Capão Bonito a Porto Tibiriçá | 217,896 | 75,280 | 319,546 | 612,722 |
| Tatuby a Itararé | 250,047 | — | — | 250,047 |
| QUARAHIM A ITAQUY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 175,597 | — | — | 175,597 |
| PROLONGAMENTO DA FUNILENSE (a): | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Arthur Nogueira a Padua Salles. . . . | 42,000 | — | — | 42,000 |
| MOGY DAS CRUZES À FAZENDA DO RIO CLARO (a) | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 19,500 | — | 19,500 |
| S. PAULO A GOYAZ (r) : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Monte Azul a Maribondo. | 20,000 | 19,000 | — | 39,000 |
| DOURADO (a) : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Porto Rangel a Ayrosa Galvão | 40,000 | — | — | 40,000 |
| ITABAPOANA A BOM JESUS (a) : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 15,600 | — | 15,600 |

(a) Gosa da subvenção de 15:000\$000 por kilometro.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| AMPARO INDUSTRIAL (a) : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Villa Nova a Campos. | — | — | (b) 20,000 | 20,000 |
| BARREIROS A SERTÃO SINHO (a) : | | | | |
| BITOLA DE 1,000 | — | — | (c) 15,763 | 15,763 |
| IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS | | | | |
| GREAT WESTERN : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Recife ao Limoeiro e Timbaúba. . . | 141,055 | — | — | 141,055 |
| LEOPOLDINA RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (d) 1.069,609 | — | 54,160 | 1.123,769 |
| Porto Novo á Saúde. | 369,603 | — | — | 369,603 |
| Vista Alegre á Leopoldina. | 12,319 | — | — | 12,319 |
| Ramal de Sumidouro | 91,889 | — | — | 91,889 |
| CARANGOLA { Campos a Porciuncula . | 169,204 | — | — | 169,204 |
| { Murundú a St. Eduardo | 20,626 | — | — | 20,626 |
| { Itaperuna a Póço Fundo | 33,536 | — | — | 33,536 |
| NORTE : | | | | |
| Praia Formosa ao Entroncamento . . | 45,974 | — | — | 45,974 |
| SUL DO ESPIRITO SANTO { M. Freire á Mathilde . | 79,937 | — | — | 79,937 |
| { Mathilde á Victoria . . | 78,919 | — | — | 78,919 |
| CARAVELLAS { Cachoeiro a Alegre. . | 61,040 | — | — | 61,040 |
| { Alegre á Espera Feliz . | 85,137 | — | — | 85,137 |
| { Coitinho a Castello . . | 21,425 | — | — | 21,425 |
| Capivary a Cabo Frio | — | — | 54,160 | 54,160 |
| CORCOVADO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 3,840 | — | — | 3,840 |
| BANANAL : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | | | | |
| Saude a Bananal | 28,000 | — | — | 28,000 |
| REZENDE Á BOCAINA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 38,810 | — | — | 38,810 |
| PAULISTA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 308,875 | 14,340 | 26,000 | 349,215 |
| Rio Claro á Araraquara | 127,486 | — | — | 127,486 |

(a) Gosa da subvenção de 15,000\$ por kilometro ; (b) Decreto n. 10.179, de 16 de abril de 1913 ; (c) Decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913 ; (d) Kilometragem segundo a nova medição.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Ramal de Jahú | 143,211 | — | — | 143,211 |
| Ramal de Baurú. | 38,178 | — | — | 38,178 |
| Rio Claro a Ityrapina | — | 14,340 | (a) 26,000 | 40,340 |
| MOGYANA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 268,362 | 48,730 | 152,489 | 469,581 |
| Ribeirão Preto a Jaguára | 191,475 | — | — | 191,475 |
| Ramal de Caldas | 76,887 | — | — | 76,887 |
| Igarapava á Uberaba. | — | 48,730 | — | 48,730 |
| Mogymirim a Santos e ramal | — | — | 152,489 | 152,489 |
| SOROCABANA E ITUANA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 : | | | | |
| Prolongamento para Santos | — | — | 183,000 | 183,000 |
| S. PAULO RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 : | | | | |
| Santos a Jundiáhy (b) 139,466 | — | — | — | 139,466 |

V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS

| | | | | |
|---|---------|--------|---|---------|
| Estado do Pará | 306,283 | — | — | 306,283 |
| BRAGANÇA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 265,688 | — | — | 265,688 |
| Belém á Bragança | 233,173 | — | — | 233,173 |
| Ramaes de Pinheiro e outros | 32,515 | — | — | 32,515 |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 : | | | | |
| Ramaes de Benjamin Constant e Prata | 40,600 | — | — | 40,600 |
| Estado de Pernambuco | 38,156 | — | — | 38,156 |
| BITOLA DE 1 ^m ,20 : | | | | |
| Recife a Caxangá | 25,430 | — | — | 25,430 |
| BITOLA DE 1 ^m ,40 : | | | | |
| Recife á Olinda e Beberibe | 12,726 | — | — | 12,726 |
| Estado da Bahia | 413,484 | 34,200 | — | 447,684 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 413,484 | 34,200 | — | 447,684 |
| Nazareth á Toca da Onça | 194,929 | — | — | 194,929 |
| Ramal de Amargosa | 26,735 | — | — | 26,735 |
| Santo Amaro e ramaes. | 81,000 | 11,000 | — | 92,000 |
| Centro Oeste | 52,120 | — | — | 52,120 |
| Ilhéos á Conquista (c) 58,700 | — | 23,200 | — | 81,900 |

(a) Decreto n 10.314, de 2 de julho de 1913; (b) Linha dupla; (c) Até Itabuna.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | Total |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | |
| Estado do Rio de Janeiro | 1.104,393 | — | — | 1.104,393 |
| LEOPOLDINA RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (a) 933,025 | — | — | 933,025 |
| Nichteroy a Macuco | 178,665 | — | — | 178,665 |
| Ramal de Macahé | 146,532 | — | — | 146,532 |
| Ramal de Cantagallo | 77,612 | — | — | 77,612 |
| Imbetiba a Miracema | 241,830 | — | — | 241,830 |
| Araruama a Triumpho | 40,186 | — | — | 40,186 |
| Ramal de Magdalena | 27,206 | — | — | 27,206 |
| Campos a Santo Amaro | 38,027 | — | — | 38,027 |
| Campista | 38,762 | — | — | 38,672 |
| { Entroncamento á Atafona. | | | | |
| { Martins Lage a Colomins . | 13,427 | — | — | 13,427 |
| { Mauá a S. José do Rio Preto | 91,649 | — | — | 91,649 |
| Grão Pará | 25,648 | — | — | 25,648 |
| { Areal a Entre Rios | | | | |
| { Entre Rios á ponte do Parahybuna | 13,481 | — | — | 13,481 |
| MARICÁ : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Porto das Neves a Nilo Peçanha | 65,900 | — | — | 65,900 |
| THEREZOPOLIS : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Piedade a Therezopolis | 35,520 | — | — | 35,520 |
| AGRICOLA DE QUISSAMÃ : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 34,000 | — | — | 34,000 |
| USINA BARCELLOS A S. BENTO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 22,730 | — | — | 22,730 |
| USINA DAS DORES A S. SEBASTIÃO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 11,000 | — | — | 11,000 |
| RAMAL DO PORTO DA MADAMA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 2,218 | — | — | 2,218 |
| Estado de Minas Geraes. | 673,941 | 200,058 | 85,126 | 959,125 |
| LEOPOLDINA RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (a) 627,821 | 122,200 | 85,126 | 835,147 |
| Ramal de Pirapetinga | 31,305 | — | — | 31,305 |
| Ponte Nova a Manhuassú | (b) 50,969 | 40,820 | 85,126 | 176,915 |

(a) Kilometragem segundo a nova medição; (b) Ponte Nova ao Rio Casca.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Recreio a Manhuassu | (a) 187,149 | 81,380 | — | 268,529 |
| Cysneiros a Paraokena | 17,708 | — | — | 17,708 |
| Patrocínio a S. Paulo | 20,408 | — | — | 20,408 |
| Cataguazes a Mirahy | 35,065 | — | — | 35,065 |
| Sereno a João Pinheiro | 12,586 | — | — | 12,586 |
| Travessão á Ligação | 155,197 | — | — | 155,197 |
| Guarany á Pomba | 27,213 | — | — | 27,213 |
| Furtado de Campos a Juiz de Fóra . . . | 65,111 | — | — | 65,111 |
| Sub-ramal de Mar de Hespanha | 25,110 | — | — | 25,110 |
| PARAOPEBA : | | | | |
| Bitola DE 1 ^m ,00. | 12,000 | — | — | 12,000 |
| ESTRADAS DE FERRO FEDERAES BRASILEIRAS: | | | | |
| Bitola DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Sub-ramal de S. José do Paraizo | 34,120 | 17,858 | — | 51,978 |
| PARACATU' : | | | | |
| Bitola DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Martinho de Campos a Bom Despacho . . | — | 60,000 | — | 60,000 |
| Estado de S. Paulo | 3.719,109 | 478,182 | — | 4.197,291 |
| PAULISTA | 854,712 | 46,000 | — | 900,712 |
| Bitola DE 1 ^m ,60 | 282,022 | 46,000 | — | 328,022 |
| Jundiaby a Descalvado | 323,773 | — | — | 323,773 |
| Ramal do Rio Claro | 16,875 | — | — | 16,875 |
| » de Santa Veridiana | 41,374 | — | — | 41,374 |
| Nova Odessa a Piracicaba | — | 46,000 | — | 46,000 |
| Bitola DE 1 ^m ,00 | 521,822 | — | — | 521,822 |
| Araraquara a Barretos | 205,468 | — | — | 205,468 |
| Ramal de Agudos | 120,552 | — | — | 120,552 |
| » » Mogy-Guassu | 92,711 | — | — | 92,711 |
| » » Agua Vermelha | 62,976 | — | — | 62,976 |
| » » Ribeirão Bonito | 40,115 | — | — | 40,115 |
| Bitola DE 0 ^m ,60 | 50,858 | — | — | 50,858 |
| Ramal de Santa Rita | 37,028 | — | — | 37,028 |
| Ramal de Descalvado | 13,840 | — | — | 13,840 |
| MOGYANA | 1.062,799 | 26,734 | — | 1.089,533 |
| Bitola DE 1 ^m ,00 | 984,799 | 18,474 | — | 1.003,273 |
| Campinas a Ribeirão Preto | 317,340 | — | — | 317,340 |

(a) Recreio á Espera Feliz.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Ramal de Amparo | 48,220 | — | — | 48,220 |
| » » Soccorro | 31,458 | — | — | 31,458 |
| » » Itapira | 50,000 | — | — | 50,000 |
| » do Pinhal | 37,000 | — | — | 37,000 |
| » de Vargem Grande | 20,000 | — | — | 20,000 |
| » » Mocóca | 71,930 | — | — | 71,930 |
| » » Guaxupé (a) | 44,339 | — | — | 44,339 |
| » » Santos Dumont | 55,000 | — | — | 55,000 |
| » » Sertãozinho | 33,367 | 6,400 | — | 39,767 |
| » » Santa Rita do Paraizo | 156,335 | — | — | 156,335 |
| S. Simão a Jatahy | 22,600 | — | — | 22,600 |
| Jatahy a Ribeirão Preto | 97,210 | (b) 12,074 | — | 109,284 |
| Birrola de 0 ^m ,60 | 78,000 | 8,260 | — | 86,260 |
| Ramal de Serra Negra | 41,000 | — | — | 41,000 |
| » » Cravinhos (c) | 21,000 | 8,260 | — | 29,260 |
| Sub-ramal de Jandala | 16,000 | — | — | 16,000 |
| SOROCABANA E ITUANA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 842,968 | 32,260 | — | 875,228 |
| S. Paulo a Baurú | 438,439 | — | — | 438,439 |
| Ramal de Tatuhy | 21,624 | — | — | 21,624 |
| » » Tietê | 8,069 | — | — | 8,069 |
| » » Pirajú | 25,572 | — | — | 25,572 |
| » » Porto Martins e Araquá | 36,960 | — | — | 36,960 |
| Mayrink a S. Pedro | 227,006 | — | — | 227,006 |
| Ramal de Jundiáhy | 43,100 | — | — | 43,100 |
| » » João Alfredo | 17,428 | — | — | 17,428 |
| » do Rio Pardo | 24,770 | — | — | 24,770 |
| Itaicy a Campinas | — | 32,260 | — | 32,260 |
| S. PAULO RAILWAY : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 76,548 | 31,000 | — | 107,548 |
| Campo Limpo ás divisas de Minas | 76,548 | — | — | 76,548 |
| Ramal de Piracaia | — | 31,000 | — | 31,000 |
| S. PAULO A GOYAZ : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 71,642 | — | — | 71,642 |
| Bebedouro a Monte Azul | 30,642 | — | — | 30,642 |
| Passagem a Viradouro | 41,000 | — | — | 41,000 |

(a) Inclusive o trecho mineiro; (b) Ligação com a Paulista : Monteiros a Guataparã; (c) Alva-renga á Serrinha.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|--------------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| S. PAULO — MINAS : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Bento Quirino ás raías de Minas | 137,000 | — | — | (d) 137,000 |
| TATIBENSE : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Louveira a Itatiba | 20,097 | — | — | 20,097 |
| ARARAQUARA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 245,136 | 34,000 | — | 279,136 |
| Araraquara a S. José do Rio Preto | 228,136 | — | — | 228,136 |
| Santa Josepha a Ibitinga | 17,000 | (a) 34,000 | — | 51,000 |
| DOURADO | 206,000 | 13,120 | — | 219,120 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 82,000 | 13,120 | — | 95,120 |
| Ribeirão Bonito a Bariry | 82,000 | — | — | 82,000 |
| Tabatinga a Novo Horizonte | — | 13,120 | — | 13,120 |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 : | | | | |
| Ribeirão Bonito a Ibitinga | 124,000 | — | — | 124,000 |
| FUNILENSE (b) : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Carlos Botelho a Arthur Nogueira | 52,263 | — | — | 52,263 |
| SANTOS A SANTO ANTONIO DO JUIQUIÁ : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (c) 56,000 | 105,472 | — | 161,472 |
| RAMAL FERREO CAMPINEIRO : | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 : | | | | |
| Campinas a Cabras e ramal | 41,444 | — | — | 41,444 |
| TRAMWAY DA CANTAREIRA (d) : | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 33,000 | 10,000 | — | 43,000 |
| Mercado á Cantareira | 25,000 | — | — | 25,000 |
| Ramal de Guapira | 8,000 | 10,000 | — | 18,000 |
| TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,05 : | | | | |
| Domingos de Moraes a Santo Amaro | 10,500 | — | — | 10,500 |
| IBITIRANA A MONTE ALTO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 9,000 | — | — | 9,000 |

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Meza, Estado de S. Paulo, e mais 31 kilometros até S. Sebastião do Paraizo, Estado de Minas Geraes. (b) Cambuhy á Tabatinga ; (c) Do Estado de S. Paulo ; (d) Santos a Itanhaem.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| JABOTICABAL : | | | | |
| Jaboticabal ao Kilometro 16,100 | — | 16,100 | — | 16,100 |
| SANTO ANTONIO DO JUQUIÁ À BARRA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 23,500 | — | 23,500 |
| CAMPOS DO JORDÃO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe. | — | 46,760 | — | 46,760 |
| COLONIZAÇÃO SUL PAULISTA : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Villa Leopoldina a Paiol do Meio | — | 70,736 | — | 70,736 |
| PERUS A PIRAPORA : | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | — | 22,500 | — | 22,500 |
| Estado do Rio Grande do Sul | 26,690 | — | — | 26,690 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 11,250 | — | — | 11,250 |
| PORTO ALEGRE À TRISTEZA : | | | | |
| MINAS DE S. JERONYMO : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 15,440 | — | — | 15,440 |
| RESUMO | | | | |
| EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913 | | | | |
| I — De propriedade e administração da União | 3.538,441 | 1.927,665 | 835,689 | 6.301,798 |
| — De propriedade da União e arrendadas | 9.359,087 | 2.429,355 | 4.038,737 | 15.827,180 |
| III — Com garantia de juros e subvenção kilometrica. | 3.560,250 | 394,728 | 2.063,195 | 6.018,173 |
| IV — Sem garantia de juros | 1.998,017 | 63,070 | 415,649 | 2.476,736 |
| V — Concedidas pelos Estados | 6.282,061 | 712,440 | 85,126 | 7.079,627 |
| Total | 24.737,859 | 5.527,258 | 7.438,397 | 37.703,514 |

RELATORIO CONCERNENTE AO ANNO DE 1913

Informações geraes

Em 31 de dezembro de 1913 eleva-se a 24.737^{km},859 a extensão total em trafego das linhas ferreas do Brazil, sendo 3.538^{km},444 de propriedade e administração da União, 9.359^{km},087 de propriedade da mesma e arrendadas, 5.558^{km},267 concedidas pela União a varias empresas e 6.282^{km},061 concedidas pelos Estados.

A extensão em trafego, inaugurada durante o anno de 1913, pertencente ás diferentes rêdes fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas, elevou-se a 1.031^{km},309.

A cargo da Inspectoria Federal das Estradas acham-se em trafego 14.776^{km},720, em construcção 2.903^{km},312 e com estudos approvados 6.493^{km},795, ou o total de 24.173^{km},827.

Não tendo o Congresso volado os recursos necessarios foram estinctas as comissões de estudos: da Rêde Cearense: de Coroaá a Tocantins; de Joazeiro á Therezina; de Uberaba á Villa Platina e da Rêde Estrategica do Rio Grande do Sul, as quaes haviam executado estudos de campo numa extensão total de 1.620 kilometros. Apenas foi conservada a de estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, por força de disposição contractual.

Tendo sido inaugurado em 1912 o ultimo trecho da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, prosegue regularmente o trafego de toda a linha, na extensão de 364^{km},281.

Na Estrada de Ferro de Tocantins acham-se em trafego 43 kilometros. Não ficou concluido o trecho de 13 kilometros em construcção. Os estudos approvados sommam 434^{km},111, até S. João de Araguaya.

Na Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias prosegue a construcção de 374^{km},635, não tendo ainda ficado prompto, para ser inaugurado, o trafego nos trechos de Caxias-Codó e Rosario Itapicurú.

Na rêde da «South American Railway Construction Company» ha em trafego 758^{km},864, em construcção 155^{km},000 e com estudos approvados para construcção 1.143^{km},129.

Os trabalhos de construcção estão localizados nos seguintes trechos: 47 kilometros na linha de Fortaleza a Macapá; 5^{km},000 no ramal Icó; 50^{km},000 de Fortaleza a Itapipoca; 34^{km},000 na linha de Camocim á Therezina; e 19^{km},000 de Amarração a Campo Maior.

A Estrada Central do Rio Grande do Norte conservou a mesma extensão de 119^{km},284 em trafego. Tem em construção 89^{km},891 e com estudos approvados 71^{km},833.

A rêde arrendada á « Great Western of Brazil Railway Company » tem em trafego 1.618^{km},402, tendo sido entregues ao trafego em 1913 mais 9^{km},343 no prolongamento para Picuhy, do kilometro 15 á Bôa-Vista.

Acham-se em construção 12^{km},571 na Estrada de Ferro Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy; estão com estudos approvados 113^{km},651 no referido prolongamento; 30^{km},000 na Estrada de Ferro Central de Pernambuco e 32^{km},881 no ramal de Viçosa e prolongamento da Estrada de Ferro Central de Alagoás.

A Rêde de Viação Ferrea da Bahia teve o trafego accrescido de 170^{km},109 no anno proximo findo, na linha de Timbó a Propriá, elevando-se a 1.575^{km},748 o total em trafego. Acham-se em construção 520^{km},047 em varios trechos da rêde. Estão com estudos approvados para serem construidos 1.858^{km},549.

Na Estrada de Ferro Victoria a Minas foi entregue ao trafego no anno proximo findo um trecho de 51^{km},404 entre Riacho das Varas e Guinda, elevando-se a 579^{km},159 o total em trafego.

Acham-se em construção 52^{km},111 e com estudos approvados 244^{km},872.

Na Estrada de Ferro Noroeste do Brazil continúa em trafego a mesma extensão de 936^{km},060.

Tendo sido declarado caduco o contracto de construção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, passou á administração directa do Governo a construção e o trafego desta estrada com a extensão em trafego de 498 kilometros e com a extensão em construção de 467 kilometros.

A Estrada de Ferro de Baurú a Itapura está sob a administração da companhia.

A Estrada de Ferro de Goyaz, cuja extensão é de 1.547^{km},876 tem em trafego, a partir de Formiga, 417^{km},470; em construção 552^{km},379 e com estudos approvados 578^{km},027.

Os trechos entregues ao trafego no anno de 1913 foram os seguintes: na linha tronco, entre Urubú e S. Pedro de Alcantara e entre Goyandira e Ipamery, com extensão de 127^{km},773 e no ramal de Araguay a Catalão 63^{km},980.

Na Rêde Sul Mineira foram entregues ao trafego mais 72^{km},058, o que eleva o total em trafego a 1.154^{km},897. Acham-se em construção 215^{km},197 e com estudos approvados 210^{km},668.

Na Rêde da « Leopoldina Railway » foram entregues ao trafego 85^{km},137 da linha de Cachoeiro do Itapemirim á Espera Feliz.

Na Estrada de Ferro de Maricá (prolongamento com 1^{km},00 de bitola) a extensão em trafego augmentou de 50^{km},421 até Araruama, restando 13^{km},675, em adiantada construção até Iguaba-Grande, trecho que foi inaugurado depois do anno findo.

A Rêde da Companhia S. Paulo-Rio Grande entregou ao trafego 228^{km},931 na linha de S. Francisco ao Rio Paraná, entre as estações de Hansa e Canoinhas.

O total em trafego a cargo da referida companhia, incluindo as linhas da Estrada de Ferro do Paraná e de Santa Catharina, eleva-se a 1.856^{km},480. Acham-se em construção 245^{km},220 e com estudos approvados 1.028^{km},903.

A Rede de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul tem em trafego 2.548^{km},054, estando incluído o trecho de 123^{km},870, entre Itaquy e S. Borja, inaugurado em caracter provisorio. As linhas em construcção sommam 808^{km},317 e são as seguintes: S. Pedro a S. Luiz, com um ramal para S. Borja; Basilio a Jaguarão; S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Alegrete a S. Thiago, que substituiu o trecho de Alegrete a Quarahy. Nas linhas estrategicas complementares da rede de viação apenas ficou completamente estudada a linha de Pelotas a S. Pedro, com 450 kilometros, dos ques já foram approvados 104^{km},495, ficando em preparo no escriptorio tecnico os 346 kilometros restantes.

Os estudos da Estrada de Ferro de Uberaba á Villa Platina acham-se approvados na extensão de 275^{km},423.

Na Estrada de Ferro de Santa Catharina foram approvados os estudos na extensão de 83^{km},179.

Tambem foram approvados os estudos de 130^{km},900 da Estrada de Ferro de Recife a Ilambê, cedidos gratuitamente pelo Estado de Pernambuco.

Das estradas de ferro de concessão estadual, denominadas colonias, cujos prolongamentos gosam de subvenção do Governo da União, foram inaugurados os seguintes trechos:

| | Kms. |
|---|--------|
| Estrada de Ferro Funilense á margem do rio Mogy-Guassú..... | 7,000 |
| Estrada de Ferro do Dourado, Ramal de Ayrosa Galvão..... | 21,000 |

Quanto á situação financeira creada pelas vias ferreas federaes, não custeadas pela União, a responsabilidade actual do Governo pelos juros das apolices e emprestimos para as construcções, bem como os juros por garantia, attingem a 43.907:748\$312.

Essa importancia discrimina-se da maneira seguinte:

| | |
|--|-----------------|
| Importancia em ouro convertida em papel ao cambio de 16 d..... | 32.386:328\$449 |
| Importancia em papel..... | 11.521:419\$866 |

Desta se deduzem:

| | | | |
|---|----------------|----------------|-----------------|
| Os saldos de garantia de juros de 1912..... | 1.765:518\$479 | | |
| As quotas de arrendamento do mesmo anno... | 5.276:530\$886 | 7.042:049\$365 | 4.479:370\$501 |
| | | <hr/> | <hr/> |
| | | | 36.865:698\$950 |

Existe um saldo de deposito para as linhas em construcção de 77.862:909\$484, em papel, equivalente a 46.255:491\$674, ouro.

No anno de 1914 a responsabilidade será, no maximo, augmentada de 1.400:000\$000, correspondentes aos juros de 24.000:000\$000, pois as linhas das redes Cearense, Bahiana, Santa Catharina e Goyaz não

terão augmento de deposito, já tendo sido considerados os saldos dos depositos existentes, sendo os mesmos saldos superiores ás responsabilidades das importancias a despende no exercicio.

Quanto ás linhas que gosam de garantia de juros, a responsabilidade não será augmentada por serem os depositos superiores á despeza possível.

O custo total das estradas de ferro construidas e encampadas, a cargo da Inspectoria Federal das Estradas, monta a 595.291:555\$668.

Até o fim de 1913 foram expedidos certificados para pagamento em apolices nas estradas em construcção sob o regimen da lei n. 1.126, na importancia de 139.649:242\$619; as apolices emitidas para encampação das estradas de ferro importaram em 52.503:534\$413.

Durante o anno de 1913 foram expedidos certificados para pagamento das seguintes importancias:

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Apolices de 5 % | 37.041:841\$393 |
| Dinheiro-papel | 7.822:040\$602 |
| Dinheiro-ouro | 12.510:681\$763 |

A extensão contractada das estradas de ferro nas diferentes rêdes de viação, a cargo da Inspectoria Federal das Estradas, é de 9.862 kilometros. No anno de 1912 figurou a extensão de 11^{km},979, da qual foi deduzida a das linhas Manhuassú, Therezopolis e Itapura a Corumbá.

De accôrdo com os contractos e orçamentos approvados, a importancia a despende ainda com a construcção das estradas contractadas é de cerca de 394.275:932\$283 ou em numeros redondos 400.000:000\$000. Uma parte na importancia de 140.000:000\$000 será paga em apolices e a outra, na importancia de 260.000:000\$000, será paga em dinheiro.

Quadro n. 1

Resumo das responsabilidades do Governo

| | CAPITAL | JUROS |
|---------------------------------------|------------------|-----------------|
| PAPEL : | | |
| Apolices para construção..... | 139.649:242\$619 | 6.982:462\$130 |
| » » encampação..... | 52.503:554\$413 | 2.625:177\$720 |
| Garantia de juros..... | 31.896:333\$614 | 1.913:780\$016 |
| | 224.049:130\$646 | 11.521:419\$866 |
| OURO : CAMBIO DE 27 D. : | | |
| Emprestimo para construção..... | 119.126:000\$000 | 5.376:080\$000 |
| » » encampação..... | 122.433:841\$080 | 4.897:244\$721 |
| Garantia de juros..... | 148.737:693\$574 | 9.924:261\$734 |
| | 390.297:536\$654 | 19.197:586\$455 |
| convertendo a cambio de 16 d. temos. | 658.431:944\$335 | 32.386:328\$449 |
| Assim temos que a responsabilidade | | |
| é de..... | 11.521:419\$863 | |
| e mais..... | 32.386:328\$449 | |
| ou..... | | 43.907:748\$312 |
| Deduzindo : | | |
| Quotas de arrendamento..... | 5.216:530\$886 | |
| Saldo das garantias..... | 1.765:518\$479 | 7.042:049\$365 |
| A responsabilidade effectiva é de.... | | 36.865:698\$947 |

Quadro n. 2

Estradas em Construção

PAGAMENTO EM APOLICES

CERTIFICADOS EXPEDIDOS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| | CAPITAL | JUROS |
|--|-------------------------|-----------------------|
| Madeira-Mamoré..... | 40.049:919\$602 | 2.002:403\$080 |
| São Luiz a Caxias..... | 25.307:587\$090 | 1.265:379\$355 |
| Central do Rio Grande do Norte..... | 17.863:682\$099 | 803:184\$105 |
| Timbó a Propriá..... | 18.877:452\$288 | 943:872\$614 |
| Prolongamento da Sobral..... | 3.990:615\$747 | 199:530\$787 |
| Viação Geral da Bahia (a)..... | 12.776:880\$726 | 638:844\$036 |
| Prolongamento da Maricá..... | 1.400:662\$760 | 70:033\$138 |
| Itaqui a S. Borja..... | 5.961:870\$520 | 298:093\$526 |
| São Sebastião a S. A. Livramento } Basilio a Jaguarão..... } Alegrete a Quarahy..... } | 3.320:213\$991 | 166:010\$700 |
| São Luiz a São Pedro..... } São Thiago a São Borja..... } | 3.621:871\$725 | 181:093\$586 |
| Passo Fundo a Uruguay..... | 6.478:486\$065 | 323:924\$304 |
| | 139.040:242\$619 | 6.982:462\$130 |

(a) Redução de bitola e substituição do material rodante das linhas Bahia-Alagoinhas e Central da Bahia.

Substituição da via permanente das de Alagoinhas a Joazeiro e Caravellas a Theophilo Ottoni.

A Madeira-Mamoré recebeu mais 4.000:000\$ em dinheiro.

PAGAMENTO EM DINHEIRO

CERTIFICADOS EXPEDIDOS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| | |
|--------------------------------|------------------------|
| Madeira-Mamoré..... | 4.000:000\$000 |
| Viação Cearense..... | 11.837:561\$319 |
| » Bahiana..... | 8.434:364\$178 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 30.025:165\$019 |
| | 54.897:090\$516 |

Quadro n. 3

Importancia despendida com as estradas encampadas

| APOLICES | CAPITAL | JUROS |
|--|-------------------------|-----------------------|
| Estrada de Ferro de Santa Catharina. | 6.189:874\$413 | 309:493\$720 |
| » » » Muzambinho..... | 12.000:000\$000 | 600:000\$000 |
| » » » Oeste de Minas.... | 15.600:000\$000 | 780:000\$000 |
| » » » Melhoramentos do Brazil e Rio das Flores..... | 6.080:000\$000 | 304:000\$000 |
| Estrada de Ferro Bahia e Minas.... | 12.000:000\$000 | 600:000\$000 |
| » » » União Valenciana.. | 633:680\$000 | 31:684\$000 |
| | 52.503:554\$413 | 2.625:177\$720 |
| PAGAMENTO EM OURO — TITULOS DE 4% | | |
| | £ | £ |
| Estrada de Ferro Natal á Nova Cruz. | 427.800 0.0 | 17.112.0.0 |
| » » » Conde d'Eu... .. | 615.000.0.0 | 24.600.0.0 |
| » » » Recife a S. Fran- cisco..... | 1.637.200.0.0 | 65.488.0.0 |
| Estrada de Ferro Central de Alagoas. | 760.000.0.0 | 30.400.0.0 |
| » » » Bahia a S. Fran- cisco..... | 2.265.000.0.0 | 90.600.0.0 |
| Ramal de Timbó..... | 167.500.0.0 | 6.700.0.0 |
| Estrada de Ferro Central da Bahia.. | 1.150.000.0.0 | 46.000.0.0 |
| » » » Thereza Christina.. | 465.100.0 0 | 18.604.0.0 |
| » » » Paraná..... | 3.652.720.0.0 | 146.509.0.0 |
| » » » Santa Maria a Uruguay..... | 1.605.000.0.0 | 64.200.0.0 |
| Estrada de Ferro Minas e Rio..... | 1.850.000.0.0 | 74.000 0.0 |
| » » » Rio Grande a Bagé. | 2.013.640.0.0 | 80.546.0.0 |
| | 16.618.960.0.0 | 664.759.0.0 |
| Amortização até 31 de dezembro de 1912..... | 2.847.515.11.4 | 113.900.0.0 |
| | 13.771.444.8.8 | 550.859.0.0 |
| ou a cambio de 27 d. por mil réis.... | 122.433:841\$080 | 4.897:244\$721 |

Não foi possível obter a amortização em 1913.

Quadro n. 4

Garantia de Juros

| | CAPITAL | JUROS |
|--|-------------------------|-----------------------|
| PAPEL — JUROS 6 % | | |
| Caxias a Cajazeiras..... | 2.214:774\$517 | 132:880\$474 |
| Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim..... | 2.796:000\$000 | 167:814\$000 |
| Central de Macahé..... | 1.193:805\$897 | 71:808\$353 |
| Barão de Araruama..... | 1.543:200\$000 | 92:502\$000 |
| Companhia Sorocabana..... | 14.956:666\$000 | 897:399\$960 |
| Companhia Mogyana..... | 8.430:000\$000 | 505:800\$000 |
| Estrada de Ferro de Tocantins..... | 757:987\$200 | 45:479\$232 |
| | 31.893:333\$614 | 1.913:780\$016 |
| OURO — JUROS DE 6 % | | |
| Estrada de Ferro de Tocantins..... | 4.669:312\$500 | 280:158\$750 |
| Quarahy a Itaquy..... | 6.000:000\$000 | 350:000\$000 |
| São Paulo-Rio Grande..... | 84.601:320\$510 | 5.076:079\$231 |
| Victoria a Minas..... | 32.872:662\$564 | 1.972:359\$753 |
| Baurú a Itapura..... | 13.094:400\$000 | 785:664\$000 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 7.500:000\$000 | 450:000\$000 |
| | 148.737:695\$574 | 8.924:261\$734 |
| QUOTAS DE ARRENDAMENTO EM 1913 | | |
| Rêde Cearense..... | | 209:287\$050 |
| Auxiliaire de C. F. au Brésil..... | | 811:908\$480 |
| Viação Bahiana..... | | 245:023\$902 |
| Great Western..... | | 838:951\$090 |
| Rêde Paraná-Santa Catharina..... | | 2.500:000\$000 |
| » Sul Mineira..... | | 400:000\$000 |
| Madeira-Mamoré..... | | 257:084\$017 |
| Central do Rio Grande do Norte..... | | 7:881\$650 |
| Estrada de Ferro de Santa Catharina..... | | 5:794\$697 |
| | | 5.276:530\$886 |
| SALDO DAS ESTRADAS COM GARANTIA DE JUROS | | |
| Sorocabana — Ramaes de Itararé e Tibagy..... | | 1.524:556\$385 |
| Caxias a Cajazeiras..... | | 22:307\$548 |
| Leopoldina — E. F. Carangola (a garantia cessou em 20 de março de 1905)..... | | 114:424\$987 |
| Mogyana — Ramal de Caldas e Rio Grande (a garantia cessou em 30-de junho de 1904)..... | | 104:220\$559 |
| | | 1.765:518\$479 |

Quadro n. 3

Empréstimos para construção das estradas fiscalizadas
pela Inspectoria

| | CAPITAL | JUROS |
|--------------------------------------|------------------|----------------|
| | £ | £ |
| Rêde Cearense..... | 2.400.000.0.0 | 96.000.0.0 |
| » Bahiana..... | 2.400.000.0.0 | 96.000.0.0 |
| Estrada de Ferro de Santa Catharina. | 600.000.0.0 | 24.000.0.0 |
| » » » » Goyaz..... | 4.000.000.0.0 | 200.000.0.0 |
| » » » » Noroeste..... | 4.000.000.0.0 | 200.000.0.0 |
| | 13.400.000.0.0 | 616.000.0.0 |
| ou a cambio de 27 d..... | 119.126:000\$000 | 5.376:080\$000 |

A Noroeste (Itapura a Corumbá) deixou de ser fiscalizada pela Inspectoria.

Producto dos empréstimos para construção — Cambio 16 d.

| | £ | \$ |
|--------------------------------|--------------------|------------------|
| | Rêde Cearense..... | 1.992.000-0-0 |
| » Bahiana..... | 1.992.000-0-0 | 29.880:000\$000 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 4.000.000-0-0 | 60.000:000\$000 |
| » » » » Santa Catharina. | 600.000-0-0 | 9.000:000\$000 |
| | | 128.760:000\$000 |

Saldo dos empréstimos em 31 de dezembro de 1913

| | |
|--|------------------------|
| Estrada de Ferro de Santa Catharina..... | 9.000:000\$000 |
| Rêde Cearense..... | 18.042:438\$681 |
| » Bahiana..... | 21.445:635\$822 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 29.374:834\$981 |
| | <u>77.862:909\$484</u> |

Quadro n. 6

Quotas de fiscalização

| | a | b |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Madeira-Mamoré..... | — | 36:000\$000 |
| E. F. do Tocantins..... | — | 35:000\$000 |
| S. Luiz a Caxias..... | 460:000\$000 | — |
| Rêde Cearense..... | 130:000\$000 | 70:000\$000 |
| Prolongamento da Sobral..... | 18:000\$000 | — |
| Central do Rio Grande do Norte.... | 100:000\$000 | — |
| Great Western..... | — | 60:000\$000 |
| Timbó a Propriá..... | 120:000\$000 | — |
| Viação Geral da Bahia..... | 150:000\$000 | 100:000\$000 |
| Victoria a Minas..... | — | 27:000\$000 |
| Sul do Espirito Santo..... | — | 6:000\$000 |
| Barão de Araruama..... | — | 12:000\$000 |
| Central de Macahé..... | — | 12:000\$000 |
| Ramal de Sumidouro..... | — | 12:000\$000 |
| Carangola e ramaes..... | — | 12:000\$000 |
| S. Eduardo..... | — | 12:000\$000 |
| Porto Novo à Saude..... | — | 12:000\$000 |
| C. G. de Chêmins de F. au Brésil... | — | 12:000\$000 |
| Rêde Sul Mineira..... | — | 60:000\$000 |
| Companhia Mogyana..... | — | 50:000\$000 |
| Sorocabana..... | — | 15:000\$000 |
| Paulista..... | — | 10:000\$000 |
| S. Paulo Railway..... | — | 15:000\$000 |
| S. Paulo-Rio Grande..... | — | 150:000\$000 |
| Goyaz..... | — | 50:000\$000 |
| Compagnie Auxiliaire..... | — | 110:000\$000 |
| Brazil Great Southern..... | — | 24:000\$000 |
| S. Luiz a S. Pedro..... | 60:000\$000 | — |
| S. Thiago a S. Borja..... | 40:000\$000 | — |
| Basilio a Jaguarão..... | 40:000\$000 | — |
| Alegrete a Quarahy..... | 40:000\$000 | — |
| | 858:000\$000 | 902:000\$000 |

a) São restituídas em folhas de medição.
 b) Arrecadadas como renda da União.

Quadro n. 7

Extensão provavel das estradas contractadas, cuja construção é paga pelo Governo e que estão a cargo da Inspectoria

| | KILOMETROS |
|---|--------------|
| Madeira-Mamoré..... | 364 |
| Prolongamento da Sobral..... | 420 |
| Rêde Cearense..... | 1.776 |
| S. Luiz a Caxias..... | 376 |
| Timbó a Propriá..... | 344 |
| Central do Rio Grande do Norte..... | 850 |
| Viação Geral da Bahia..... | 2.601 |
| Prolongamento da Maricá..... | 64 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 1.351 |
| Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul..... | 816 |
| Santa Catharina..... | 1.000 |
| Norte do Paraná..... | 200 |
| | Kilms. 9.862 |

ALÉM DAS CONTRACTADAS ESTÃO COM ESTUDOS APPROVADOS E EM PROJECTO

| | APPROVADO | EM PROJECTO KILOMETROS |
|--|-----------|---------------------------|
| Uberaba á Villa Platina..... | 276 | — |
| Joazeiro á Therezina..... | — | 650 |
| Recife a Itambé..... | 131 | — |
| Coroatá a Tocantins..... | 103 | 150 |
| Complementares do Rio Grande do Sul..... | 300 | 166 |
| Piquete a Itajubá..... | 66 | — |
| Total..... | 878 | 966 |

Quadro n. 8

Custo das Estradas de Ferro pertencentes à União
até 31 de dezembro de 1913

| | EXTENSÃO | IMPORTANCIAS |
|---|-----------|------------------|
| Madeira-Mamoró (a)..... | 364,281 | 44.049:919\$602 |
| S. Luiz a Caxias (c)..... | 374,635 | 25.307:387\$091 |
| Viação Cearense: | | |
| Baturité — Fortaleza a Miguel Calmon (a)..... | 335,184 | 20.351:547\$290 |
| Sobral — Camocim a Ipu (a)..... | 216,280 | 7.961:674\$790 |
| Prolongamento da Sobral — Ipu a Cratheús (a)..... | 120,017 | 3.990:620\$155 |
| Novas linhas em construção (b)..... | 1.776,000 | 11.837:497\$657 |
| Central do Rio Grande do Norte (b)..... | 850,000 | 19.913:682\$099 |
| Great Western of Brazil Railway: | | |
| Conde d'Eu, encampada (a)..... | 165,000 | 9.225:000\$000 |
| Natal a Nova Cruz, encampada (a)... | 121,000 | 6.417:000\$000 |
| Independência à Nova Cruz (a)..... | 150,197 | 2.847:900\$000 |
| Recife à S. Francisco, encampada (a) | 124,739 | 24.558:000\$000 |
| Central das Alagoas, encampada (a)... | 150,000 | 11.400:000\$000 |
| Central de Pernambuco (a)..... | 179,900 | 31.443:418\$372 |
| Sul de Pernambuco e ramal (a)..... | 193,908 | 22.594:671\$283 |
| Paulo Afonso (a)..... | 115,136 | 6.827:380\$200 |
| Viação Geral da Bahia: | | |
| Bahia a S. Francisco, encampada (a) | 123,130 | 33.975:000\$000 |
| Central da Bahia, encampada (a)... | 316,660 | 17.250:000\$000 |
| Ramal do Timbó, encampada (a)..... | 83,000 | 2.212:000\$000 |
| Alagoinhas a Joazeiro (a)..... | 452,310 | 10.392:119\$000 |
| Timbó a Propriá (b)..... | 356,582 | 18.877:432\$288 |
| Bahia e Minas, encampada (a)..... | 376,270 | 12.000:000\$000 |
| Redução de bitola e reconstrução... | | 12.776:880\$726 |
| Novas linhas em construção (c)..... | 2.601,000 | 8.434:364\$178 |
| Prolongamento da Maricá (a)..... | 84,186 | 1.400:662\$776 |
| Central do Brazil, até 1910 (b)..... | 1.763,656 | 247.183:952\$148 |
| Auxiliar e Rio das Flores, encampação (b)..... | 221,036 | 6.080:000\$000 |
| União Valenciana, encampação (b)... | 63,368 | 633:680\$000 |
| Oeste de Minas, encampação (b)..... | 939,300 | 15.600:000\$000 |
| Rio do Ouro (a)..... | 126,337 | 3.543:856\$000 |
| Rêde Sul Mineira: | | |
| Minas e Rio, encampada (a)..... | 170,000 | 27.750:000\$000 |
| Muzambinho, encampada (a)..... | 190,435 | 12.000:000\$000 |

| | EXTENSÃO | IMPORTANCIAS |
|--|-------------------|---------------------------|
| Ramal de Campanha (a)..... | 83,970 | } 28.754:469\$800 |
| Tres Corações a Lavras (c)..... | 93,000 | |
| Ramal de Alfenas (a)..... | 7,378 | |
| Passa Tres á Barra do Pirahy (a).... | 40,859 | |
| Barra de Pirahy a Carvalhos (a)..... | 174,966 | |
| Soledade a Sapucahy (a)..... | 269,529 | |
| Soledade a Carvalhos (a)..... | 108,903 | |
| Linhas construidas pela Companhia Mogyana (b)..... | 352,982 | 10.000:000\$000 |
| Thereza Christina, encampada (a)... | 116,340 | 6.976:000\$000 |
| Paraná, encampada (a)..... | 416,993 | 54.940:800\$000 |
| Rêde do Rio Grande do Sul : | | |
| S. Sebastião a Sant'Anna do Livra- mento (c)..... | 160,460 | 585:060\$818 |
| Basilio a Jaguarão (c)..... | 113,600 | 943:746\$650 |
| S. Thiago a S. Borja (c)..... | 158,604 | 769:414\$751 |
| S. Pedro a S. Luiz (c)..... | 259,193 | 3.043:558\$385 |
| Alegrete a Quarahy (c)..... | 117,600 | 364:660\$492 |
| Itaquy a S. Borja (a)..... | 123,870 | 5.961:870\$506 |
| Santa Maria a Uruguay, encam- pada (a)..... | 355,420 | 24.075:000\$000 |
| Rio Grande a Bagé, encampada (a).. | 283,000 | 30.204:600\$000 |
| Passo Fundo a Uruguay (a)..... | 178,893 | 6.478:486\$005 |
| Porto Alegre a Uruguayana e ramaes até 1898 (a)..... | 842,000 | 43.277:134\$573 |
| Capital despendido pela « Compagnie Auxiliaire » até 31 de dezembro de 1913 na rêde do Rio Grande do Sul | | 85.892:370\$921 |
| Estrada de Ferro Santa Catharina (a) | 69,700 | 6.189:874\$413 |
| Lorena a Piquete (a)..... | 20,000 | 3.621:780\$000 |
| Ramal de Cruz Alta a Santo An- gelo (b)..... | 108,000 | — |
| Itapura a Corumbá até março de 1913 (b)..... | 934,000 | 34.932:605\$955 |
| Estrada de Ferro de Goyaz (c)..... | 1.331,000 | 30.625:165\$019 |
| Total..... | 10.823,201 | 1.066.444:463\$993 |

Observação — Não foi possível obter a importancia despendida nas novas construcções das estradas: Rio das Flôres, Auxiliar, União Valenciana, Oeste de Minas, Cruz Alta a Santo Angelo, nem da Central do Brazil de 1911 a 1913.

Adoptou-se o cambio de 16 d. para o calculo das linhas encampadas.

As linhas denominadas (a) estão em trafego, denominadas (b) tem parte em trafego e parte em construcção, e as denominadas (c) estão em construcção.

Quadro n. 9

Augmento provavel da responsabilidade

| | CAPITAL | JUROS |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Apolices : | | |
| S. Luiz a Caxias..... | 9.323:885\$717 | 466:197\$285 |
| Central do Rio Grande do Norte..... | 47.821:806\$080 | 2.391:090\$300 |
| Timbó a Propriá..... | 3.500:000\$000 | 175:000\$000 |
| Prolongamento da Sobral..... | 365:396\$253 | 18:269\$812 |
| Viação Geral da Bahia..... | 20.000:000\$000 | 1.000:000\$000 |
| Prolongamento da Maricá..... | 845:847\$234 | 42:292\$361 |
| Norte do Paraná..... | 14.000:000\$000 | 700:000\$000 |
| Itaquy a S. Borja..... | 234:129\$480 | 11:706\$474 |
| Estrategicas do Rio Grande do Sul... | 43.852:419\$204 | 2.192:620\$060 |
| Passo Fundo a Uruguay..... | 961:885\$347 | 48:094\$267 |
| | 140.905:369\$315 | 7.045:271\$459 |
| Dinheiro : | | |
| Viação Cearense..... | 55.388:479\$389 | 2.769:423\$000 |
| ” Bahiana..... | 105.211:467\$000 | 5.260:573\$350 |
| Estrada de Ferro de Santa Catharina | 55.956:522\$829 | 2.797:826\$141 |
| ” ” ” ” Goyaz..... | 11.814:093\$750 | 590:704\$687 |
| Madeira-Mamoré..... | 25.000:000\$000 | — |
| | 253.370:562\$968 | 11.418:528\$078 |
| Garantia de juros (ouro) : | | |
| Victoria a Minas..... | 2.842:909\$000 | 170:574\$340 |
| S. Paulo-Rio Grande..... | 3.807:659\$470 | 228:000\$000 |
| Estrada de Ferro de Tocantins..... | 9.237:330\$000 | 554:239\$800 |
| | 15.887:898\$470 | 952.814\$340 |

DETALHES

MADEIRA-MAMORÉ

PAGAMENTO EM APOLICES E DINHEIRO

| | | |
|--|-----------------|------------------------|
| | Kms. | |
| Extensão total e em trafego..... | | 364,000 |
| Até 31 de dezembro de 1913 os certificados expedidos importaram: | | |
| Apolices | 40.049:919\$602 | |
| Dinheiro | 4.000:000\$000 | |
| Total..... | | 44.049:919\$602 |
| A « Madeira-Mamoré Railway Company » pretende ainda receber: | | |
| Lastramento e outros trabalhos... | 15.015:000\$000 | |
| Trabalhos ainda não medidos..... | 10.000:000\$000 | |
| Total..... | | 25.015:000\$000 |

Esta importância deverá ser paga em dinheiro.

S. LUIZ A CAXIAS

PAGAMENTO EM APOLICES

A extensão total desta linha é de 374^{km},635.

Os orçamentos aprovados são:

| | | |
|-------------------------|---------|------------------------|
| | Kms. | |
| S. Luiz a Rosario..... | 70,145 | 10.693:712\$420 |
| Rosario-Itapicuru | 57,200 | } 11.443:995\$344 |
| Codó a Caxias..... | 87,080 | |
| Itapicuru-Cachimbos . } | 106,730 | } 3.131:189\$804 |
| Cachimbos-Coroatá ... } | | |
| Coroatá-Codó | 53,480 | 4.230:139\$651 |
| | | 5.132:435\$588 |
| | | 34.631:472\$807 |

| | | |
|-----------------------------------|-----------------|--------------|
| Até 31 de dezembro de 1913 impor- | | |
| taram os certificados em..... | 25.307:587\$090 | |
| Restando a pagar..... | 9.323:885\$717 | |
| A responsabilidade do Governo se | | |
| elevará de..... | | 466:197\$285 |

CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

PAGAMENTO EM APOLICES

| | Kms. |
|---------------------------------|---------|
| Extensão total approximada..... | 850,000 |
| Em trafego..... | 54,000 |
| Em construcção..... | 184,000 |
| Por estudar..... | 612,000 |

O orçamento da parte em construcção é de 19.065:488\$170.

A média da parte em construcção não póde ser adoptada para toda a linha, por ser a que offerece maiores difficuldades e ser o trecho mais pesado da estrada.

Admittindo a média de 70:000\$ para a parte a estudar, o custo da estrada será:

| | |
|---|------------------------|
| Em construcção 184 kilometros... | 19.065:488\$170 |
| Modificação da parte em trafego, inclusive 612 kilometros por estudar | 46.620:000\$000 |
| Total..... | 65.685:488\$170 |
| Tendo-se pago até 31 de dezembro de 1913..... | 17.863:082\$099 |
| Restará o compromisso de..... | 47.821:806\$081 |

A responsabilidade do Governo se elevará a 2.391:090\$, juros das apolices.

TIMBO' A PROPRIA'

PAGAMENTO EM APOLICES

| | Kms. |
|------------------------------|----------------|
| Extensão em trafego..... | 283,000 |
| Extensão em construcção..... | 74,100 |
| Total..... | 357,100 |

Os certificados expedidos até 31 de dezembro de 1913 importaram em 18.877:452\$288.

Foi excedido o custo maximo kilometrico previsto no contracto.

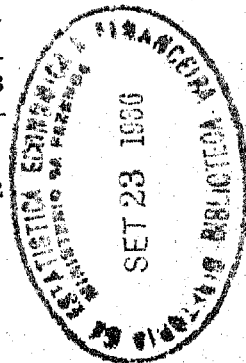
As obras accrescidas, em virtude de alterações do projecto primitivo, importam em cerca de 3.500:000\$000.

A responsabilidade do Governo augmentará sobre o que foi previsto dos juros sobre 3.500:000\$ ou 175:000\$000.

PROLONGAMENTO DA SOBRAL

PAGAMENTO EM APOLICES

| | |
|---|----------------|
| | Kms. |
| Extensão total em trafego..... | 120,017 |
| O custo maximo desta linha é de.. | 4.356:012\$000 |
| Tendo sido pago até 31 de dezembro de 1913..... | 3.990:615\$747 |
| | 365:396\$253 |
| A importancia dos juros a pagar eleva-se a | 18:269\$812 |



VIAÇÃO GERAL DA BAHIA

PAGAMENTO EM APOLICES E EM DINHEIRO

Pagamento em apolices

O pagamento das obras com a redução da bitola das linhas de Bahia a Alagoinhas, Central da Bahia, renovação da via permanente das linhas de Alagoinhas a Joazeiro, Bahia e Minas, concentração das officinas, prolongamento da linha de Bahia a Alagoinhas até o caés do porto e construcção de estação, é feito em apolices da divida publica de juros de 5 %.

| | |
|---|-----------------|
| Os orçamentos já apresentados im- portam em 22.276:685\$891, faltando orçamento de mais trabalhos que podemos cal- cular em cerca de 8.000:000\$; assim as obras acima citadas se elevarão a..... | 30.276:685\$891 |
| tendo-se pago até 31 de de- zembro de 1913..... | 10.300:805\$165 |
| resta pagar..... | 19.975:880\$726 |

Augmentando assim a responsabilidade do Governo pelos juros das apolices de 1.000:000\$000.

Pagamento em dinheiro — Novas linhas

A extensão total a construir, pri-
meiro periodo, é de cerca de
2.601 kilometros, dos quaes
estão estudados 2.373.556 kilo-
metros, no valor de..... 123.841:539\$201
sendo a média kilometrica de
51:938\$280, que applicada á

extensão de 228 kilometros,
não estudada, dá..... 11.841:927\$784

Total..... 135.091:467\$985

Tendo o emprestimo produzido a
cambio de 16 d..... 29.880:000\$000
verifica-se a necessidade de
outros emprestimos, na impor-

tancia liquida de..... 105.211:467\$985

o que augmentará a responsabilidade do Governo dos juros dos novos
emprestimos, na importancia de 5.260:573\$350.

PROLONGAMENTO DA MARICA'

PAGAMENTO EM APOLICES

| | |
|---|----------------|
| | Kms. |
| Extensão total e em trafego..... | 64,188 |
| O custo maximo kilometrico é de 36:000\$, que foi attingido; assim o custo total da estrada será | 2.246:510\$000 |
| Tendo pago..... | 1.400:662\$766 |
| Restá pagar..... | 845:847\$234 |

Ficando a responsabilidade do Governo augmentada dos juros
de apolices na importancia de 42:292\$361.

NORTE DO PARANA'

PAGAMENTO EM APOLICES

| | |
|------------------------|--------|
| | Kms. |
| Extensão provavel..... | 200,00 |

Ainda não iniciada a construcção.

Admittindo a média de 70:000\$ por kilometro, o seu custo será
de 14.000:000\$, augmentando assim a responsabilidade do Governo,
pelos juros das apolices, de 700:000\$000.

ITAQUY A SÃO BORJA

PAGAMENTO EM APOLICES

| | |
|---|----------------|
| | Kms. |
| Extensão total e em trafego..... | 123,920 |
| Sendo o custo kilometrico maximo de 50:000\$, o custo total será de. | 6.196:000\$000 |
| Tendo-se pago..... | 5.961:870\$520 |
| Restá pagar..... | 234:129\$480 |

Fica augmentada a responsabilidade do Governo, pelos juros das
apolices, de 11:706\$474.

LINHAS ESTRATEGICAS DO RIO GRANDE DO SUL

PAGAMENTO EM APOLICES

| | |
|--|-----------------|
| A extensão das linhas de São Sebastião a Sant'Anna do Livramento, Basilio a Jaguarão, Alegrete a Quarahy, São Pedro a São Luiz e São Thiago a São Borja é de 816 kilometros, a importância dos orçamentos de | 43.592:509\$000 |
| e a media kilometrica de 53.422\$192. | |
| Applicada esta média á linha de Alegrete a São Thiago, com a extensão approximada de 135 kilometros, temos..... | 7.211:995\$920 |
| Total..... | 50.804:504\$920 |
| Tendo-se pago até 31 de dezembro de 1913..... | 6.952:085\$716 |
| ter-se-ha que despender mais | 43.852:419\$204 |

A responsabilidade do Governo, pelos juros de apolices, será augmentada de 2.192:620\$960.

PASSO FUNDO A URUGUAY

PAGAMENTO EM APOLICES

Pela construção paga o Governo, em apolices, 50 % do valor das obras, sendo o restante levado á conta do capital da companhia.

| | |
|---|----------------|
| Pelos orçamentos a parte que deve o Governo pagar é de..... | 7.440:371\$412 |
| Tendo sido pago até 31 de dezembro de 1913..... | 6.478:486\$065 |
| Resta pagar..... | 961:885\$347 |

O que augmentará a responsabilidade do Governo, juros de apolices, de 48:094\$267.

VIAÇÃO GEARA'-PIAUHY

PAGAMENTO EM DINHEIRO

| | Kms. |
|--|-----------|
| A extensão total a construir e contractada é de..... | 1.776,179 |
| Dos quaes foram estudados e orçados.. | 1.298,179 |

Importando os orçamentos em:

| | |
|-------------|-----------------|
| papel | 44.217:834\$745 |
| ouro | 10.685:056\$382 |

Convertendo a parte ouro a cambio de 16 d., temos o total de 62.248:867\$389, dando para média kilometrica 47:957\$525.

A parte não estudada é a linha de Crato a Joazeiro, na extensão de cerca de 480 kilometros, adoptando-se a média obtida para esta linha, temos:

| | |
|---------------------------|-----------------|
| Linhas estudadas..... | 62.248:867\$389 |
| Linhas não estudadas..... | 23.019:612\$000 |

Total..... 85.268:479\$389

Tendo o emprestimo produzido.... 29.880:000\$000

Verifica-se a necessidade de outro
 emprestimo na importancia
 de 55.388:479\$389

Assim a responsabilidade do Governo, pela execução do contracto, ficará augmentada dos juros de 2.769:423\$900.

Modificação a fazer na Rede Cearense

I

Supressão da linha de Girau a Cratheús, com 217,220 kilometros e orçamento approved de 13.088:218\$205.

A zona atravessada pela linha de Girau a Cratheús é das peores do Ceará: montanhosa e absolutamente secca, quando muito se prestará nas varzeas apertadas do alto Banabuyú á creação de gado; a sua inclusão no contracto de construcção foi justificada como necessaria para ligação das capitaes do Ceará e Piauhy.

Esta mesma razão não procede, entretanto, conforme facilmente se demonstra; ha dous caminhos para se ir de Fortaleza á Therezina

| | Kms. |
|-------------------------------|---------|
| 1.º Fortaleza a Girau..... | 318,000 |
| Girau-Cratheús | 217,220 |
| Cratheús-Therezina..... | 326,000 |
| Total..... | 861,220 |
| 2.º Fortaleza-Therezina | 225,000 |
| Sobral-Cratheús | 240,000 |
| Cratheús-Therezina | 326,000 |
| Total..... | 791,000 |

ou um percurso menor de 70,000 kilometros, pelo segundo traçado.

Deste segundo percurso, fazem parte do contracto todos os trechos, com excepção daquelle que vae de Itapipoca a Sobral, com 90 kilometros.

O preço médio destes não poderá exceder aos da linha de Riacho da Sella a Itapipoca, cujos estudos já foram approvados com uma média de 41:600\$ por kilometro, dando para os 90 kilometros..... 3.744:000\$000.

Adoptando-se, pois, este segundo traçado, far-se-ha uma economia de differença entre 13.088:218\$295 e 3.744:000\$ ou 9.344:218\$295.

II

Supressão da linha do Riacho dos Porcos a Macapá, com 70 kilometros, orçada em 3.570:000\$000.

Esta linha era destinada a fazer a ligação das estradas de ferro do Ceará com as de Pernambuco, ligação que ficou de facto decretada com a concessão feita á Central do Rio Grande do Norte:

Far-se-ha, pois, uma economia de 3.570:000\$000.

III

Supressão da linha de Crato a Joazeiro com 480 kilometros, dos quaes mais 100 sobre a chapada de Araripe.

Esta linha, parece, foi incluída no contracto da «Rêde de Viação Cearense» para desviar o commercio do Valle do Cariry, no Ceará, de Fortaleza para S. Salvador, utopia que um simples exame das distancias faz desvanecer.

Assim de Crato a Joazeiro vão 600 kilometros e a S. Salvador 1.055 kilometros, isto é, uma distancia 80 % maior, sendo de notar que a zona atravessada é a mais arida do Brazil.

Economia: $480 \times 47:957\$525 = 23.019:612\$000.$

Em resumo:

| | |
|---|-----------------|
| 1.º Supressão da linha Girau a Cratheús | 9.344:218\$295 |
| 2.º Supressão de R. dos Porcos a Macapá | 3.570:000\$000 |
| 3.º Supressão de Crato a Joazeiro. | 23.019:612\$000 |
| | <hr/> |
| | 35.933:830\$295 |

O contracto de construcção da «South American Railway Construction Company, Limited» que abrange um total de cerca de 1.800 kilometros, fica assim reduzido a 1.200 kilometros.

Como compensação, o Governo póde incluir no novo plano a linha de Petrolina á Therezina, cujos estudos definitivos acaba de proceder esta inspectoría, e que faz parte do plano geral de Viação do Brazil, desde 1852 e que constitue uma ligação norte sul indispensavel.

Estudadas em condições technicas muito favoraveis, rampa máxima — 1,5 % e menor raio de curva 180,00, o seu custo não excederá de 45:000\$ por kilometro ou para toda extensão $800 \times 45:000\$000 = 36.000:000\$000.$

Assim a extensão total a construir será de 1.920 kilometros, despendendo-se, apenas, mais 27:000\$000.

Accresce que esta linha apresenta as seguintes incontestaveis vantagens:

1.^a A viagem de S. Salvador da Bahia a S. Luiz do Maranhão, que hoje se faz em 10 dias, será feita em cinco, no maximo.

2.^a A viagem de S. Salvador á Therezina, que hoje é feita em 16 dias (via maritima e pela navegação do rio Parnahyba) será em tres e meio dias.

3.^a Os campos do valle do rio Canindé, cujo curso acompanha a linha desde a nascente até a fóz, são os melhores da America do Sul, na opinião auctorizada do Dr. Arrojado Lisboa.

ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

PAGAMENTO EM DINHEIRO

Kms.

Extensão provavel..... 1.000

A construcção ainda não foi iniciada.

Estão orçados 83,179 kilometros, importando em 9.947:262\$829.

A média da parte estudada não póde servir de base para o custo total da estrada, por ser o trecho mais pesado de toda a linha, tomando para a parte ainda não orçada a média de 60:000\$ por kilometro, teremos para custo total da estrada:

| | |
|---------------------|-----------------|
| Parte estudada..... | 9.947:262\$829 |
| > não estudada..... | 55.009:260\$000 |
| Total..... | 64.956:522\$829 |

Tendo por conta do emprestimo a Companhia depositado..... 9.000:000\$000

Verifica-se a differença..... 55.956:522\$829

O que augmentará a responsabilidade do Governo relativa aos juros de novos emprestimos de 2.800:000\$000.

ESTRADA DE FERRO DE GOYAZ

PAGAMENTO EM DINHEIRO

Kms.

Extensão total 1.351

O maximo kilometrico é de 35:000\$ (ouro) sendo o pagamento em titulos; se, porém, o pagamento fôr em dinheiro, terá o abatimento de 10 %.

| | |
|---|-----------------|
| O custo total da estrada será, cambio de 16 d. | 71.814:093\$750 |
| Tendo o emprestimo produzido... | 60.000:000\$000 |

Verifica-se a necessidade de novo emprestimo de..... 11.814:093\$750

Augmentando assim a responsabilidade do Governo, juros do novo emprestimo, de 590:704\$687.

VICTORIA A MINAS

GARANTIA DE JUROS

Gosa de garantia de juros de 6 % sobre o capital de 30:000\$ (ouro) por kilometro.

A Companhia tem depositado 32.672:666\$564, pagando o Governo 1.972:339\$952 (ouro) de juros por anno.

A quantia depositada corresponde á parte em trafego e em construcção, na extensão de 627,278 e mais 149,321 kilometros, cuja construcção não se acha iniciada.

Para conclusão total das linhas contractadas falta sómente ser depositada a importancia correspondente de cerca de 94,163 kilometros ou 2.842:909\$ (ouro) augmentando a responsabilidade do Governo por juros de 170:574\$540 (ouro).

S. PAULO-RIO GRANDE

GARANTIA DE JUROS

A Companhia de Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande gosa de garantia de juros de 6 % (ouro) sobre 30:000\$ por kilometro para as seguintes linhas:

| | Kms. | |
|--|---------------|------------------|
| Itararé a Uruguay..... | 883,131 | |
| Ramal de Paranapanema... | 226,000 | |
| Ramal de Guarapuava..... | 227,000 | |
| | | Kms. |
| Variante da Serrinha..... | <u>44,993</u> | 1.381,124 |
| e sobre 40:000\$ para a linha de São Francisco á Foz de Iguassú..... | | <u>1.189,308</u> |
| | | <u>2.570,432</u> |

Assim temos para capital garantido:

| | | |
|---------------------------------|------------------|------------------------|
| 1.381,122..... | 30:000\$000..... | 40.836:660\$000 |
| 1.189,308..... | 40:000\$000..... | 47.572:320\$000 |
| | | <u>88.408:980\$000</u> |
| Tendo a Companhia depositado... | | <u>84.601:320\$510</u> |
| Resta depositar..... | | 3.807:659\$490 |

o que augmentará a responsabilidade do Governo, juros do que resta depositar, de 228:000\$000.

Actualmente a situação quanto ás linhas é a seguinte:

Em trafego:

| | Kms. | |
|---------------------------|---------|-----------|
| Itararé a Uruguay..... | 883,131 | |
| S. Francisco..... | 205,913 | |
| | | Kms. |
| Variante da Serrinha..... | 44,993 | 1.044,047 |

Em construeção:

| | | |
|----------------------|---------|-----------|
| S. Francisco..... | 138,099 | |
| R. Paranapanema..... | 60,000 | 198,099 |
| | | Kms. |
| Total..... | | 1.242,146 |

ESTRADA DE FERRO DE TOCANTINS

Gosa de garantia de juros de 6 %, sobre o maximo de 30.000\$ (ouro) por kilometro:

Até agora o que existe é o seguinte:

| | Kms. |
|---|------|
| Extensão construida..... | 58 |
| Dos quaes estão em trafego..... | 43 |
| Tendo sido sómente approvedos os estudos de | 20 |

Actualmente paga o Governo juros de 6 % sobre 757:987\$200, papel, e sobre 13.312.500, francos.

A extensão dos estudos approvedos entre Alcobaga e Cametá é de 307km,911.

A respectiva garantia importa em 9.237:330\$ e a responsabilidade do Governo em juros, em 554:239\$800.

SOROCABANA

GARANTIA DE JUROS

Gosa de garantia de juros de 6 % sobre o capital despendido até o maximo de 30.000\$, por kilometro, para os seguintes ramaes:

| | Kms. | |
|---------------|---------|---------|
| Itararé | 250,000 | |
| Tibagy | 611,600 | 861,600 |

Tendo em trafego:

| | | |
|---------------|---------|---------|
| Itararé | 250,000 | |
| Tibagy | 217,600 | 467,600 |

Os saldos apurados nos ultimos annos têm sido superiores á garantia dada pelo Governo, e devendo assim continuar nenhuma responsabilidade futura advirá ao Governo.

Trechos de estradas de ferro inaugurados ao trafego durante o anno de 1913

| ESTRADAS | TRECHOS INAUGERADOS | EXTENSÃO — Kilometros | DATAS DA INAUGURAÇÃO |
|--|---|-----------------------------|----------------------|
| Central do Rio Grande do Norte. | Parada Cardoso á Pedra Preta..... | 18,614 | 14 de novembro. |
| Rêde Great Western: | | | |
| Prolongamento para Picuhy.... | Kilometro 45 á Boa Vista..... | 9,343 | 24 de novembro. |
| Rêde de Viação da Bahia: | | | |
| Timbó a Propriá..... | Barracão a Aracajú.. | 170,109 | 7 de julho. |
| Victoria a Minas: | | | |
| Curralinho á Diamantina..... | Riacho das Varas a Baraúna..... | 35,404 | 3 de agosto. |
| | Baraúna a Guinda... | 16,000 | 15 de dezembro. |
| Leopoldina Railway: | | | |
| Cachoeiro do Itapemirim á Espera Feliz..... | Alegre á Espera Feliz | 85,137 | 24 de novembro. |
| Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá: | | | |
| Nilo Peçanha a Araruama..... | Nilo Peçanha a Matto Grosso..... | 16,927 | 22 de abril. |
| | Matto Grosso a Bacachá..... | 17,531 | 4 de agosto. |
| | Bacachá a Araruama | 15,963 | 13 de dezembro. |
| Rêde Sul Mineira: | | | |
| Montebello á S. Rita de Cassia. | Itiguassú a Monte Santo..... | 13,036 | 9 de março. |
| | Monte Santo a Posses | 20,677 | 15 de agosto. |
| | Guaxupé a Muzambinho..... | 38,345 | 6 de abril. |
| Goyaz: | | | |
| Formiga a Goyaz..... | Urubú á Samambaia. Samambaia a S. Pedro de Alcantara..... | 37,060 | 15 de setembro. |
| | Goyandira a Ipamery. | 27,350 | 28 de novembro. |
| | | 62,894 | 10 de dezembro. |
| Araguary a Catalão..... | Engenheiro Bethout a Catalão..... | 63,980 | 24 de fevereiro. |
| Rêde Paraná-S. Catharina. | | | |
| S. Francisco a Rio Paraná..... | Hansa a Tres Barras | 219,514 | 1 de abril. |
| | Tres Barras a Canoinhas..... | 11,555 | 1 de outubro. |
| Quarahim a Itaquy: | | | |
| Itaquy a S. Borja..... | Itaquy a S. Borja.... | 123,870 | 10 de fevereiro. |
| Funilense: | | | |
| Arthur Nogueira á margem do Mogy-Guassú..... | Engenheiro Coelho a Padua Salles..... | 7,000 | 20 de novembro. |
| Dourado: | | | |
| Ramal de Ayrosa Galvão..... | Bica de Pedra a Jahú | 21,000 | 5 de julho. |
| | | 1.031,309 | |

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

ACTOS QUE A REGEM

Decreto n. 6.103, de 7 de agosto de 1906 e contracto de 14 de novembro do mesmo anno; decreto n. 6.530, de 20 de junho de 1907; decreto n. 6.838, de 30 de janeiro de 1908; decreto n. 7.344, de 25 de fevereiro de 1909 e contracto de 14 de abril do mesmo anno; decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910; decreto n. 8.773, de 7 de junho de 1911; decreto n. 2.579, de 7 de junho de 1912 e contracto de 27 de novembro de 1913.

EXTENSÃO

A estrada, arrendada á «Madeira-Mamoré Railway Company» possuía, em 31 de dezembro do anno findo, 364^{km},281 em trafego provisório, constituída por uma só linha, entre Porto Velho, no Estado do Amazonas, á margem direita do rio Madeira, e Guajará-Mirim, no Estado de Matto Grosso, á margem direita do rio Mamoré.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|----------------------------|----------------|
| Receita | 5.133:428\$197 |
| Despeza do custeio..... | 2.435:256\$350 |
| Quota de arrendamento..... | 256:671\$406 |
| Saldo liquido..... | 2.441:500\$432 |

| Annos | Receita | Despeza | Saldo | Coefficiente de trafego |
|-----------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| 1912..... | 4.656:169\$012 | 2.024:389\$823 | 2.631:779\$189 | 43,47 |
| 1913..... | 5.133:428\$197 | 2.691:927\$765 | 2.441:500\$432 | 52,44 |
| Total... | 9.789:597\$209 | 4.716:317\$588 | 5.073:279\$621 | 48,17 |

Nenhum augmento soffreu a via-ferrea Madeira-Mamoré durante o anno passado, uma vez que, desde maio de 1912, chegaram os seus trilhos ao ponto terminal, na margem direita do rio Mamoré, á montante da cachoeira de Guajará-Mirim.

Ainda não foi apurado o capital empregado pela «Madeira-Mamoré Railway Company» na construcção da estrada. A junta de tomada de contas do anno de 1912 não poude fixal-o, em virtude de se acharem os livros da companhia escripturados em inglez. Pelo que esta resolveu fazer nova escripturação em vernaculo, no Rio de Janeiro, não estando ainda concluído tal serviço. Além disto, ainda não foi feita a medição final.

O quadro seguinte mostra as receitas da Estrada comparadas com as correspondentes do anno de 1912:

| VERBAS | 1912 | | 1913 | | DIFERENÇAS PARA MAIS | | DIFERENÇAS PARA MENOS | |
|------------------------|------------|----------------|------------|----------------|----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| Passageiros..... | 23.437 | 434.352\$400 | 28.874 | 492.061\$200 | 5.437 | 57.708\$800 | — | — |
| Bagagens e encomendas | 63.414 | 24.982\$700 | 78.272 | 35.601\$000 | 14.858 | 40.618\$300 | — | — |
| Animaes N°..... | 638 | 27.378\$800 | 1.264 | 37.097\$500 | 626 | 9.718\$700 | — | — |
| Aluguel de carros..... | — | 2.605\$800 | — | 2.031\$000 | — | — | — | 574\$800 |
| Mercadorias..... | 10.159,607 | 3.990.605\$141 | 12.859,060 | 4.210.149\$822 | t | 219.544\$681 | — | — |
| Armazenagem..... | — | 7.902\$700 | — | 4.729\$800 | 2.699,453 | — | — | 3.172\$900 |
| Diversas..... | — | 168.341\$171 | — | 331.757\$875 | — | 483.416\$404 | — | — |
| Totales..... | | 4.636.169\$012 | | 5.133.428\$197 | | 481.006\$885 | | 3.747\$700 |
| | | | | | | | | 477.259\$185 |

NOTA — No numero dos passageiros estão comprehendidos os transportados pelos automoveis.

A comparação, nos dois annos, entre as quantidades do trafego e suas respectivas receitas, mostram as seguintes percentagens de augmento de um anno para o anno anterior:

| | QUANTIDADES | | RECEITAS | |
|--------------------------|-------------|---------|------------|---------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| Passageiros..... | 159,63 % | 23,19 % | 93,00 % | 23,08 % |
| Bagagens e encomendas... | 69,36 % | 23,43 % | 10,70 % | 42,50 % |
| Animaes..... | 668,67 % | 98,11 % | 1.602,23 % | 35,49 % |
| Mercadorias..... | 103,63 % | 26,57 % | 128,96 % | 5,50 % |

Si a comparação fôr feita com o numero de unidades de trafego e suas receitas nos dois annos de 1912 e 1913, o resultado será o seguinte:

UNIDADES DE TRÁFEGO

| | | % de augmento sobre 1912 | Receitas | |
|----------------------------|-----------|--------------------------|----------|-------|
| | | | 1912 | 1913 |
| Passageiros..... | 2.400.536 | 20,9 | 211 | 197 |
| Bagagens e encomendas..... | 13.994 | 36,7 | 2.441 | 2.543 |
| Animaes..... | 303.937 | 108,2 | 187 | 122 |
| Mercadorias..... | 3.133.348 | 24,7 | 1.580 | 1.343 |

Os percursos médios destas unidades foram :

| | 1912 | 1913 |
|----------------------------|-------|-------|
| Passageiros..... | 87,8 | 86,2 |
| Bagagens e encomendas..... | 161,4 | 178,7 |
| Animaes..... | 225,5 | 240,4 |
| Mercadorias..... | 240,4 | 247,1 |

No numero total de passageiros mencionado no quadro acima estão comprehendidos 6.400 que foram transportados em automoveis, entre Santo Antonio e Porto Velho, contra 1.576 transportados em 1912, o que não se pôde explicar porque, não obstante o percurso médio ter diminuido para essa unidade, a sua receita foi inferior á de 1912, quando, entretanto, o movimento augmentou em 1913 de cerca de 24 % mais de unidades sobre aquelle anno.

O maior percurso médio de animaes explica o decrescimento da receita desta unidade e em mercadorias o augmento do percurso médio, combinado, por outro lado, com o abaixamento da tarifa da borracha, explica o abaixamento da receita da unidade, que de 1.589, em 1912, desceu a 1.343 em 1913, ou menos 15,4 %.

Em setembro do anno passado, devido ao preço excessivamente baixo a que chegou a borracha em Manãos e no Pará, os industriaes dos rios Abunã, Beni e Mamoré se achavam dispostos a não em-

barcar borracha para Porto Velho, pois o frete da estrada lhes absorvia por completo os poucos lucros, que, por acaso, poderiam auferir nas praças de Manáos e de Belém com o producto de sua mercadoria.

O commercio achava-se descontente e a animosidade chegou a ponto de ameaçar damnificar a estrada.

A companhia solicitou, por esse motivo, a aprovação de uma tarifa provisoria para a borracha, dissipando-se, assim, o ataque que estava imminente.

Para facilitar o embarque em Abunã e em Villa Murinho, a companhia installou guindastes á margem do rio, nada cobrando aos industriaes pelo serviço.

De todos os rios do valle do Amazonas, o Madeira foi o que menos sentiu, em 1913, os efeitos da tremenda crise que assoberba actualmente a terra amazonica. Enquanto em todos os outros rios da região os productos da industria gommifera soffreram uma diminuição espantosa, de mais de 30 %, em comparação com a safra passada, devido ao desanimo que se apoderou dos industriaes, e á falta de aviamento para o seu pessoal, por lh'os ter fornecido mui escassamente as praças de Belém e de Manáos, a producção do rio Madeira, na parte brasileira, teve uma pequena diminuição, comparada com a de 1912. Nesse anno fôra de 4.220 toneladas, sendo 2.590 de Matto Grosso, 1.339 do Amazonas e 291 do Acre; em 1913 elevou-se a 4.030 toneladas apenas, ou sendo 190 menos que no anno anterior, sendo 2.511 (79 menos que em 1912) de Matto Grosso, 1.294 (45 menos que em 1912) do Amazonas, e 225 (66 menos que em 1912) do Acre. Cumpre notar que, tendo sido a cheia de 1913 uma das maiores e mais prolongadas desses ultimos annos, o fabrico da borracha soffreu muitissimo, devido á permanencia excessiva das aguas nas baixadas onde cresce a quasi totalidade das arvores da seringa.

A producção de borracha de origem boliviana, ao contrario da brasileira, teve um notavel augmento. Em 1912 elevava-se a 2.210 toneladas; em 1913 alcançou 2.777. De modo que a producção total do valle do Madeira elevou-se a 6.807 toneladas em 1913, contra 6.430 em 1912.

E' esse o rio unico que se acha em condições de resistir effizamente á crise do momento. Em todos os seringaes do Juary e do Machado avultam hoje as plantações de macaxeira, mandioca, milho, feijão, tabaco, etc.; e dentro de pouco tempo para esses rios cessarão as praças aviadoras de exportar farinha, cereaes e tabaco.

Outro facto digno de nota, diz o engenheiro-chefe do Districto, em abono de apologia do Madeira, é que os seringaes da «Julio Muller Rubber State» e da «Guaporé Rubber State», aquelles ao longo da via-ferrea, desde o rio Mutum (kilometro 169) até Guajará-Mirim, e estes desde Guajará-Mirim até o forte do Principe da Beira, no rio Guaporé, não deram *deficit* em 1913.

Os primeiros deram mesmo um pequeno saldo. No valle do Amazonas é a primeira vez que uma companhia estrangeira, cessionaria de seringaes, não tem prejuizo com sua exploração.

As duas empresas supracitadas, que são alliadas á «Madeira-Mamoré Railway C^o» contribuem poderosamente para a receita da estrada de ferro. Em 1913 pagaram as duas cerca de 450 contos de fretes.

Despezas:

O quadro seguinte mostra a distribuição das diversas verbas da despesa comparadas ás correspondentes no anno anterior:

| | 1913 | 1912 | Differenças |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Administração Geral e Almoxarifado... | 298:587\$205 | 549:666\$276 | 251:079\$071 |
| Trafego | 487:085\$845 | 475:628\$681 | 11:457\$164 |
| Locomoção | 394:771\$070 | 442:836\$852 | 48:065\$782 |
| Via-permanente ... | 1.110:313\$795 | 76:121\$940 | 1.034:191\$855 |
| Telegrapho e Telephone | 39:706\$285 | 69:818\$290 | 30:112\$005 |
| Diversos | 104:792\$459 | 177:509\$334 | 72:717\$175 |
| | <hr/> 2.435:256\$359 | <hr/> 1.791:581\$373 | <hr/> 643:674\$986 |

ESTRADA DE FERRO DE TOCANTINS

COMPANHIA DE ESTRADAS DE FERRO DO NORTE DO BRAZIL

Concessionaria desta estrada e da linha de navegação dos rios Tocantins e Araguaya e seus affluentes, em virtude dos decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, 3.812, de 17 de outubro de 1900, 8.123, de 28 de julho de 1910 e 9.171, de 4 de dezembro de 1911.

Tem sido anomala a existencia desta companhia e a sua situação de facto, em face do respectivo contracto, é de tal modo irregular, que me julgo na obrigação de relatar o historico de sua precaria existencia, de accôrdo com os escassos elementos que me tem sido possível obter.

Por decreto do Governo Provisorio, n. 862, de 16 de outubro de 1890, foram concedidas ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim ou á empresa que o mesmo organizasse, uma estrada de ferro que, partindo de Patos ou de Alcobaça, á margem do rio Tocantins, fosse terminar no ponto denominado Praia da Rainha ou suas proximidades, na margem do mesmo rio; uma linha de navegação a vapor, no baixo Tocantins, de Belém ao ponto inicial da estrada de ferro; uma outra no alto Tocantins, do ponto terminal da estrada de ferro á de Catalão a Palmas, de modo a ligar a referida estrada de ferro á de Catalão a Palmas, e, finalmente, outras linhas de navegação nos rios Araguaya e das Mortes.

Além do privilegio por 60 annos para a concessão, uso e gozo da linha ferrea, ao referido engenheiro foram concedidos: garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital empregado na construcção da estrada, até o maximo de 30:000\$ por kilometro; privilegio por 25 annos para uso e gozo das linhas de navegação; subvenção annual durante 20 annos de 30:000\$ para a navegação do alto Tocantins e de 60:000\$ para a do Araguaya e rio das Mortes; cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona de 20 kilometros, distribuida para ambos os lados do eixo das vias ferreas e fluviaes;

isenção de direitos sobre o material de construcção e sobre o carvão de pedra para o custeio; direito de desapropriação para o estabelecimento da estrada de ferro, e, finalmente, preferencia para a lavra de minas na zona privilegiada.

Além de outras obrigações, o contracto estabeleceu os seguintes prazos: de dous annos, contados de 16 de outubro de 1890, para apresentação dos estudos definitivos da primeira secção; de seis mezes, a contar da data da approvação dos estudos e orçamentos, para o inicio dos trabalhos de construcção; do numero de annos correspondentes a 100 kilometros por anno, depois de iniciada a construcção, para a conclusão da estrada.

O decreto de concessão estabelecia ainda: que nos casos dos capitães serem levantados fóra do Brazil, para o pagamento da garantia de juros regularia o cambio de 27 dinheiros por 1\$; que enquanto durasse a construcção das obras, os juros seriam pagos sobre as quantias auctorizadas pelo Governo e recolhidos a um estabelecimento bancario, limitando-se as chamadas de capital ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno, devendo para isto a companhia apresentar ao Ministerio, dous mezes antes do começo destas obras, o seu respectivo orçamento nas mesmas bases do orçamento geral, que serviu para a fixação do capital garantido.

Prescreviam ainda as clausulas do alludido decreto que: decorrido um anno da entrada das chamadas, *cessariam os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno* para continuarem a ser pagos *sómente depois que fossem ellas concluidas*; que os juros pagos pelo estabelecimento bancario pelas quantias depositadas seriam *creditados á garantia do Governo*, assim como quaesquer rendas eventuaes, como as de transferencias de acções, etc.; que nos capitães levantados durante a construcção não seria incluído o custo do material rodante nem o de machinas operatrizes, o qual só seria lançado em conta, para a garantia de juros, seis mezes antes de ser o dito material empregado no trafego; que se conviesse á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderia fazel-o, *desde que o deposito fosse feito no Thesouro Nacional ou na Delegacia, em Londres*, para ser reembolsado mediante pedidos feitos com antecedencia de 90 dias, sendo que, *neste caso*, os juros garantidos lhe seriam pagos *sobre as quantias que fossem depositadas*; que, entregue a estrada ou parte della ao trafego, os juros correspondentes ao respectivo capital seriam pagos em presença dos balanços de custeio.

Finalmente, entre as penas impostas ao concessionario, pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, está a de caducidade do contracto, se, decorridos 12 mezes além do prazo, não estivesse a estrada inteiramente concluída.

Taes são, em suas linhas geraes, as principaes clausulas do decreto de concessão, de que se originou a actual Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil.

O decreto n. 11, de 7 de março de 1891, auctorizou o engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim a transferir a concessão á Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, sob a condição expressa de renunciar a mesma companhia ao privilegio da navegacão do baixo Tocantins e de ficarem sujeitas ao Ministerio da Viação as decisões em ultima instancia relativas á execucao do contracto.

O decreto n. 211, de 19 de outubro de 1894, prorroga, por um anno, o prazo concedido para o começo da construcção, assim como os demais prazos do contracto.

Tendo sido os primeiros estudos apresentados, approvados por decreto n. 1.722, de 2 de junho de 1894, estava a companhia obrigada, pelo contracto, a iniciar a construcção, o mais tardar, em 2 de dezembro de 1894; o novo decreto veio dilatar este prazo até 2 de dezembro de 1895 e, consequentemente, até 1897 o prazo para a terminação da linha (184km,200).

Em 20 de outubro de 1896, segundo informações do engenheiro fiscal Ignacio Moura, a companhia tinha apenas «quatro kilometros construidos, tres kilometros roçados e destocados, dous kilometros locados, quatro pontes em construcção e tres boeiros concluidos».

O decreto n. 2.561, de 26 de julho de 1897, prorogou por tres annos os prazos fixados nas clausulas que acompanharam o de numero 862, de 16 de outubro de 1890, e obrigou a companhia a entrar com 15:000\$ annualmente para despezas de fiscalização.

Pelo decreto n. 3.413, de 13 de novembro de 1899, ficaram interrompidos por tres annos os prazos de concessão feita pelo de n. 862, de 16 de outubro de 1890, para a construcção da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, para o fim de ser revisto o traçado da mesma estrada, reduzindo o seu desenvolvimento.

Nos termos em que está redigido este decreto parece ser elle uma duplicata inutil do anterior, pois, no caso, prorogar os prazos por tres annos, como está no anterior, ou interrompel-os por tres annos, como se diz no ultimo, importa na mesma cousa para os effeitos do contracto.

Provavelmente, o que se pretendeu com o decreto de 1899 foi interromper, não os prazos do decreto n. 862, já alterados, mas os do de n. 2.561, de 26 de julho de 1897.

Por esta interpretação, a mais favoravel á companhia, a estrada deveria ter ficado concluida em 1902; mas o decreto posterior de n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, alterando algumas e consolidando todas as clausulas anteriormente em vigor, veio fixar para o reinicio da construcção o prazo de seis mezes da data da approvação dos estudos da revisão autorizada pelo de n. 3.413, de 13 de novembro de 1899, mantendo dentro dos limites de 30:000\$ por kilometro o capital garantido, determinando que os trabalhos proseguissem sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo de tres annos, a contar da data de seu inicio, no trecho ou trechos, cujos estudos já approvados não soffreram a menor alteração, sem que disso pudessem provir redução no prazo de tres annos, acima determinado.

Os estudos definitivos do trecho ou trechos de que se fizesse a revisão seriam apresentados á approvação do Governo dentro do prazo de tres annos, contados de 13 de novembro de 1899.

O decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, fixa, definitivamente, em 757:987\$200 o capital já despendido nos trabalhos preliminares da estrada, e o de n. 4.816, de 8 de abril de 1903, prorroga por mais dous annos, a contar de 30 de dezembro de 1902, o prazo para a apresentação dos estudos.

Pelo decreto n. 4.990, de 6 de outubro de 1903, foi a companhia autorizada a construir vias ferreas marginaes ou estradas communs para substituirem a navegação nas secções encachoeiradas do alto Tocantins e do alto Araguaia.

O decreto n. 5.046, de 27 de dezembro de 1904, approva a revisão dos estudos dos primeiros 20 kilometros apresentados pela companhia, fixa em 90 annos o prazo da reversão da estrada ao dominio da União, repete que o capital fixado pelo decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, só começará a vencer juros a partir da data em que a companhia houver cumprido as condições estabelecidas na clausula XXX do decreto n. 3.812, cujo § 4º é modificado, eleva de 15 para 18 contos a quota de fiscalização e fixa para 27 de junho de 1905, no maximo, o inicio da construcção que devia ficar terminado até 27 de junho de 1908.

O decreto n. 7.211, de 3 de dezembro de 1908, prorogou por mais dous annos o prazo para a terminação da construcção da linha, que ficou assim recuado para 27 de julho de 1910.

Pelo decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910, foram substituidas as estradas ao longo dos trechos encachoeirados do alto Tocantins e Araguaya pelo prolongamento da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, deste ultimo ponto a um outro da margem do Araguaya, onde fosse possivel estabelecer franca navegacção até Leopoldina, no Estado de Goyaz, com um ramal para o rio Tocantins, estendendo-se o prazo da concessão, assim alterada, até 28 de julho de 1910, quando reverterá a linha para a União, sendo contado o da garantia de juros, por 30 annos para toda a linha, da data do decreto, sem levar em conta os juros já recebidos pela companhia até esta data.

Em vista das clausulas deste novo decreto deveria a companhia rever os estudos e concluir a estrada de Alcobaça á Praia da Rainha, até 28 de julho de 1913; deveria igualmente apresentar os estudos de Praia da Rainha ao ponto terminal, na margem do Araguaya, inclusive o ramal para o Tocantins, até 28 de julho de 1912, o que não fez; iniciar a construcção do prolongamento até 28 de julho de 1913; concluir a construcção do mesmo prolongamento até 28 de julho de 1915, cumprindo-lhe, além disso, entregar ao trafego 50 kilometros de linha por anno, a partir de 1911, o que tambem não fez.

Este decreto melhorou as condições technicas da linha e estabeleceu fortes multas pela inobservancia de suas clausulas.

Pelo decreto n. 8.312, de 20 de outubro de 1910, o prazo para a reversão da estrada ao dominio da União foi de novo fixado em 90 annos, indo até o anno 2.000.

Finalmente, pelo decreto n. 9.171, de 4 de dezembro de 1911, foi ainda modificado o contracto da companhia. O ponto inicial da estrada foi mudado para a cidade de Cameté, muito a jusante de Alcobaça; a sua denominação passou a ser Estrada de Ferro de Tocantins; a quota de fiscalização foi elevada a 35:000\$ annuaes; a companhia obrigou-se a dotar a estrada de carros frigorificos, dormitorios e restaurants dos typos mais modernos, e construir varios depositos frigorificos; a promover o povoamento das terras marginaes, como ficou estabelecido no decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, e a fazer o repovoamento florestal.

Pelo referido decreto n. 9.171, de 4 de dezembro de 1911, ficaram vigorando os seguintes prazos:

Um anno para a apresentação dos estudos definitivos do novo trecho de Cameté á Alcobaça;

Tres mezes, a contar da data da approvação dos respectivos estudos, para inicio da construcção deste trecho;

Tres annos, a partir do inicio dos trabalhos, para conclusão da respectiva conclusão.

Os prazos do decreto n. 8.123, relativos ao trecho de Alcobaga a Araguaya, continuaram em vigor e a companhia ficou ainda obrigada a apresentar para cada secção de 100 kilometros da estrada, o plano geral da organizaçáo de cinco nucleos coloniaes, sob pena de multa de 20 contos e do dobro na reincidencia.

Tal foi até o inicio do anno findo, a série de actos a que tem dado logar a precaria existencia da Companhia Viação Ferrea e Pluvial do Tocantins, hoje Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, sem que delles tenha colhido o minimo resultado, nos 22 longos annos que conta a respectiva concessão, que já custou, aliás, avultada somma ao Thesouro Nacional, a grande região que, com a mesma, se pretendeu beneficiar.

Não fosse o facto auspicioso de se acharem actualmente á testa da administração da actual companhia dous illustres cidadãos, que pela sua provada competencia profissional e notoria reputação, adquirida justamente pelos relevantes serviços prestados á causa pública nos mais elevados cargos da administração do paiz, e eu não me teria animado a suggerir providencias no sentido de continuar nas mãos da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil uma concessão, sem duvida valiosissima, de que ella, porém, não tem querido ou não tem sabido fazer o uso que convém aos grandes interesses nacionaes e aos seus proprios.

Fazendo a concessão constante do decreto n. 862, o Governo Provisorio teve, sem duvida, em vista, o alto valor economico e politico da ligação, por um systema de viação rapida e segura, dos tres vastos Estados do Pará, Goyaz e Matto Grosso; e longe estaria, por certo, de pensar que esta concessão, julgada então de grande oportunidade, se arrastaria por 22 annos inaproveitada nas mãos de uma companhia que della só se utiliza para pedir periodicamente prorogação de prazos e receber, qual pensionista do Estado, semestralmente, dos cofres publicos, elevadas sommas, rotuladas com o titulo de garantia de juros por um trecho de estrada, cujo trafego, até hoje, não foi legalizado, segundo informa o chefe do 2º districto, que assim se exprime em informação prestada a esta inspectoría:

«Ao passo que, nos diversos decretos de concessão e prorogação a Estrada de Ferro de Alcobaga á Praia da Rainha se estendeu pouco a pouco até Santa Maria, por um lado, e até Cametá, por outro, passando a sua extensão total de cerca de 180 kilometros primitivos a cerca de 1.000 kilometros; ao passo que no papel o progresso tem sido este, na realidade, os primitivos 180 kilometros estão ainda longe de ser construidos.

O que existe até agora é apenas o seguinte:

| | Kms. |
|--|--------|
| Estudos approvados desde o anno de 1904.. | 20,000 |
| Trecho construido..... | 58,000 |
| Trecho em trafego provisorio desde o anno de 1908..... | 43,000 |

Só a contemplação desses numeros indica o estado irregular dos negocios da companhia.

Como é que estando approvados apenas 20 kilometros, estão já construidos 58 e, em trafego, ha já quatro annos, 43 ? ».

Quanto aos estudos primitivos, foram approvados por decreto n. 1.722, de 2 de junho de 1894, e foram abandonados, depois de ordenada a sua revisão e á vista de informações que colheu no proprio local, por observações proprias e da falta absoluta de cadernetas e outros documentos comprobatorios de terem sido feitos estudos regulares, concluiu o engenheiro-fiscal Eugenio Brandão que eram os mesmos estudos « absolutamente falsos ».

Em relação á parte em trafego, dizia o mesmo engenheiro, no relatório que apresentou ao Governo, que os 43 kilometros que se inauguraram, serviram, na occasião, de reclame para os negocios da empresa, não se tendo cogitado de outras vantagens que traria a precipitada inauguração, e que a linha, estendendo-se pela riba inculta e deserta de um rio, não justificava a inauguração de um pequeno trecho, cujo trafego se póde dizer, ainda hoje, que é nullo, não constando mesmo que tenha sido jámais legalizado pela approvação das tarifas e do quadro do pessoal, como exige o contracto.

Em relação ao trecho construido, observou o chefe da fiscalização local, que o foi com sacrificio das plantas e perfis projectados e não approvados, o que se póde mesmo concluir á simples inspecção da linha na maior extensão, onde é patente ter tido o constructor a preocupação de acompanhar com o grade todos os accidentes do terreno para evitar, quanto possivel, o movimento de terras.

Esta inspectoría solicitou desse Ministerio informação sobre as importancias depositadas pela companhia e dos juros por ella recebidos, por não existirem em seu archivo elementos para apurar o valor real destas quantias, mas não a recebeu ainda.

Sabe, porém, por informações prestadas pela companhia, que, além da quantia de 757:987\$200, fixada por decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, como capital por ella despendido nos trabalhos préliminares da estrada, tem a mesma companhia depositado em diversas datas, desde 14 de junho de 1905 até 9 de dezembro de 1908, a importancia total de frs. 13.312.500, quantia sem duvida muito superior á necessaria para a construcção dos 184km,200 da primitiva concessão, nos termos dos respectivos decretos.

O pagamento dos juros do capital depositado é regulado pela clausula XXX das que acompanharam o decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, assim redigida:

« A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórmula:

§ 1.º Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão a quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para a fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada da chamada, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencia de accções, etc.

§ 3.º Nos capitales levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem, o dito material, machinas e apparatus acima referidos, empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o, desde que o deposite no Thesouro Nacional ou na delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigir e mediante pedido dirigido com antecedencia de 90 dias.

Neste caso, os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5.º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo. »

Si, como suppõe o chefe do 2º districto, á companhia tem sido pagos os juros integraes do capital primitivo reconhecido e dos depositos posteriormente feitos, tem ella, segundo os calculos desse mesmo engenheiro, recebido dos cofres publicos cerca de 2.934.434\$857, o que equivale a dizer que os 58 kilometros de linha construidos, mas ainda não em trafego, e que são propriedade da companhia, já custaram ao Thesouro Nacional 50:000\$ cada um.

A companhia, pela inobservancia dos contractos, tem incorrido em multas, que não lhe tem sido, entretanto, impostas.

Estas informações, sufficientes para habilitar a um julgamento conveniente do procedimento da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, em face dos respectivos contractos, seriam, sem duvida, bastantes para justificar uma solução radical para uma situação que, ha 22 annos, se arrasta incerta e desanimadora, si a conveniencia de procurar salvar a avultada somma já comprometida pelo Thesouro Nacional nesta empresa não aconselhasse o emprego de mais uma tentativa, tolerante e prudente, mas firme, precisa e de provada exequibilidade, neste momento em que, é licito esperar, para

a realização de tal objectivo, o Governo poderá contar com o auxilio efficaz dos dignos cidadãos que actualmente dirigem a companhia e que, mais uma vez, estou certo, saberão honrar as tradições de probabilidade e de zelo, tantas vezes provadas na defesa dos interesses publicos.

A ninguem é licito desconhecer os effeitos perniciosos que resultam, para o credito e para a riqueza publica, da destruição de capitaes arrastados na voragem de desastres financeiros.

A Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil tem invertido na sua empresa, segundo os dados que consegui reunir, frs. 13.312.500, além do capital primitivo reconhecido, de..... 757:987\$200 e os juros recebidos do Thesouro na importancia approximada de 3.000:000\$ ao todo, cerca de 11.700:000\$000.

Arrastal-a á liquidação, ao desaparecimento, nas condições precarias em que se acham os seus trabalhos, seria a perda completa deste avultado capital, o seu desaparecimento irremediavel da massa da riqueza publica.

A politica administrativa parece, pois, na minha humilde opinião, aconselhar, antes de uma solução radical, irremediavel, o emprego prudente e judicioso de meios de possível exequibilidade, tendentes a procurar salvar este capital, sem novos e onerosos encargos para o Thesouro, de um desastre que sómente ao descredito do paiz poderá aproveitar.

A exposição acima feita registra fielmente a situação da companhia até o inicio de 1913 e foi transmittida a V. Ex. no officio n. 343|Z, de 1 de abril do mesmo anno, juntamente com o requerimento em que a companhia solicitou nova prorogação de prazos.

Relativamente a esta petição, assim me exprimi no officio mencionado:

«Na petição junta, a companhia, allegando que a concessão, que hoje tem, provém de diversos contractos, lavrados com o Governo, referindo-se cada um a um determinado trecho de linha, resultando dahi a impossibilidade de serem observados os prazos respectivos, por deixarem de satisfazer a condição essencial da ordem natural, na successão dos trabalhos, segundo a conveniencia da execução, e, ante a impossibilidade, no momento, de uma revisão dos mesmos contractos, por depender esta de autorização legislativa e já estarem vencidos alguns prazos e outros prestes a terminar, solicita prorogação dos taes prazos, tendo-se em vista estabelecer a necessaria continuidade entre elles, do seguinte modo:

Primeira secção — De Cametá á Alcobaça:

- 1º, para inicio da construcção, seis mezes a contar da data da approvação dos estudos;
- 2º, para terminação da construcção, tres annos, a contar da data de seu inicio.

Segunda secção — De Alcobaça á Praia da Rainha:

- 3º, para revisão dos estudos e construcção simultanea, tres annos a contar da data do decreto.

Terceira secção — Da Praia da Rainha a S. João de Araguaya:

4º, para construcção, dous annos, a contar da data da terminação da 2ª secção.

Quarta secção — De S. João de Araguaya e ramal para Tocantins:

5º, para apresentação dos estudos definitivos, dous annos, a contar da terminação da construcção da 2ª secção;

6º, para terminação da construcção, tres annos a contar da terminação da construcção da terceira secção;

7º, para estabelecimento de navegação provisoria no Araguaya e no Tocantins, dous annos da data do decreto.

*
* *

A exposição acima feita e as considerações por ella suggeridas, aconselham, sem duvida, a adopção de providencias tendentes, não só a obrigarem a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil a prestar contas da applicação das quantias pelas quaes tem recebido do Thesouro Nacional avultados juros, como tambem a impedir a que novas prorogações que solicita, continuem, como as anteriores, a servir de meros expedientes protelatorios, para continuar esta companhia na posse de uma concessão, recebendo regularmente a garantia de juros sobre um capital que devia effectivamente estar, desde muito, applicado e produzindo os seus beneficios ao publico, e que, de facto, nenhuma applicação apreciavel e util tem tido.

Como ficou dito, a companhia teve approvados apenas 20 kilometros de estudos, em 1904; construindo 58 kilometros, dos quaes 43 estão em trafego provisorio, sem autorização, desde 1908.

Evidentemente, estes trabalhos tem sido realizados á revelia do Governo, a quem, parece, se tem attribuido, na execução do contracto, a função exclusiva de prorogar prazos e pagar juros.

E' pois, indispensavel um correctivo a este grave estado de cousas.

A companhia precisa, sem a menor demora, prestar contas ao Governo, para que este possa apurar qual o capital por ella effectivamente empregado em trabalhos aproveitaveis, de accôrdo com a concessão e as clausulas do contracto, e verificar a responsabilidade que ao mesmo Governo cabe, quanto aos juros a pagar e as que porventura pezarem sobre a companhia por juros recebidos a maior, em vista da respectiva apuração.

Nestes termos, sou de parecer que podem ser prorogados, conforme solicita a companhia, os prazos para apresentação dos estudos, inicio e conclusão das obras mediante prestação de contas ao Governo, para serem apurados não só o valor real das obras executadas e que possam ser acceitas de accôrdo com o contracto, como o capital a ser fixado para o calculo da garantia de juros a que possa ter direito a com-

panhia e verificação da importancia dos juros porventura indevidamente recebidos pela mesma para ser creditada ao Governo e computada por quotas, nos futuros pagamentos de juros.

Além disto, e como uma garantia da execução do contracto, deve a companhia, para obter o novo favor que solicita, provar achar-se aparelhada com os recursos de capital realizado ou do credito indispensaveis para a execução do contracto, dentro dos novos prazos, que deverão ser improrogaveis ».

Pelo decreto n. 10.239, de 28 de maio de 1913, foram concedidos os seguintes prazos, improrogaveis, para a execução dos serviços contractados com a companhia:

- a) seis mezes, a contar desta data, para inicio da construcção da 1ª secção — Cameté á Alcobaca;
- b) tres annos, a contar da data do inicio, para terminar esta construcção;
- c) tres annos, a contar da data deste decreto, para a revisão dos estudos e construcção simultanea da 2ª secção — Alcobaca á Praia da Rainha;
- d) dois annos, a contar da terminação da 2ª secção, para concluir a 3ª secção — Praia da Rainha a S. João de Araguaya;
- e) dois annos, a contar da terminação do prazo da letra c, para a apresentação dos estudos definitivos da 4ª secção — De S. João de Araguaya e ramal para Tocantins;
- f) tres annos, a contar da terminação do prazo da letra d, para concluir a construcção desta 4ª secção;
- g) dois annos, a contar da data deste decreto, para estabelecimento das linhas de navegação no Tocantins e Araguaya.

Por decreto n. 10.240, de 28 de maio de 1913, foram approvados os estudos definitivos nos trechos de Alcobaca a Cameté, com a extensão de 201,660 kilometros, e da Praia da Rainha a S. João de Araguaya, com a extensão de 106,251 kilometros, bem como os respectivos orçamentos, na importancia total de 10.585:983\$708, para o primeiro, e na de 10.149:572\$276, para o segundo.

Posteriormente, por despacho de 15 de agosto, confirmado no aviso 127, de 29 do mesmo mez, foi a companhia, que allegara precisar levantar capitaes no estrangeiro para applicar na construcção da estrada e solicitara permissão para depositar na « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie », de Pariz, vinte e cinco milhões de francos, autorizada a depositar essa importancia parceladamente, á medida que fossem levantados os mesmos capitaes necessarios á construcção da referida estrada, devendo, porém, ser effectuado esse deposito não na « Banque Française », como pediu a companhia, mas no estabelecimento que fosse opportunamente designado pelo Governo.

Em officio n. 1.127, de 18 de setembro de 1913, transmittia V. Ex. uma communicação telegraphica do chefe interino do 2º districto, em que este informava ter a companhia pedido que se aguardasse a chegada do seu novo representante para proceder-se á reunião da junta apuradora de contas, bem assim como pedia para que continuassem suspensos os serviços de construcção da estrada, que estavam interrompidos desde muito. Esse officio deu logar ao aviso n. 141, de 27

de setembro, em que V. Ex. resolveu que, relativamente á interrupção dos serviços, se devia ter em vista o decreto n. 10.239, de 28 de maio, que concedera novos prazos e que, quanto á tomada de contas, não era possível admitir que esta deixasse de ser effectuada regularmente e ao devido tempo, de accordo com o contracto e instrucções de 2 de junho de 1897, cumprindo providenciar no sentido de promptificar-se a companhia, sem mais demora, para a reunião da junta competente, sob pena de ser applicado o art. 24 das mesmas instrucções.

Relativamente ás irregularidades havidas na tomada de contas, dirigi a V. Ex. o seguinte officio:

«N. 656|Z. 13 de outubro de 1913 — Remettidos pelo chefe interino do 2º districto, recebeu esta inspectoría, de uma vez, as actas da tomada de contas da « Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil », correspondentes aos 1º e 2º semestres de 1911 e 1º semestre de 1912, e, posteriormente, as referentes ao 2º semestre deste ultimo anno.

Mandados estes documentos á contabilidade para examinal-os, deu esta secção, sobre os referentes aos tres primeiros semestres, o seguinte parecer:

«Foram presentes a esta secção, afim de sobre ellas emittir parecer, as actas das tomadas de contas dos trechos em trafego e construcção da Estrada de Ferro do Tocantins, de que é cessionaria a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, relativamente aos 1º e 2º semestres de 1911 e 1º de 1912.

De cada semestre, foram lavradas actas especiaes para a parte em trafego e a em construcção, e os resultados apurados podem ser condensados nos seguintes quadros:

TRAFEGO

| Semestres | Receita | Despeza | Deficit |
|-----------|-------------|--------------|--------------|
| 1º — 1911 | 14:090\$266 | 118:133\$968 | 104:043\$702 |
| 2º — 1911 | 10:665\$310 | 183:810\$795 | 173:155\$485 |
| 1º — 1912 | 9:289\$940 | 218:982\$065 | 209:692\$123 |

CONSTRUCÇÃO

| | |
|-----------|--------------|
| 1º — 1911 | 132:961\$989 |
| 2º — 1911 | 270:944\$415 |
| 1º — 1912 | 71:468\$673 |

São bem discriminadas nas actas e em quadros annexos as diversas partes de receita, mas não se faz menção do recolhimento do imposto de transito, nem ha qualquer referencia sobre este ponto.

Não houve protesto sobre a apuração das contas.

Não posso deixar de fazer notar que em todos os tres semestres para os quaes se fez as tomadas de contas, a estrada apresentava sempre as extensões de 43 kilometros em trafego e 58 kilometros em construcção; no 1º semestre de 1912 nada se fez, quer na parte relativa a trabalhos preparatorios, quer na referente a movimento de terra.

O trafego dos primeiros 43 kilometros foi iniciado em 24 de dezembro de 1908, mas segundo consta das actas, não foi possivel apurar o seu custo, por não existirem documentos nem no archivo da fiscalizção nem no escriptorio da companhia, no Pará.

Da acta de tomada de contas do trecho em construcção, relativa ao 1º semestre de 1911, consta a resalva de que o trecho construido pela Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil ainda não havia sido approved pelo Governo.

Attendendo a estas e outras irregularidades que pesam sobre os serviços a cargo da Companhia e Estradas de Ferro do Norte do Brazil, lembro a conveniencia de serem as presentes actas de tomadas de contas remetidas á 1ª secção desta inspectoría, que já estudou o assumpto, afim de que sobre as mesmas emitta parecer.»

Ouvida a respeito a secção das estradas em estudos e construcção, o engenheiro chefe do 2º districto, que se acha em serviço nesta secção, formulou o parecer que, igualmente, passo a transcrever:

«Examinando o processo 4 B — 1913, a Secção de Contabilidade assignala:

a) que nas actas de tomadas de contas da Estrada de Ferro de Tocantins, relativas aos 1º e 2º semestre de 1911 e ao 1º semestre de 1912, não se faz nenhuma referencia ao recolhimento do imposto de transitio;

b) que em todos os tres semestres considerados, a estrada apresenta sempre as extensões de 43 kilometros em trafego e 58 kilometros em construcção, sendo que no ultimo nada se fez, quer na parte relativa a trabalhos preparatorios, quer na referente a movimento de terra;

c) que, tendo sido inaugurado em 24 de dezembro de 1908 o trafego provisório dos 43 kilometros, até agora não foi possivel apurar o custo desses 43 kilometros, «por não existirem documentos nem no archivo da fiscalizção, nem no escriptorio da companhia, no Pará»;

d) que, na acta de tomada de contas do trecho em construcção relativa ao primeiro semestre de 1911, consta a resalva de não haver sido ainda approved pelo Governo o trecho construido.

E conclue propondo que o processo seja enviado a esta secção que já estudou o assumpto.

· Realmente, as graves anomalias existentes nos serviços da Estrada de Ferro de Tocantins, inclusive as apontadas agora

pela Contabilidade, salvo a que se refere ao imposto de transito, já teem sido apontadas e discutidas por mim, nesta secção, nos seguintes documentos a que me reporto :

Officio de 22 de agosto de 1912 ao Sr. Inspector: parecer de 15 de outubro de 1912, sobre o telegramma de 9, do engenheiro chefe interino do 2º districto; relatorio geral de 19 de janeiro de 1913; parecer de 28 de fevereiro proximo passado ao processo 41 — 1913.

Passando agora ao estudo directo do processo, indico mais as seguintes anomalias:

Só em fins de setembro de 1912 se reuniu a commissão para as tomadas de contas relativas ao 1º e 2º semestres de 1911 e ao 1º de 1912, quando, de accôrdo com o art. 2º das instrucções em vigor (de 2 de janeiro de 1897) essa commissão ou junta se deveria ter reunido, o mais tardar, até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre findo. Nenhuma explicação apresenta a fiscalização para justificar tão grande demora.

Veem, separadamente, para cada semestre, actas de tomada de contas do trafego e actas relativas á construcção, nestas ultimas vem sempre a declaração de que é de 58 kilometros a extensão em construcção e nas primeiras se declara que é de 43 kilometros a extensão aberta ao trafego provisorio, desde 24 de dezembro de 1908, isto é, ha mais de quatro annos; de onde se seria levado a concluir que a estrada possui desde o começo de 1911 $58 + 43 = 101$ kilometros em trafego e construcção.

Entretanto, é certo que a extensão total (trafego e construcção) é que attinge a 58 kilometros, dos quaes os 43 primeiros em trafego provisorio ha mais de quatro annos.

O mais disparatado, porém, é que destes 58 kilometros construidos, dos quaes 43 já se acham em trafego provisorio, apenas 20 kilometros foram approvados pelo Governo.

E eis ahi porque nem a companhia e nem a fiscalização possuem documentos pelos quaes se possa avaliar o custo dos 43 kilometros em trafego.

Só por isso se pôde aquilatar da nenhuma significação das actuaes tomadas de contas; sendo estas *um meio* e não *um fim*, é preciso não esquecer o que se tem em vista ao emprehendel-as.

A este proposito, é curioso notar que, tendo a junta informado na acta de 22 de setembro, relativa á construcção (1º semestre de 1911) que esta fora feita contrariamente ao que determina o art. 1º das instrucções, sem projectos approvados, entretanto declara na acta de 3 de novembro seguinte (relativa ao 2º semestre de 1911) que, «apresentados pelo representante da companhia os documentos de que tratam os artigos dez e doze das instrucções de dois de janeiro de mil oitocentos e noventa e sete, bem como os relativos ás medições provisórias, já rubricados pelo engenheiro fiscal, foram todos os documentos examinados pela Junta, que, achando-os devidamente legalizados e de conformidade com os preços approvados pelo Governo...

Que valor tem esta declaração ao lado do facto supra assignalado, de que não existem planos approvados? Em que baseou o engenheiro fiscal as medições provisórias a que se refere a Junta?

O que esta devia ter em vista com a tomada de contas do trafego éra, fixado o custo kilometrico do trecho correspondente dentro do maximo indicado pelo contracto, fazer o calculo dos juros devidos pelo Governo, e assignalar o resultado, de accôrdo com o modelo que termina as «Instrucções» a que a Junta se refere; isto depois de verificar se as tarifas *approvadas* tinham sido bem applicadas e se os vencimentos do pessoal, etc., estavam de accôrdo com os quadros *approvados* pelo Governo.

Ora, como se vê dos telegrammas annexos, a fiscalização desconhece tarifas e quadro do pessoal approvados pelo Governo, convindo notar que foi esta a segunda tomada de contas do trafego e que a primeira foi presidida pelo mesmo representante do Governo.

Depois de indicar o *deficit* deduzido de documentos de receita e despeza, cuja legalidade não se póde assim constatar, a Junta termina declarando que «o capital depositado é de 13.312.500 francos e mais 757:987\$ (papel)», ao que eu accrescento: — não para o trecho em trafego, mas para a construcção de toda a estrada desde o começo.

Dir-se-ha que o trafego é provisorio (ha quatro annos e tanto) e que o trecho em trafego é, por isso, considerado em construcção.

Realmente, verifico que na tomada de contas da construcção figuram obras feitas no trecho em trafego, sem discriminação.

Mas, neste caso, para que fazer uma acta de tomada de contas do *trafego* com citação das instrucções de 2 de janeiro de 1897?

Em relação á construcção, o fim da tomada de contas, segundo os arts. 10, 12 e 18 das instrucções de 2 de janeiro, combinados com a clausula XXX do decreto 3.812, de 17 de outubro de 1900, seria apurar os resultados das medições feitas *de accôrdo com os planos approvados* para verificar que parte do capital autorizado fôra legal e realmente applicada á estrada, dentro de um certo prazo, para calcular sobre esta base (e feito o desconto em favor do Governo dos juros pagos pelo banco em que fôra feito o deposito) quaes os juros devidos á companhia.

Em vez disso, a Junta se limita a repetir o que já declara na acta do trafego: que sendo de 13.312.500 francos o capital depositado pela companhia e de 757:987\$000 (papel) a importancia de que trata o decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, «resulta para o Governo o compromisso de juros de 6 % sobre as referidas quantias.»

Ha quatro annos e tanto está em trafego provisorio um trecho cuja metade não teve sequer approvados os estudos e o Governo continúa a pagar juros do total dos depositos

realizados, desde o começo, quando a sua responsabilidade é limitada pelo contracto a 30 contos por kilometro de linha concluida. E não se tem tratado de apurar o custo kilometrico do trecho em trafego.

Da acta de tomada de contas da companhia, datada de 1 de setembro de 1908, consta que foram glosados 776:298\$393, cujo emprego fôra feito em serviços não autorizados; entretanto, as actas continuam a concluir pelo pagamento dos juros sobre todos os depositos realizados desde o inicio e sobre o capital fixado pelo decreto n. 4.258 l

Que adiantou a gloza?

A' vista desta summaria exposição, sou de parecer:

a) que as presentes actas nenhuma significação positiva tem e que, portanto, não devem ser accetitas;

b) que se mande aclarar a situação desta companhia para se apurarem as verdadeiras responsabilidades do Governo e para que seja possível tratar de normalizar a sua situação.»

Em relação aos documentos referentes á tomada de contas correspondentes ao segundo semestre de 1912, a Secção de Contabilidade, como verá V. Ex. pelo parecer junto, insisto nas mesmas considerações para demonstrar a irregularidade das contas apresentadas, o estado de abandono em que estão os serviços da linha em construcção e a deploravel decadencia da parte em trafego, o que tudo demonstra a completa inobservancia do contracto, por parte da companhia, que, por este facto, não pôde ter direito á garantia de juros, por não estarem em condições de ser approvadas as respectivas contas.

Em officio n. 343, de 1 de abril do corrente anno, do qual aqui junto cópia, tive a honra de informar a V. Ex. minuciosamente sobre as condições financeiras desta companhia e da situação em que ella se acha para com o Governo Federal, em face dos contractos que regulam a respectiva concessão, e, em officio n. 886, de 24 de julho ultimo, tambem junto por cópia, occupei-me novamente, do assumpto, informando uma petição da referida companhia.

Por estas informações e os pareceres das secções, acima transcriptos, terá V. Ex. sobejos elementos para reconhecer a situação anomala em que se acha a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, que, tendo incorrido, por vezes, na pena de caducidade, prevista nos respectivos contractos, continúa a onerar o Thesouro Nacional com o pagamento da garantia de juros sobre um capital destinado expressamente a trabalhos, que não tem sido avaliados e cuja applicação ou destino ella não tem justificado.

As actas das tomadas de contas, como verificará V. Ex. pelas alludidas informações, não estão em condições de ser approvadas, porque as despezas consignadas não foram auto-

rizadas ou justificadas, na forma dos regulamentos que regem o serviço da tomada de contas.

Como, porém, pelo recente acto de V. Ex., autorizando a companhia a realizar um novo empréstimo para a execução do seu contracto, se verifica o pensamento em que está o Governo de tornar uma realidade a construcção da estrada de ferro, de que é ella concessionaria, penso que, como medida acauteladora dos interesses do Thesouro, se torna preciso obrigar a referida companhia a uma prévia prestação de contas, para apuração do custo das obras realizadas e das responsabilidades reaes do Governo, pela respectiva garantia de juros, antes de serem tomadas novas obrigações, sobre o novo empréstimo que foi ella ultimamente autorizada a contrahir.

Em solução ao officio n. 1.127, de 18 de setembro ultimo, desta Inspectoria, se dignou V. Ex. declarar que a tomada de contas da Estrada de Ferro de Tocantins não póde deixar de ser effectuada regularmente e no devido tempo, de accôrdo com o contracto e as instrucções de 2 de janeiro de 1897, cumprindo que se providencie no sentido de promptificar-se a companhia, sem mais demora, para a reunião da junta competente, sob pena de ser applicado o art. 24 das mesmas instrucções.

Ora, como verá V. Ex. pelas informações acima transcriptas, entre as irregularidades que impedem a apuração regular das contas da companhia, se destacam as duas seguintes:

1ª, 23 kilometros dos 43 em trafego provisorio, desde 1908, e mais 15 em construcção, não tiveram os estudos approvados pelo Governo, não tendo sido sujeitos á sua approvação;

2ª, não existem documentos, nem no archivo da fiscalizaçáo, nem no escriptorio da companhia, no Pará, por onde se possa apurar o custo effectivo dos 43 kilometros em trafego.

Nestas condições, é de presumir que a nova tomada de contas, no Pará, se resentirá dos mesmos vicios das anteriores, que as invalidam por completo pelo que julgo, como a melhor solução para o caso, um acto expresso de V. Ex., autorizando esta Inspectoria a chamar a companhia a uma prestação de contas para justificar a applicação do capital, cujos juros lhe tem sido pagos regularmente pelo Thesouro Nacional.

E' este o meu parecer, salvo melhor juizo de V. Ex.»

As informações constantes do officio que acabo de reproduzir determinaram as resoluções de V. Ex. contidas no seguinte aviso n. 162, de 11 de novembro:

«N. 162 — Tendo presentes as actas das tomadas de contas dos dous semestres de 1911 e 1912, dos trechos em trafego e construcção da Estrada de Ferro de Tocantins, de

que é cessionaria a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil; bem assim as informações que a respeito prestastes em officio n. 656|Z, de 13 de outubro ultimo.

Verifica-se do exame da materia:

1º, é extranhavel, que só em fins de setembro de 1912, se tenha reunido a commissão para as tomadas de contas relativas aos 1º e 2º semestres de 1911 e 1912;

2º, o processo das tomadas de contas não foi regular, porquanto, não tendo sido ainda apurado o custo do trecho de 43 kilometros em trafego, desde 24 de dezembro de 1908, este processo, *ex-vi* das instrucções de 2 de janeiro de 1897, devia consistir em fixar aquelle custo dentro do maximo kilometrico exarado no contracto, fazer o calculo dos juros devidos pelo Governo e assignalar o seu resultado, de accôrdo com o modelo annexo ás citadas instrucções;

3º, esta apuração do custo deixou de ser feita por não existirem documentos nem no archivo da fiscalização, nem escriptorio da companhia, no Pará;

4º, da extensão total de 58 kilometros em trafego e construção apenas 20 foram approvados pelo Governo;

5º, nenhuma referencia é feita nas actas ao recolhimento do imposto de transito, em contrario á ordem em vigor deste Ministerio.

Em vista de taes condições, que, sobretudo, delatam a situação anormal dos serviços a cargo da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, determino que sejam com urgencia effectuadas novas tomadas de contas dos quatro semestres precitados com estricta observancia de todas as instrucções em vigor, em ordem, principalmente, a serem apurados o custo das obras realizadas e as responsabilidades reaes do Governo pela respectiva garantia de juros.

Dadas as alludidas irregularidades na prestação de contas, resolvo, outrosim, que de accôrdo com o § 5º da clausula XXX do contracto, autorizado pelo decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e art. 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897, os juros devidos á companhia só sejam pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.»

Em consequencia desse despacho, foi expedido o aviso n. 16, de 26 de novembro, publicado no *Diario Official* de 27 do mesmo mez, em que V. Ex. declarou ao Sr. delegado fiscal do Thesouro Nacional em Londres ter resolvido, por estar entregue ao transito publico parte da estrada e de accôrdo com o § 5º da clausula XXX do contracto, autorizado pelo decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, e art. 24 das Instrucções do Ministerio de 2 de janeiro de 1897, que os juros garantidos para a construção da estrada só seriam pagos, d'ora em diante, em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do seu custeio, exhibidos pela companhia e devidamente examinados

pêlos agentes do Governo, cessando, por essa fôrma em relação a ella o regimen de pagamentos dos juros semestraes por antecipação ás tomadas de contas.

Dessa decisão foi, porém, exceptuado, nos termos do aviso n. 17, de 5 de dezembro de 1913, o segundo semestre de 1913, para o effeito de poder ser paga á companhia a garantia de juros relativos ao mesmo semestre, desde que findo estivesse o mesmo, por antecipação á respectiva tomada de contas.

Não se tendo conformado com a decisão constante do aviso n. 162, de 11 de novembro, a companhia solicitou reconsideração da mesma em longa petição que tive a honra de transmittir a V. Ex. no officio n. 188, de 9 de março do corrente anno, o qual, como o anterior e devido á relevancia do assumpto de que se trata, reproduzo textualmente, juntamente com o aviso de V. Ex. mantendo em todos os seus termos a anterior resolução constante do aviso n. 162.

«N. 188 de 9 de março de 1914—A Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, tendo tomado conhecimento do aviso n. 162, de 11 de novembro de 1913, relativo á Estrada de Ferro de Tocantins, de que é cessionaria, pede, na inclusa petição, a V. Ex. reconsideração da decisão constante do citado aviso, esperando ser attendida.

Pleiteando sua pretensão em uma longa exposição, que procurarei resumir, diz a companhia:

a) que, de conformidade com as disposições combinadas dos arts. 20 e 22 das Instrucções de 2 de janeiro de 1897, estava ella recebendo a garantia de juros na Delegacia do Thesouro em Londres, nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior», regimen que o art. 24 do mesmo Regulamento faz cessar, quando as companhias deixam de prestar as contas nos prazos fixados, e como meio de coagil-as ao cumprimento de seu dever. Neste caso, trata-se de uma penalidade que só deverá ser applicada quando as companhias, por deliberação propria, deixarem de cumprir aquella obrigação, e jámais quando não se tenham ellas recusado á prestação de contas, embora esta não se tenha realizado no prazo regulamentar, quaesquer que sejam os motivos.

Ora, verificado que a tomada das contas dos semestres de 1911 e 1912 foi feita fóra dos prazos marcados no art. 2º das instrucções, seria preciso indagar si deste facto cabia responsabilidade á companhia e resultou prejuizo aos interesses publicos, para ser julgada tal responsabilidade, «por isso que não póde haver pena sem culpa, nem delicto sem effeito».

Pretende a companhia que nenhum prejuizo resultou da demora na tomada de contas, não lhe cabendo, além disto, responsabilidade por tal demora, uma vez que sendo minoria na junta e não sendo ella quem a convoca, não foi por ella commettida a infracção do regulamento, posto que, confessa, a demora da reunião na junta tivesse sido com ella companhia combinada, «tendo-se em attenção razões de conveniencia dos proprios serviços que a cada parte compete realizar». Não tendo, pois, a companhia se recusado a comparecer á reunião da junta, quando foi esta convocada, não lhe póde

ser imputada a falta prevista no art. 24 do regulamento que della não dependeu;

b) que em relação aos demais itens do aviso, contra o qual reclama, a serem elles exactos, só poderiam determinar a annullação da tomada de contas para ser novamente feita, expurgadas das falhas verificadas, falhas que a companhia não julga existirem, porque os 43 kilometros de linha em trafego provisorio, desde 24 de dezembro de 1908, ainda não foram entregues ao trafego definitivo por muitos motivos, entre os quaes o bastante de não estarem concluidos, sendo certo que a apuração do custo destes 43 kilometros presuppõe a sua conclusão.

Ora, não estando estes concluidos, «é evidente, diz a companhia, que as tomadas de contas só pódem consistir na verificação das importancias despendidas na construcção delles durante o semestre em exame, tendo-se em vista os documentos comprobatorios e demais formalidades consignadas nas citadas instrucções». Concluindo a argumentação, diz a companhia: « Isto é o que tem sido feito, com approvação do Governo, e, assim, se tem chegado á apuração do dispendio parcial, relativo a cada semestre ». « A simples somma dessas apurações semestraes representará no fim da construcção o custo final das obras »;

c) que, quanto ao item 3º do aviso n. 162 houve tambem equívoco, visto como os documentos nelle referidos não pódem estar sinão no seu archivo, sendo desnecessarios para a apuração final do custo das obras, que se obtem pelo exame das actas das apurações parciaes, visto ser um trabalho inutil refazer operações que já foram feitas;

d) que nos contractos da companhia existem simultaneamente duas especies de regimen de garantias de juros, ou, melhor, dous regimens de garantias de juros perfeitamente distinctos, confirmado este facto pelo art. 18 das instrucções para as tomadas de contas das companhias que gosam de garantia de juros nas expressões « as companhias que tenham o regimen de deposito », o que demonstra haver mais de um regimen de garantia de juros.

Effectivamente, para a companhia existe um, que ó o estabelecido pelo decreto n. 7.960, de 29 de dezembro de 1878, e está representado no contracto, por transcripção integral, na clausula XXX e seus §§ 1º, 2º, 3º e 5º, do decreto n. 3.812, de 1900, e outro que foi creado justamente para facilitar a realização de um grupo de estradas de ferro, a da peticionaria inclusive, e está representado no contracto pelo § 4º da clausula XXX do citado decreto n. 3.812.

Dissertando sobre o assumpto, diz ainda a companhia:

— O simples confronto desse paragrapho com os outros referidos revela a existencia de um novo regimen collocado ao lado do anteriormente existente, o que se torna evidente sem que seja mesmo necessario recorrer ao elemento historico para a sua exacta interpretação, por isso que entendida de modo contrario daria em resultado completo absurdo.

A primeira especie de garantia de juros, creada, antes

de 1878, mas desde então conservada e mantida sob as disposições basicas, approvadas pelo decreto n. 7.960, daquelle anno, é a garantia de juros papel, que visa facilitar o levantamento de capitaes dentro do paiz. Ella se refere mesmo ás *chamadas de capital*.

Surgindo em uma época, em que apenas começavam entre nós, timidamente, as construcções das estradas de ferro, aquellas bases não podiam ter sinão um alcance limitado, como limitado era o objectivo que, por meio dellas, se visava alcançar.

Procurava-se construir estradas com recursos obtidos dentro do paiz, recursos que, em taes condições, não podiam nem careciam ser obtidos sinão gradativamente, á medida que as obras se fossem realizando.

Dahi as disposições claras do § 1º, da clausula XXX, do decreto n. 3.812, que é a reproducção do § 1º, da clausula II, do decreto n. 7.960, de 1878.

Mas, com o advento da Republica, dous factores novos concorreram, que modificaram completamente as condições do problema. O primeiro foi a necessidade verificada de ser dado grande desenvolvimento á construcção de estradas de ferro. O paiz carecia de receber forte impulso para o seu progresso e as estradas de ferro na Europa e nos Estados Unidos da America estavam provando ser elementos efficazes e indispensaveis do desenvolvimento economico. Entre nós mesmos ellas já tinham vivido a sua phase de ensaio; era, pois, chegada a occasião de multiplicar-as. Por um só decreto, o Governo Provisorio concedeu seis grandes linhas ferreas (decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890). Mas essas novas linhas não podiam ser realizadas com os recursos existentes dentro do proprio paiz.

Era, portanto, indispensavel buscar-os no estrangeiro. Esta necessidade foi o segundo factor, que acarretou a modificação do regimen da garantia de juros, ou, melhor, a criação de uma nova modalidade de garantia de juros, por isso que a primeira fórmula subsistiu e ainda tem applicação aos capitaes eventualmente obtidos no paiz.

Essa segunda especie de garantia de juros que, como já dissemos, foi creada pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, origem das concessões da companhia, é a garantia de juros *ouro*, por isso que seria impossivel attrahir capitaes estrangeiros, sem tornar constante e invariavel a garantia a elles offerecida. Taes foram as razões determinantes dessa criação; a prova dos nossos argumentos está na clausula XXXI do decreto n. 862, citado. De facto, essa clausula, que é a reproducção integral da clausula 1ª do decreto n. 6.995, de 1878, pelo qual foram estabelecidas as bases geraes para a concessão de garantias de juros, em sua fórmula primitiva, foi accrescida da seguinte disposição, que pela primeira vez apparece na nossa legislação ferro-viaria: «si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros para todas as operações.»

«E, por outro lado, e pelas mesmas razões, como seria praticamente irrealizavel o levantamento de pequenos em-

prestimos, correspondentes ás necessidades dos trabalhos de cada anno, foi estabelecido que as companhias podem « si lhes convier, levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno », depositando-o, com prévia autorização do Governo. « Neste caso, os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos » (§ 4º in fine da clausula XXXII do decreto n. 862 citado, idem da clausula XXX do decreto n. 3.812, de 1900).

Essas disposições, que surgiram juntas, que tiveram a mesma origem, que representam o mesmo pagamento, completam-se, formando um regimen especial de garantia de juros, — o regimen do deposito, como o determinou o art. 18 das instruccões de tomada de contas.

E' evidente que os dous regimens de garantia de juros não se pódem confundir na sua execução. A companhia tem o direito de preferir um delles, mediante annuencia do Governo (§ 4º da clausula XXX do decreto n. 3.812, de 1900, e art. 4º do decreto n. 5.046, de 27 de dezembro de 1904).

Mas, uma vez verificada essa preferencia e sendo ella approvada pelo Governo, está consummado o accórdio que obriga e regula a fiel execução do regimen adoptado, não sendo mais possivel modificá-lo, nem mesmo pela intromissão em um delles de condições que pertençam ao outro, salvo accórdio das vontades das partes contractantes.

Ora, a companhia applicou em trabalhos preliminares da estrada de ferro apenas a importancia de 757.987\$200, levantada no paiz, e assim reconhecida pelo Governo, por decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901. Só essa importancia vence juros papel.

Os capitaes, porém, que posteriormente foram empregados pela companhia na estrada, foram levantados no estrangeiro, de conformidade com o § 4º da clausula XXX do decreto n. 3.812, de 1900, e, mediante autorização do Governo, foram depositados em um estabelecimento bancario, por elle designado. As quantias assim depositadas vencem juro *ouro*, até que a construcção da linha esteja concluida. Concluida ella, será então verificado o custo total das obras, afim de ser definitivamente observado o limite de 30 contos por kilometro, papel ou ouro, conforme o regimen de garantia adoptado, isto é, conforme tenha sido o capital levantado no paiz ou fóra delle.

Assim, pois, a commissão de tomada de contas não tinha que calcular os juros que o Governo deve, por estar a companhia no goso do regimen de deposito. Os juros devidos são os de 6 %, ouro, sobre o capital depositado com autorização do Governo, enquanto durar a construcção, nos termos do contracto (§ 1º da clausula XXX do decreto n. 3.812). Terminada a construcção e fixado definitivamente o capital garantido dentro do seu limite legal, o Governo, ou a companhia, terá o direito ao reembolso do que tiver sido pago a mais, ou recebido de menos, conforme a hypothese.

Impossivel, além de illegal, como já ficou demonstrado, seria modificar o pagamento dos juros durante a construcção

da estrada. De facto, a garantia de juros é uma fiança que o Governo concede ás companhias para que ellas consigam levantar os grandes capitães de que hajam mistér, e que, sem essa fiança, ficariam descobertos, todo o tempo que durasse a construcção da obra, que, afinal, constituirá a sua garantia real e definitiva.

Terminada a obra, porém, ella garante, além do capital, seus juros e sua amortização. A garantia do Governo passa a ser apenas nominal, se a obra construida corresponde inteiramente ás previsões de lucro que a determinaram, ou será reduzida, só ao necessario para completar a differença entre os juros do capital e a renda liquida apurada, ou, ainda, terceira hypothese, que, aliás, poderá ter logar em qualquer tempo da exploração da obra, a sua renda alcança um limite tal que dá logar ao reembolso ao Governo das importancias por elle despendidas com a garantia de juros (clausula XXXIV, do decreto n. 3.812 citado).

De outro modo não pôdem ser applicados, nem entendidos os regimens de garantias de juros, por isso que seria desnatural-os completamente, tornando-os imprestaveis aos fins para que foram creados;

e) que o item 4º do aviso não está redigido com clareza, dando logar a duvidas, porque diz elle: «da extensão total de 53 kilometros em trafego e construcção apenas 20 foram approvados pelo Governo», perguntando a companhia se a approvação a que ahi se faz menção será a da construcção dos 20 kilometros, uma vez que ha a referencia ao trafego, ou será, simplesmente, a dos estudos? E diz ainda a companhia:

—Essas perguntas podem ser respondidas conjunctamente pela simples citação dos factos e dos actos officiaes referentes ao assumpto.

Os estudos da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, hoje uma secção da Estrada de Ferro de Tocantins, foram approvados totalmente pelo decreto n. 1.722, de 2 de junho de 1894, sendo, então, fixada sua extensão em 184 kilometros e 200 metros. Reconhecida, posteriormente, a necessidade da revisão desses estudos, foi ella feita na extensão de 20 kilometros e approvada pelo decreto n. 5.046, de 27 de dezembro de 1904. Posteriormente, porém, a 18 de abril de 1906, attendendo ao que requereu a companhia e porque se verificasse que o rio Tocantins, numa grande cheia occorrida de dezembro de 1905 a março de 1906, havia alcançado a grade e destruido cerca de cinco kilometros de linha construida, o Sr. Ministro da Viação «autorizou a companhia a alterar o traçado anteriormente approvado pelo decreto n. 5.046, de 27 de dezembro de 1904, podendo deslocar a linha na parte que margeia o rio Tocantins, para o planalto que dista approximadamente seis kilometros da directriz acceita e a apresentar *opportunamente* os estudos respectivos no trecho que houver soffrido alteração».

Tendo a companhia desde os fins de 1906 reconhecido a necessidade do prolongamento da linha ferrea nos dous sentidos, como requereu então ao Governo, era natural que taes estudos só fossem feitos depois que, reconhecida pelo Governo

aquella necessidade, fossem autorizados os prolongamentos, visto que podiam influir no traçado da secção intermediaria.

« Cumpre ainda accentuar que os prazos de construcção e revisão dos estudos daquella secção estão correndo simultaneamente, conforme foram fixados pelo decreto n. 10.239, de 28 de maio ultimo. Não existe, pois, no caso nenhuma irregularidade.

f) que, a falta de recolhimento do imposto de transitio não prejudica o pagamento dos juros e que a companhia estava persuadida de que, sendo o trafego provisorio e especial, não devia haver cobrança de semelhante imposto, mas que ella está providenciando agora para recolher todo o imposto que deveria ter sido pago;

g) que, finalmente, espera a companhia haver demonstrado: 1º, que não deu motivo para lhe ser imposta a pena do art. 24 das instrucções de 1897; 2º, que as tomadas de contas dos semestres de 1911 e 1912, feitas do mesmo modo que as anteriores, todas approvadas, maximé as de 1909 e 1910, posteriormente á abertura do trafego provisorio, foram executadas regularmente, não havendo motivo para não serem approvadas e mandadas fazer novamente, pelo que espera que V. Ex. tornará sem effeito o referido aviso n. 162, de 11 de novembro ultimo. »

Assim expostos os argumentos da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, que, para não serem desvirtuados pelo resumo, transcrevi na integra, em suas partes mais importantes, passo, em seguida, a estudal-os:

a) as instrucções de 2 de janeiro de 1897, para o serviço de tomada de contas das companhias de estrada de ferro, constituem um corpo harmonico, em que as disposições dos seus diversos artigos componentes se completam, regulando um serviço que, é preciso convir preliminarmente, deve estar sendo executado com toda a regularidade, de conformidade com um contracto préviamente estabelecido. Si, porém, o Governo verifica que a companhia contratante (e é o caso da peticionaria) após cerca de um quarto de seculo de expedientes protelatorios, em que tem recebido pontualmente do Thesouro Nacional quantia superior a tres mil contos de réis, para executar uma determinada obra de utilidade para o paiz, não tem um só metro desta entregue definitivamente ao serviço, porque, segundo ella propria o affirma, ainda não está em condições de ser feito; si, por outro lado, examinado o contracto, verifica o Governo que os onus a que tem estado sujeito e que tem regularmente satisfeito correspondem a obrigações por parte da companhia, a que ella não tem dado absolutamente cumprimento, fugindo, além disto, ao dever indiscutivel de justificar, não simplesmente o emprego mais ou menos regular, segundo seu criterio administrativo, do capital que lhe está sendo garantido, mas a sua applicação regular nos termos expressos em que esta applicação lhe dá direito á percepção dos juros de que tem gosado regularmente; é evidente que, em taes condições, o contracto não está sendo cumprido pelas duas partes

contractantes com a mesma correccão e pontualidade e que ao Governo, a parte prejudicada, cabe o incontestavel direito de suspender a satisfação de suas obrigações até que a companhia dê pleno cumprimento ás que lhe são impostas pelo mesmo contracto.

Pretenderá, porventura, a companhia que o Governo está na obrigação de pagar, sem recalceitar, os juros de seu emprestimo, porque o autorizou expressamente para um determinado serviço, ficando ella livre de realizar, ou não, tal serviço, hoje por uma, amanhã por outra razão, e sempre com formal violação de compromissos claros, expressos, precisos, que livremente assumiu?

O aviso, contra o qual reclama a companhia, não declarou suspenso o pagamento dos juros, porque as suas contas tivessem sido prestadas depois dos prazos regulamentares, mas porque, não tendo sido regularmente prestadas, em relação aos dous semestres de 1911 e primeiro de 1912, pelo que se mandou proceder a nova tomada de contas, verificou-se evidentemente a hypothese do art. 24 das instrucções. Com effeito, na expressão — « se as companhias deixarem de apresentar as contas nos prazos fixados no art. 2º, do referido art. 24 » — ha, e ninguem o negará, duas idéas que constituem dous factos distinctos e obrigatorios para as companhias: um referente á apresentação das contas; outro ao prazo dentro do qual devem ser ellas apresentadas.

A omissão de uma destas obrigações autoriza a applicação da penalidade do citado art. 24. A companhia incorreu nas duas omissões; se em relação a uma — excesso de prazo — póde encontrar escusa no facto de não lhe competir a convocação da junta; em relação á outra — a falta de documentos para legalizar as contas e justificar o direito á percepção dos juros na fórma do contracto —, cabe-lhe unica e exclusivamente a responsabilidade.

E porque a companhia não tivesse prestado taes contas, como lhe cumpria, não foram ellas approvadas, tendo o Governo mandado proceder a nova tomada de contas.

O argumento de que se serve a companhia e que, frequentemente repetido por outras, parece pretender as honras de um axioma economico-político, é, não ha negal-o, bastante original. Dizem ellas: se o Governo não pagar pontualmente os juros a que se obrigou dos capitaes estrangeiros, ou não mantiver os favores, á sombra dos quaes ellas vieram se collocar no paiz, não só comprometterá seu credito no exterior como provocará até a intervenção diplomatica, que o compellirá ao cumprimento dos seus deveres contractuaes. E assim os zelosos defensores dos creditos nacionaes collocam a nação na situação singular de, tratando-se de capitaes estrangeiros, não ter direitos a fazer respeitar, mas pura e simplesmente deveres a cumprir.

O caso da reclamante nos offerece um exemplo caracteristico da applicação da especiosa doutrina.

O Governo assumiu o compromisso para com a companhia de garantir os juros de 6 %, durante 30 annos, ao capital por ella effectivamente despendido, até o maximo de 30 contos por kilometro, na construcção de uma determinada estrada de ferro, reconhecida de utilidade publica, e que dentro de um prazo expressamente determinado, deveria estar trafegando e prestando, portanto, os serviços justificativos dos onus impostos ao Thesouro Nacional. Ha já cerca de uma dezena de annos que o Governo vem cumprindo

regularmente o compromisso assumido, sem que a companhia tenha entregue ao trafego regular um só kilometro de estrada, e sem que demonstre, não direi a intenção, mas a capacidade de o fazer, visto como, a cada prorogação de prazo que lhe é concedida, segue-se um novo pedido para prorogal-os, ora por uma, ora por outra razão, mas sempre positivamente por lhe faltarem os meios necessarios para realizar o trabalho a que se comprometteu e por conta do qual vae recebendo regular e pontualmente as garantias concedidas pelo Governo para tal fim. No andar das cousas, como teem vindo e vão, não será muito exaggerar admittir-se a hypothese de vermos decorridos os 30 annos de garantia de juros, sem que a companhia tenha dado por concluido um palmo de linha ferrea, tendo, porém, o Theouro Nacional pago durante todo o periodo os juros de um avultado capital, por assim o exigirem o credito interno do paiz, a integridade e soberania deste, por se tratar de capitaes estrangeiros, protegidos pela diplomacia e a força das respectivas nações.

Com taes theorias, não haveria melhor negocio para os capitaes estrangeiros do que arranjam contractos com o Brazil, e nos quaes estivesse envolvido o Governo.

A suspensão do pagamento da garantia de juros á Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil é um acto de zelo e de moral administrativa, que deve ser mantido enquanto esta companhia não demonstrar cabalmente ao Governo que os capitaes, cujos juros reclama, foram applicados de accôrdo com os termos expressos do respectivo contracto, o que, adeante mostraremos, não tem sido feito, ou, pelo menos, não tem sido provado.

b) a companhia, sem duvida, com o respeito supersticioso pelo capital estrangeiro, entende que a serem aceitaveis os motivos allegados nos demais *itens* do aviso n. 162, não deveriam os seus effectos ir além da annullação das actas das tomadas de contas, sendo certo que mesmo esta annullação não se justifica, porque os 43 kilometros abertos desde 1908 ao trafego provisório, ainda não o foram ao definitivo, não havendo, portanto, opportunidade para a apuração do custo total, que, aliás, póde ser feita pela simples somma das apurações parciaes.

Ora, o facto de terem sido annulladas as tomadas de contas dos dous semestres de 1911 e primeiro de 1912, e nos termos em que o foram, demonstra que as contas correspondentes a estes periodos, apresentadas pela companhia, não justificaram, segundo o criterio do Governo, em face do respectivo contracto, as despezas realizadas pela companhia nos termos do mesmo contracto, resultando dahi a presumpção de que esta não tem cumprido regularmente as suas obrigações contractuaes.

Póde não ser exacta esta presumpção, originada em irregularidades, ou na deficiencia de documentos necessarios a legalizar o processo da tomada de contas; mas, enquanto não forem corrigidas taes irregularidades, ou completadas as provas documentaes, de harmonia com as exigencias contractuaes, estará ella de pé e justificado o modo de ver e de julgar por parte do Governo, cujo criterio, não pretenderá a companhia, subordinado ao seu.

E como a companhia já havia recebido, com a costumada regularidade os juros correspondentes aos semestres em questão, não cabia ao Governo outro alvitre, para chamal-a ao cumprimento de sua obrigação indiscutivel, qual é a de prestar as respectivas contas, do

accôrdo com os compromissos assumidos no contracto, que assignou, senão suspender o pagamento dos juros do capital autorizado, até que ella apresente documentos e razões bastantes que demonstrem que seu procedimento em relação á applicação deste capital, cujos juros reclama, está de accôrdo com as disposições do mesmo contracto. Como acima ficou dito, a companhia, por este facto, incorre na sancção do art. 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897, porque, se lhe não cabe a responsabilidade da demora da reunião da junta apuradora das contas, cabe-lhe a de, apesar desta demora, não ter apresentando os documentos em devida ordem, de modo a poderem ser as suas contas approvadas pelo Governo.

E' que os factos autorizam a presumpção de que á companhia cabe a responsabilidade na demora da reunião da junta apuradora, além dos prazos determinados nas instrucções, demonstra sem duvida o telegramma da fiscalização, de 31 de janeiro proximo passado, em que esta declara não poder reunir a junta para a tomada de contas do primeiro semestre do anno de 1913, por não ter a companhia quem a represente para tal fim, no Pará, permanecendo as mesmas irregularidades citadas no aviso n. 162, e que determinaram a annullação das tomadas de contas de 1911 e 1912.

Assim, pois, a suspensão do pagamento da garantia de juros, determinada por V. Ex., Sr. Ministro, foi legal, porque a companhia não satisfaz as exigencias do art. 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897, e porque, como mais amplamente ficará adeante demonstrado, não tem ella cumprido as disposições expressas de seus contractos, notadamente as da clausula XXX das que acompanharam o decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900.

c) o Governo não se equivocou quando, no *item* 3º do aviso n. 162, apontou, entre as irregularidades notadas na tomada de contas, o facto de não poder ser feita a apuração do custo da estrada, por não existirem documentos, nem no archivo da fiscalização, nem no escriptorio da companhia, no Pará.

Ao Governo pouco importa o local em que a companhia julgue dever guardar com mais segurança os seus documentos, mas, evidentemente, este facto não a pôde eximir da obrigação inilludivel de apresental-os á autoridade a quem cabe expressamente apreciar-os, para julgar da sua legalidade, no local em que, por lei, accôrdo ou conveniencia do serviço, exerce esta autoridade suas funcções. A companhia sabe que a junta apuradora das suas contas, e de que ella propria faz parte, se reúne no Pará, pois, se permite, sob pretexto de não os julgar necessarios alli, conservar em seu escriptorio, no Rio, documentos authenticos, indispensaveis para fazerem provas perante aquella junta, pretendendo, dest'arte, regular, a seu arbitrio, o modo por que deve a mesma dirigir seus trabalhos e regular o seu exame e julgamento.

d) diz a companhia que em seus contractos existem simultaneamente dous regimens de garantia de juros: um especificado nos §§ 1º, 2º 3º e 5º, e outro no § 4º da clausula XXX do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900.

Diz a referida clausula:

« A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro

mez, depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.º Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras de cada anno. Para esse fim, a companhia apresentará ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para a fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencia de accões, etc.

§ 3.º Nos capitales levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza, necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparatus, acima referidos, empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o, desde que o deposite no Thesouro Nacional ou na delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigir e mediante pedido dirigido com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso, os juros garantidos, de 6 % ao anno, serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5.º Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidacão da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela Companhia e devidamente examinados pelos Agentes do Governo.»

Effectivamente, por esta clausula, estão previstas duas hypotheses que correspondem, sem duvida, a dous regimens reguladores da garantia de juros.

Por uma dellas, emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as *quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias*, sendo que as chamadas *limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno*, de accôrdo com o orçamento respectivo, ces-

sando, porém, o pagamento dos juros, se, decorrido o anno, dentro do qual deva ser applicado o capital autorizado, não estiverem concluidas as obras para cuja execução foi autorizada a chamada, voltando novamente a serem pagos os juros desse capital, depois de concluidas as obras para execução das quaes foi autorizado o deposito. Entregue a estrada, em parte ou no todo, ao trafego, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços da liquidação da receita e despeza do custeio e, bem assim, serão creditados á garantia durante a construcção, os juros pagos pelos estabelecimentos bancarios sobre as quantias nelles depositadas.

Pela outra hypothese, ou regimen, servindo-nos das expressões da companhia, foi-lhe permittido, se lhe conviesse, levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, desde que o depositasse no *Thesouro Nacional* ou na delegacia em Londres para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigisse e mediante pedido dirigido com antecedencia de 90 dias.

Eis em que consiste a diversidade dos regimens.

A clausula XXIX do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, que reproduz a XXXI do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, estabelece que «se os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as operações», mas esta disposição não crea, como pretende a companhia, dous regimens para a execução do contracto, mas simplesmente assegura a ella, companhia, os meios de adquirir os capitaes, de que necessitar, no estrangeiro, sem que por este facto sejam introduzidas quaesquer outras alterações nas obrigações reciprocas entre as partes contractantes, a não ser — fique bem entendido — a obrigação por parte do Governo de pagar os juros em ouro ao capital obtido no estrangeiro.

O que constitue, pois, a diversidade dos regimens, na execução do contracto da companhia, é, não a origem, nacional ou estrangeira, do capital adquirido para a construcção da estrada, mas, precisamente, o modo de formação ou aquisição deste capital, segundo tenha sido, para isto, adoptada a hypothese do § 1º ou a do § 4º da clausula XXX do decreto n. 3.812, ou XXXII do de n. 862, citados.

Ou as quantias chamadas pela companhia e necessarias ás construcções de cada anno são depositadas em estabelecimento bancario, a juizo da mesma companhia, receberão os juros, se empregadas dentro do anno, nos termos do § 1º da clausula referida, ou a companhia julga preferivel chamar capitaes superiores ás necessidades de um anno, e, neste caso, para ter direito aos juros ininterruptamente, deverá recolher o mesmo capital ao *Thesouro Nacional* ou á delegacia em Londres e fazer as retiradas nos termos do § 4º da mesma clausula.

Por qual destes dous regimens optou a companhia? Não tendo recolhido o capital, que foi autorizada a chamar, nem ao *Thesouro Nacional*, nem á delegacia em Londres, preferiu, evidentemente, a hypothese ou o regimen do § 1º da clausula XXX do decreto n. 3.812. Mas, como por esta hypothese, ou por este regimen, a companhia não tem direito a receber os juros senão do capital autorizado, que tiver sido empregado, dentro dos prazos marcados, de accôrdo com os orçamentos approvados, e como taes prazos tenham ha muito sido excedidos sem que a companhia procure justificar a applicação de tão

avultados capitaes, entregando ao trafego uma extensão de linha que lhe corresponda, é evidente que nenhum direito lhe assiste á percepção de juros, que reclama.

Estando limitada a 30 contos por kilometro a garantia de juros estabelecida no contracto, não me parece improcedente acreditar-se que a companhia, dada a pequena extensão kilometrica que tem construido, procure oppôr embaraços á fixação do capital correspondente a este trecho, para, insistindo em seus processos protelatorios, continuar a reclamar juros sobre um capital muito superior ao que lhe é garantido pelo contracto.

A suspensão, pois, do pagamento desta garantia, plenamente justificada nos termos do n. 1 da clausula XXX do decreto n. 3.812, é o meio regular de que dispõe o Governo para obrigar-a ao cumprimento do seu contracto, que por multiplas razões tem já incorrido em caducidade.

Na exposição que transcrevemos, da companhia, insiste esta em affirmar que os capitaes empregados na estrada, com excepção da quantia de 757:987\$200, levantada no paiz para despezas preliminares, foram obtidos no estrangeiro, de conformidade com o § 4º da clausula XXX do decreto n. 3.812, de 1900, e, por consequencia, vencem juros *ouro*, até que a construcção da linha esteja concluida.

Nenhuma affirmativa pôde ser mais falsa e absurda. O referido § 4º estabelecendo que os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos, estipula expressamente que, se convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o, *desde que o deposite no Thesouro Nacional ou na delegacia em Londres*. Satisfaz a companhia esta disposição? Como pretende ella que o Governo lhe faça o pagamento integral dos juros a contar das datas dos depositos, sem que ella tenha cumprido a obrigação de fazer o deposito onde o contracto determina expressamente?

Toda a argumentação da companhia, baseada precisamente em uma disposição contractual, que ella não cumpriu, que valor pôde ter? Firmada em premissas falsas, as conclusões não podem deixar de ser absurdas.

e) O *item* 4º do aviso n. 162 está redigido com toda a clareza e accentúa o facto irregular de ter a companhia em trafego e construcção trechos na extensão de 53 kilometros, dos quaes apenas 20 kilometros tiveram regularmente approvados, pelo Governo, os respectivos estudos.

O que está redigido sem clareza é, sem duvida, a explicação da companhia que, confundindo os trechos de linha estudados e construidos, não justifica a irregularidade que commetteu, construindo linhas sem ter os respectivos estudos approvados. A companhia sabe muito bem que a este facto allude a affirmativa do aviso a que se refere.

f) A companhia confessa ter commettido a irregularidade de não entrar para os cofres publicos com a importancia do imposto de transito, no trecho da linha aberto ao trafego provisório. Procura desculpar-se e promete corrigir o abuso. Mais notavel em materia de abuso é, sem duvida, a irregularidade de estar aberto ao trafego provisório, ha mais de cinco annos, este trecho, sem que a companhia se tenha resolvido a abri-lo ao trafego definitivo, para regu-

larizar, como lhe cumpre, um serviço que ella propria tanto encarece e prestar contas do respectivo custo para fiel execução das suas obrigações contractuaes.

g) As considerações que acabamos de fazer, demonstram evidentemente:

1º, que a companhia, por não ter apresentado os documentos indispensaveis á tomada regular das suas contas, correspondentes aos semestres de 1911 e 1912, dando logar a que o Governo annullasse os respectivos processos, mandando proceder a nova tomada de contas, incorreu, sem duvida, nas penalidades do art. 24 das instrucções de 1897;

2º, que o facto de terem sido approvadas contas prestadas com as irregularidades verificadas em processos identicos posteriores, não póde constituir razão justificativa e muito menos um direito para que a companhia pretenda que nestes processos continuem a ser admittidas e acceitas aquellas irregularidades, tanto mais que do exame das clausulas, claras e positivas, do contracto por ella assignado, resulta a convicção de carecer de direito para continuar a receber juros sobre quantias cuja applicação regular, nos termos do mesmo contracto, não tem ella provado.

Por todas estas razões, sou de parecer, Sr. Ministro, que deve ser indeferida a petição da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, sendo mantida a resolução de V. Ex., constante do aviso n. 162, de 11 de novembro do anno passado.»

«Ministerio da Viação e Obras Publicas — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 17 de março de 1914 — Tendo presente o requerimento da Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brazil, de 27 de dezembro de 1913, informado pelo vosso officio n. 188, de 9 do corrente mez, requerimento em que é pedida a reconsideração das decisões constantes do aviso n. 162, de 11 de novembro ultimo, para o fim de ser elle tornado sem effeito:

Considerando que o vosso officio n. 656|Z, de 13 de outubro de 1913 faz certo que, tendo sido inaugurado em 24 de dezembro de 1908 o trafego provisorio do trecho de 43 kilometros, a que se refere o aviso, até agora não foi possivel apurar o custo destes 43 kilometros;

Considerando que na tomada de contas de cada semestre a respectiva junta não está adstricta ao exame exclusivo dos documentos de despeza e receita deste semestre, cabendo-lhe a iniciativa de promover a revisão, rectificação ou complemento de contas de semestres anteriores, desde que por qualquer motivo, isto se torne necessario, á vista da finalidade ou destino do processo, que é a determinação rigorosa da despeza ou receita, bem assim da exactidão dos trabalhos relativamente aos planos e projectos approvados;

E que, por conseguinte, não sendo conhecido o custo da dita secção de 43 kilometros, e tendo as actas das tomadas de contas, de que trata o aviso n. 162, de consignarem o captial total até então applicado na sua construcção, força é que apure agora a junta as despezas feitas em semestres anteriores, para adicional-o aos dispendios parciaes dos semestres de que especialmente ora se occupa;

Considerando, emfim, que não póde haver prestação de contas sem a justificação das despezas pelo modo estabelecido nas instrucções sobre a especie, de 2 de janeiro de 1897; e, que, não exhibindo a companhia os documentos necessarios ao exame minucioso de quanto possa interessar o computo do capital dispendido, incorreu na comminação do art. 24 das ditas instrucções;

Resolvo manter em todos os seus termos o aviso em questão, n. 162, de 11 de novembro ultimo; cumprindo, assim, que as tomadas de contas a que o mesmo se refere sejam proseguidas pela fórma ahi determinada, isto é, com estriccta observancia de todas as instrucções em vigor, em ordem, principalmente, a ser apurado o custo das obras até agora realizadas pela companhia. Saude e fraternidade. (Assignado) *José Barbosa Gonçalves.*»

ESTRADA DE FERRO DE S. LUIZ A CAXIAS

Proseguiram com certa regularidade os trabalhos de construcção desta estrada.

Foram realizados, durante o anno de 1913, diversos trabalhos na importancia de 10.299:313\$642, discriminadamente como se segue:

S. LUIZ A ROSARIO

Estudos approvados — Por decreto n. 10.009, de 15 de janeiro, foram approvados os estudos entre S. Luiz e Rosario.

Locação — Até o fim do anno haviam sido approvados e incluídos em medição 29^{km},300 de locação.

Até 31 de dezembro haviam sido pagos os seguintes trabalhos, effectuados nesse trecho:

Exploração e locação:

| | |
|--|-----------|
| Exploração e projecto, trabalhos de campo e escriptorio..... | 54,871,76 |
| Locação, idem idem..... | 29,300 |

cujo custo foi de 44:643\$056.

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---------------------------------|------------|
| Roçada e limpa em capoeira..... | 714,050,00 |
| Idem, idem, em capoeirão..... | 447,600,00 |
| Idem, idem, em matta..... | 194,100,00 |
| Destocamento | 28,632,00 |

que importaram em 42:667\$724.

Movimento de terras :

| | |
|---|----------------------------|
| Excavação em terras, carga, descarga e transporte até 10 metros..... | 176,338m ³ ,517 |
| Idem em pedra solta, idem, idem... | 149,917m ³ ,888 |
| Idem em rocha, idem, idem..... | 3,787m ³ ,325 |
| Transporte de terra, pedra solta e pe- dreira | 261,747m ³ ,317 |

que, com a respectiva carga e descarga, attingiu á cifra de 625:948\$788.

Obras d'arte — Foram concluidos:

- 2 pontilhões de 5 metros de vão.
- 1 pontilhão de 3 metros de vão.
- 7 boeiros abertos.
- 24 » capeados.
- 5 » duplos capeados.
- 1 sargeta de 0^m,50.

na importancia total de 360:922\$997, sendo o total deste titulo de 529:995\$920.

Foram empregados nas obras concluidas:

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Concreto para fundação..... | 3,850m ³ ,107 |
| Alvenaria de tijolo..... | 2,103m ³ ,884 |

Linha telegraphica — O assentamento da linha telegraphica foi iniciado estando, a partir das extremidades do trecho S. Luiz-Rosario, terminados 27 e 7 kilometros, respectivamente, sendo o custo de 9:310\$000.

Via permanente — Ainda não foi assentada a linha, mas já foram recebidos 10.500 dormentes, na importancia de 15:750\$000.

O transporte fluvial dos materiaes para o trecho importou em 126:736\$753.

O numero de trabalhadores empregados nos diversos serviços do trecho excedeu de 900 homens.

Total pago — O total da despeza desta secção foi de 1.231:795\$138.

ROSARIO-ITAPEGURU'

Foi terminada a construcção deste trecho e, de accôrdo com a clausula XXIX do contracto de 24 de outubro de 1908, está sendo feita a medição final para ser recebido pelo Governo. A medição de campo já foi terminada, restando apenas os trabalhos de escriptorio concernentes a desenho e avaliação dos volumes. Durante o anno foram realizados trabalhos na importancia de 918:524\$008.

ITAPEGURU'-CACHIMBOS

Este trecho, que fazia parte da secção Rosario-Cachimbos, de que é agora desligado, por ter sido terminada a linha Rosario-Itapecurú, é o menos afastado do rio Itapecurú. Tem tido os seus trabalhos ata-

cados com a mesma intensidade que os demais, estando com grande numero das suas obras d'arte concluidas, bem como preparado o seu leito.

Exploração e locação — Foi estudada uma variante de 1^{km},804 para melhorar as condições technicas e economicas da linha primitiva.

Foram locados e pagos 7^{km},000. Estes trabalhos custaram réis 3:882\$400.

Trabalhos preparatorios — Atacados os trabalhos preparatorios, foram roçados:

| | |
|-------------------|---------------------------|
| Em capoeirão..... | 42,000m ² ,00 |
| Em matta..... | 168,000m ² ,00 |
| E destocados..... | 21,980m ² ,00 |

na importancia de 22:000\$860.

Movimento de terras — O movimento de terras, já bastante adiantado, como ficou dito, constou de:

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 104,820m ³ ,720 |
| Idem em pedra solta..... | 66,214m ³ ,420 |
| Idem em rocha..... | 2,799m ³ ,270 |

que, com transporte, carga e descarga, importou em 303:854\$730.

Obras d'arte — Foram em numero de 52 as obras d'arte terminadas neste trecho, durante o anno findo, assim discriminadas:

- 25 boeiros abertos de 0,60.
- 6 » capeados de 0,60 × 0,90.
- 1 boeiro capeado de 0,50 × 0,70.
- 1 » » » 0,70 × 1,00.
- 4 boeiros capeados de 0,80 × 1,20.
- 2 » » » 1,00 × 1,50.
- 2 » duplos capeados de 0,80 × 1,20.
- 1 boeiro duplo capeado de 1,00 × 1,50.
- 2 pontilhões em arco de 2 metros de vão.
- 1 ponte em arco de 5 metros de vão.
- 1 ponte de 10 metros de vão.
- 1 » » 15 metros de vão.
- 3 pontes de 20 metros de vão.
- 1 ponte de 30 metros de vão.
- 1 » » 50 metros de vão.

pelas quaes se incluiu em folha a quantia de 1.202:367\$133.

Releva observar que nem todas as obras d'arte, constantes da relação acima mencionada, tiveram inicio no correr do anno findo. Varias dellas foram iniciadas durante o anno de 1912, vindo algumas de 1911, razão por que foi paga, incluída em medição no titulo — *Obras d'arte* — apenas a importancia de 975:944\$954.

Via permanente — Foi assentada a linha em continuação a do trecho Rosario-Itapecurú, na extensão de dois kilometros, sendo de 44:202\$ a importancia paga durante o anno.

Linha telegraphica — Foi construída na extensão de 15,500 e custou 11:820\$000.

Edifícios — Foi iniciada, este anno, a estação de Jundiahy, attingindo os seus trabalhos a importancia de 13:067\$789.

Total pago — O total incluido em medição foi de 1.374:772\$733.

GACHIMBOS-COROATA'

Exploração e locação — Para ser atacada a construcção foram locados 31^{km},420, que custaram 12:568\$000.

Trabalhos preparatorios — Constaram de:

| | |
|---------------------------------|---------------------------|
| Rogada e limpa em capoeira..... | 81.000m ² ,00 |
| Idem, idem, em capoeirão..... | 245.280m ² ,00 |
| Idem, idem, em matta..... | 900.120m ² ,00 |
| Destocamento | 95.911m ² ,20 |

que importaram em 104:734\$058.

Movimento de terras — Tiveram regular incremento os serviços de córtes e aterros, havendo sido extrahidos os seguintes materiaes:

| | |
|------------------|---------------------------|
| Terra | 66.240m ³ ,968 |
| Pedra solta..... | 76.429m ³ ,339 |
| Rocha | 3.595m ³ ,370 |
| Transporte | 64.011m ³ ,193 |

que, com a carga e descarga, custaram 303:089\$994.

Obras d'arte — Terminaram-se as seguintes:

- 1 sargeta de 0,40.
- 2 drenos de 0,50.
- 24 boeiros abertos de 0,60.
- 3 » » esconsos de 0,60.
- 7 » capeados de 0,60 × 0,90.
- 6 » » » 0,80 × 1,20.
- 4 » » » 1,00 × 1,50.
- 1 boeiro capeado esconso de 1,00 × 1,50.
- 6 boeiros duplos capeados de 1,00 × 1,50.
- 1 boeiro duplo esconso de 0,80 × 1,20.
- 1 » » » 1,00 × 1,20.
- 1 pontilhão aberto de 3 metros de vão.
- 4 pontilhões abertos de 5 metros de vão.
- 2 pontes de 15 metros de vão.
- 1 ponte de 20 metros de vão.
- 1 » » 30 metros de vão.

Em folha, durante o anno, foi incluida em medição a importancia de 1.570:289\$644.

Edifícios — Ainda não foi iniciada a construcção de nenhum edificio neste trecho.

Via permanente — Não foi iniciado o assentamento.

Linha telegraphica — Ligando-se aos outros trechos, acha-se a linha em construcção, tendo sido este anno augmentada de 15,800, importando em 4:110\$000.

Total pago — Foi paga pelos trabalhos deste trecho a quantia de 1.994:791\$696.

COROATA'-GODO'

Exploração e locação — Foram estudadas duas variantes para melhorarem as condições técnicas e economicas da linha, sommando um desenvolvimento de 13^{km},430.

Para serem entregues á construcção, foram locados 36^{km},656, que custaram com a exploração acima referida 22:720\$000.

Trabalhos preparatorios — Para a construcção, que foi seriamente atacada durante o anno, executaram-se:

| | | |
|------------------------------|---------------------------|--------|
| Roçada e limpa em capoeira.. | 111,471m ² ,00 | — 10 % |
| Idem, idem em capoeirão.... | 222,942m ² ,00 | — 20 % |
| Idem, idem, em matta..... | 780,297m ² ,00 | — 70 % |
| Destocamento | 65,632m ² ,00 | |

pelos quaes pagou-se a quantia de 79:905\$654.

Movimento de terras — Neste trabalho extrahiram-se:

| | |
|------------------|------------|
| Terras | 46.284,028 |
| Pedra solta..... | 79.534,939 |
| Rocha | 3.776,134 |

tendo sido transportados 79,112,075 de material excavado.

Esses trabalhos, conjunctamente com a carga e descarga, custaram 312:757\$630.

Obras d'arte — Foram concluidas as seguintes:

- 13 boeiros abertos de 0,60.
- 1 boeiro capeado de 0,60 × 0,90.
- 10 boeiros capeados de 0,80 × 1,20.
- 4 » » » 1,00 × 1,50.
- 5 » duplos capeados de 0,80 × 1,20.
- 8 » » » 1,00 × 1,50.
- 5 pontilhões abertos de 5 metros de vão.
- 1 pontilhão em arco de 5 metros de vão.
- 2 pontes de 10 metros de vão.
- 1 ponte de 15 metros de vão.
- 5 pontes de 20 metros de vão.

Pelas diversas folhas do trecho, relativas ao anno findo, foi paga, por este titulo, a importancia de 1.741:652\$469.

Edificios — Não foi iniciada a construcção de edificio algum neste trecho.

Via permanente — Tambem não foi ainda assentada.

Linha telegraphica — Ainda não foi construida.

Total pago — Pelos diversos trabalhos deste trecho foi incluido em medição o total de 2.157:036\$153.

GODO'-GAXIAS

Muito adiantada se acha a construcção deste trecho, pois que os seus diversos trabalhos já estão quasi ultimados. As obras d'arte correntes e especiaes ficaram terminadas e os aterros, devido, ora a recalque, ora ás chuvas, estavam sendo recompostos..

Trabalhos preparatorios — Durante o anno findo executaram-se:

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| Roçada em capoeirão..... | 1.125m ² ,00 |
| Idem em matta..... | 125m ² ,00 |

importando em 13\$750.

Movimento de terras — Para os trabalhos de-terrapienagem foram executados:

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 64.168m ³ ,946 |
| Idem em pedra solta..... | 35.901m ³ ,368 |
| Idem em rocha..... | 6.858m ³ ,200 |
| Transporte | 110.420m ³ ,113 |

Por esses trabalhos, conjunctamente com a carga e descarga, foram pagos 228:728\$226.

Obras d'arte — Foram terminadas todas as alvenarias das obras d'arte, quer correntes, quer especiaes, tendo-se pago a quantia de 273:894\$159, pelas ultimamente concluidas.

Edifícios — Estão sendo construidos diversos. Pelas respectivas folhas pagou-se 262:377\$234.

Via permanente — O assentamento da linha tem progredido lentamente, avançando, durante o anno, de 20 kilometros, na importancia de 186:541\$000.

Linha telegraphica — Foi terminada a linha telegraphica na extensão de 32^{km}, 410, que custaram 8:502\$000.

Total pago — Pelos diversos trabalhos foi incluída em medição a importancia de 989:232\$809.

Resumindo os trabalhos executados nesta estrada, durante o anno findo, temos:

| | Kms. |
|------------------|------------|
| Exploração | 70,105,760 |
| Locação | 104,376 |

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Roçada e limpa em capoeira..... | 906,521m ² ,00 |
| Idem, idem, em capoeirão..... | 958,947m ² ,00 |
| Idem, idem, em matta..... | 2.042,642m ² ,00 |
| Destocamento | 212,155m ² ,00 |

Movimento de terras:

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 457,853m ³ ,179 |
| Idem em pedra solta..... | 407,997m ³ ,954 |
| Idem em rocha..... | 20,816m ³ ,299 |
| Transporte | 595,832m ³ ,898 |

Obras d'arte — Foram terminadas durante o anno as seguintes:

- 11 pontes de 10, 15, 20, 30 e 50 metros de vão.
- 11 pontilhões de 2, 3 e 5 metros de vão.
- 2 boeiros duplos esconsos.
- 14 » » capeados.
- 1 boeiro capeado, esconso.

As despesas de custeio comparadas nos dous ultimos annos foram as seguintes:

| | 1913 | 1912 | Differença | |
|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| | | | Mais | Menos |
| Administração | 35:416\$225 | 32:592\$122 | 2:524\$103 | — |
| Trafego, telegrap. | 14:434\$444 | 14:691\$275 | — | 256\$831 |
| Locomoção | 35:768\$304 | 28:724\$759 | 7:043\$545 | — |
| Via permanente... | 52:219\$132 | 34:541\$065 | 17:678\$067 | — |
| | <u>137:538\$105</u> | <u>110:549\$221</u> | <u>27:245\$715</u> | <u>256\$831</u> |

Differença para mais..... 26:988\$884

A diminuição da receita da estrada é devida, diz o relatório do engenheiro chefe do 2º districto, á falta de transportes.

Além de terem estado fechadas as fabricas para as quaes era feito o transporte de lenha, tem tambem concorrido para esse resultado a diminuição de outras fontes de renda e a falta quasi absoluta de importação de mercadorias, produzida pela grande crise que assoberba todo o paiz.

A despeza, entretanto, teve um augmento maior, na conservação da linha e no serviço da locomoção, tendo corrido durante o anno 743 locomotivas com o percurso total de 39,543 kilometros contra 625, que correram em 1912, percorrendo 39,696 kilometros.

Na conservação da linha consta o emprego do seguinte material, nos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------------|--------|-------|
| Trilhos | 4 | 5 |
| Accessorios de trilhos..... | 4.726 | 1.765 |
| Dormentes | 10.398 | 4.552 |
| Postes telegraphicos..... | 79 | 46 |

Unidades do trafego — Foram os seguintes os seus numeros transportados durante o anno e suas receitas comparadas com as correspondentes em 1912:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------|---------|--------|
| Passageiros | 364,332 | 60,91 |
| Bagagens e encommen- | | |
| das | 7.840 | 880,47 |
| Animaes | 6.860 | 28,90 |
| Mercadorias | 351.011 | 183,59 |
| | | 196,60 |

Sendo os percursos médios, respectivamente:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|-------|-------|
| Passageiros | 54,37 | 55,05 |
| Bagagens e encomendas..... | 69,93 | 65,72 |
| Animaes | 58,13 | 56,22 |
| Mercadorias | 27,33 | 29,65 |

Numero e percurso de trens e vehiculos — Correram a linha 743 trens com o percurso total de 37.271 kilometros, sendo em serviços remunerados 663 trens, com o percurso de 34.368 kilometros.

Desses trens 31% foram regulares e mixtos.

O percurso dos vehiculos, reduzidos a dous eixos e em serviços remunerados, foi o seguinte:

| | |
|-----------------------------|---------|
| Vehiculos de viajantes..... | 51.284 |
| » » mercadorias..... | 197.630 |
| » » animaes..... | 624 |
| Total..... | 249.538 |

O percurso total em todos os trens, remunerados ou não, elevou-se a 262.138 kilometros.

As despesas do custeio, por trem-kilometro, de dous eixos-vehiculo-kilometro, remuneradas, foram as seguintes, nos dous ultimos annos:

| | | |
|------------------------------------|--------|--------|
| | 1913 | 1912 |
| Trem-kilometro | 4\$000 | 3\$094 |
| Dois eixos-vehiculo-kilometro..... | \$551 | \$360 |

Edificios — Estão regularmente conservadas as estações e demais edificios desta estrada.

Locomoção — O material rodante, constantemente reparado nas officinas da Estrada, apresenta-se em boas condições de conservação e tem sido até hoje sufficiente para o pequeno trafego, segundo informa o respectivo fiscal.

O quadro em seguida mostra o material rodante de que dispõe e o seu estado, em 31 de dezembro do anno findo.

| Em reparação | Em estado | | Total |
|---|------------|--------------|-------|
| | de serviço | Em reparação | |
| Locomotivas | 2 | 2 | 4 |
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 1 | 0 | 1 |
| » » » » 2ª » | 1 | 0 | 1 |
| » mixtos..... | 2 | 0 | 2 |
| Wagões para correio e bagagem..... | 1 | 0 | 1 |
| » » animaes..... | 1 | 0 | 1 |
| » fechados para mercadorias..... | 9 | 1 | 10 |
| » abertos para mercadorias..... | 15 | 0 | 15 |
| Wagonetes para lastro..... | 4 | 0 | 4 |

As locomotivas, que transitaram na linha, nos diversos serviços, foram em numero de 743, com o percurso de 39.543 kilometros.

As principais mercadorias transportadas foram:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------|------------|------------|
| | T | T |
| Lenha | 8.437,000 | 8.327,000 |
| Canna de assucar..... | 2.416,162 | 2.610,000 |
| Assucar | 230,154 | 324,611 |
| Sabão | 223,546 | 170,496 |
| Tecidos do paiz..... | 138,688 | 197,525 |
| Cal | 215,412 | 214,734 |
| Couros | 62,282 | 63,573 |
| Aguardente | 47,481 | 109,405 |
| Café | 16,969 | 30,614 |
| Algodão | 27,029 | 112,415 |
| Cereaes | 37,717 | 53,406 |
| Fumo | 4,971 | — |
| Diversos | 982,880 | 1.242,013 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 12.840,291 | 13.455,792 |

Quota de fiscalização — O representante da Companhia cessionaria depositou em 8 de maio e em 28 de outubro a importancia de 12:000\$, em duas parcelas de 6:000\$, para as despesas de fiscalização do 2° semestre do anno findo e 1° do corrente.

Imposto de transito — O imposto de transito, arrecadado durante o anno, na importancia de 2:433\$200, foi recolhido mensalmente á Collectoria Federal de Caxias.

Accidentes — Apenas houve, durante o anno, um descarrilamento sem importancia.

Rêde de Viação Cearense

I

Parte em construcção

A Rêde de Viação Cearense foi constituida com as duas Estradas que o Governo Federal construiu e administrava, — a de Sobral, entre Camocim e Ipú com 216^{km},280 e a de Baturité, entre Fortaleza e Senador Pompeu, com 287^{km},299.

Essas estradas haviam sido arrendadas separadamente, a primeira por contracto de 25 de setembro de 1897 e a segunda pelo de 12 de abril de 1898.

Com uma das firmas arrendatarias foi contractada a construcção do prolongamento de Ipú a Cratheús, na extensão de 120^{km},017 e com a outra a conclusão da construcção do trecho de Quixeramobim a Senador Pompeu, na extensão de 51^{km},920.

Posteriormente, o proprio Governo Federal encetou o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de Senador Pompeu a Iguatú, e se achava adiantada a construcção, estando já mesmo com trilhos assentados até Iguatú, no kilometro 413,482, quando os arrendatarios de ambas as estradas transferiram, em 4 de fevereiro de 1910, os seus contractos á « South American Railway Construction Company, Limited », assignando, na mesma data, o Governo, com essa companhia, um contracto de construcção da Rêde de Viação Cearense.

Esse contracto foi autorizado pelo decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909, com as modificações constantes do decreto n. 7.482 A, de 3 de fevereiro de 1910.

Negado, porém, registro, pelo Tribunal de Contas, foi elle revisto ainda com a mesma companhia, segundo os actos que se seguem :

ACTOS QUE O REGEM

O contracto tem a data de 16 de maio de 1911 e foi autorizado pelo decreto n. 8.711, de 10 desse mesmo mez, mas só foi registrado em 17 de outubro de 1911.

Para os trabalhos, porém, de construcção dos trechos cujos estudos e orçamentos foram approvados pelos decretos ns. 8.307, de 20 de outubro de 1910, e 8.352, de 8 de novembro do mesmo anno, em o art. 47 do annexo n. 2 a esse contracto, que seriam pagos pela tabella de preços approvada pelos referidos decretos.

Havendo na Rêde Cearense um trecho do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, entre Ipu e Cratheús, de construcção, contractado com Saboya, Albuquerque & C., nenhuma alteração soffreu esse contracto, autorizado por decreto n. 6.734, de 14 de novembro de 1907.

Estado da Rêde de Viação Cearense em 31 de dezembro de 1913

A Rêde de Viação Cearense tinha de extensão em 31 de dezembro de 1913, 2.558,993 metros, sendo em trafego 758^{km},854; com estudos approvados 1.310^{km},129, dos quaes, em construcção, 155^{km},000; explorados, ou reconhecidos, 490 kilometros, assim constituidos :

a) Parte em trafego

Estrada de Ferro de Baturité:

| | Kms. | |
|--------------------------|---------|---------|
| Fortaleza a Iguatú..... | 413,482 | |
| Ramal de Maranguape..... | 7,246 | |
| » da Praia..... | 2,900 | 423,628 |

Estrada de Ferro de Sobral:

| | | |
|-----------------------------|---------|--|
| Camocim a Cratheús (*)..... | 335,236 | |
|-----------------------------|---------|--|

Total..... 758,864

b) Parte em construcção

No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité:

| | Kms. | |
|--------------------------|--------|--------|
| De Iguatú em diante..... | 47,000 | |
| Ramal de Icó..... | 5,000 | 52,000 |

(*) Nesta extensão estão comprehendidos 30,924 metros, que estavam em trafego provisório entre Pinheiro e Cajás, desde 12 de dezembro de 1912 até 31 de dezembro de 1913, data em que foram recebidos definitivamente com o trecho entre Cajás e Cratheús, na extensão de 1^{km},310, perfazendo o total de 32,254 metros.

No prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral:

| | | |
|---|--------|---------|
| De Cratheús em diante..... | 34,000 | |
| Na Estrada de Ferro de Fortaleza a Itapipoca: | | |
| De Fortaleza em diante..... | 50,000 | |
| Na linha de Amarração a Campo Maior: | | |
| De Amarração em diante..... | 19,000 | |
| Total..... | | 155,000 |

c) *Com estudos approvados*

No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité:

| | | |
|-------------------------|---------|---------|
| | Kms. | |
| De Iguatú a Macapá..... | 216,577 | |
| Ramal de Icó..... | 45,768 | |
| » » Crato..... | 53,600 | 315,945 |

No prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral:

| | | |
|--|---------|-----------|
| De Cratheús á Therezina..... | 325,936 | |
| Na Estrada de Ferro de Fortaleza á Itapipoca: | | |
| (Inclusive uma variante de 12 kilometros abandonada) | 146,560 | |
| No ramal de Amarração a Campo Maior: | | |
| De Amarração a Campo Maior..... | 304,468 | |
| Na linha de Giráo a Cratheús: | | |
| Do kilometro 0 (Giráo) ao 217.220..... | 217,220 | |
| Total..... | | 1.310,129 |

d) *Parte por approvar, em exploração ou reconhecimento*

| | |
|---|---------|
| | Kms. |
| Crato a Joazeiro (Bahia), cerca de..... | 490,000 |

Os estudos já approvados o foram pelos seguintes actos:

Decreto n. 8.307, de 20 de outubro de 1910:

| | |
|--|--------|
| | Kms. |
| Prolongamento da Baturité, entre Iguatú e Cedro..... | 51,700 |

Decreto n. 8.352, de 8 de novembro de 1910:

| | |
|--|--------|
| Idem, idem, entre os kilometros 51,700 e 72,100..... | 20,400 |
|--|--------|

Decreto n. 9.657, de 10 de julho de 1912:

| | | |
|---|---------|---------|
| Idem, idem do kilometro 72,100 a Macapá..... | 144,477 | |
| Idem, idem, ramal de Ied.... | 45,768 | |
| » . » » » Crato.. | 53,600 | 315,945 |

Decreto n. 8.352, de 8 de novembro de 1910:

| | | |
|--|---------|--|
| | Kms | |
| Prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, de The- rezina para Cratheús..... | 119,300 | |

Decreto n. 9.657, de 10 de julho de 1912:

| | | |
|---|---------|---------|
| | | Kms. |
| Idem, idem, de Cratheús para Therezina | 206,636 | 325,936 |

Decreto n. 8.352, de 8 de novembro de 1910:

| | | |
|--|--------|--|
| Ramal de Itapipoca—Linha de Uruburetama (**). | 58,000 | |
|--|--------|--|

Decreto n. 9.657, de 10 de julho de 1912:

| | | |
|---|--------|--|
| Idem, idem, linha de Urubure- tama, do kilometro 58 ao Riacho da Sella..... | 51,380 | |
|---|--------|--|

Decreto n. 9.654, de 10 de julho de 1912:

| | | |
|---|--------|--|
| Idem, idem, variante do Riacho da Sella a Itapipoca..... | 45,180 | |
|---|--------|--|

Decreto n. 9.598, de 20 de maio de 1912:

| | | |
|--|--------|---------|
| Idem, idem, linha de Itapipoca, variante partindo de For- taleza | 12,000 | 146,560 |
|--|--------|---------|

Decreto n. 9.930, de 11 de dezembro de 1912:

| | | |
|--|---------|--|
| Linha de Amarração a Campo Maior — do kilometro 0 ao 148 | 148,000 | |
|--|---------|--|

Decreto n. 10.156, de 2 de abril de 1913:

| | | |
|---|---------|---------|
| Idem, idem, do kilometro 148 ao 304,468..... | 156,468 | 304,468 |
|---|---------|---------|

(**) Os primeiros estudos dessa linha, que partia de Porangaba, no kilometro 7,70, da Estrada de Ferro de Baturité, tinham por fim ligar essa estrada á do Sobral, razão por que denominou-se, no primeiro contracto, linha de ligação entre essas duas estradas. Ficou, porém, resolvido começá-la de Fortaleza e ir apenas até Itapipoca, no kilometro 134,560, ficando, em consequencia, perdidos os estudos, a partir de Porangaba.

Decreto n. 9.788, de 2 de outubro de 1912:

Linha de Girão a Cratheús, do kilometro 0 (Girão) ao 67 67,000

Decreto n. 10.113, de 5 de março de 1913:

| | | |
|--------------------------------|---------|-----------|
| Idem, idem, do kilometro-67 ao | | |
| 217,220 | 150,220 | 217,220 |
| Total..... | | 1.310,129 |

Valor dos trabalhos executados nas linhas em construção

A importancia das medições, desde o começo dos serviços até dezembro ultimo, inclusive dos serviços executados ao tempo do primeiro contracto, elevou-se a 8.471:368\$361 (papel) e 2.438:587\$777 (ouro), assim repartidos:

| . Annos | Em papel | Em ouro |
|--------------|----------------|----------------|
| Em 1911..... | 4.350:000\$000 | — |
| » 1912..... | 2.930:377\$094 | — |
| » 1913..... | 1.190:991\$267 | 2.438:587\$777 |
| Total | 8.471:368\$361 | 2.438:587\$777 |

Dessa quantia houve necessidade de deduzir, já na medição do penultimo bimestre de 1913, a importancia do material rodante que a companhia havia importado para as linhas novas, mas que elle tinha entregue ao trafego, antes de inaugurar aquellas linhas.

Essa quantia importa em 927:000\$864 (ouro) e haverá provavelmente de deduzir ainda a de 75:658\$400, correspondente a trilhos e accessorios que o Governo adquiriu para as linhas em construção e a companhia empregou no trafego.

Ao total dessas medições não está reunida a somma de réis 4.020:077\$453 (papel), correspondente aos trabalhos executados por Saboya, Albuquerque & C., no trecho de Ipú a Cratheús.

Serviços de construção

Da parte da linha, que já tem estudos approvados, a « South American Railway Construction Company, Limited », reencetou ou atacou os serviços dos seguintes trechos, em uma extensão de 155 kilometros, sendo:

| | |
|---|--------|
| No ramal de Amarração a Campo Maior: | Kms. |
| De Amarração em diante..... | 19,000 |
| No prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral: | |
| De Cratheús em diante..... | 34,000 |
| Na linha de Fortaleza á Itapipoca: | |
| De Fortaleza em diante..... | 50,000 |

No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité:

| | |
|--------------------------|---------|
| De Iguatú em diante..... | 47,000 |
| Ramal de Icó..... | 5,000 |
| Total..... | 155,000 |

Esses serviços constam dos perfis de progresso remetidos pelo engenheiro chefe do Districto a esta Inspectoria e não soffreram modificação até o fim do anno, porque a companhia, onde não suspendeu de todo os serviços, reduziu-os tanto que não altera aquellas indicações.

Desde o começo dos trabalhos, em outubro de 1911, que se tornou evidente não ter a « South American Railway Construction Company, Limited », recursos para o empreendimento tomado e que ella esperava obter-os do Governo, mediante concessões ou favores, não permitidos pelo contracto.

Assim é que já completou, em 30 de outubro de 1913, o prazo de dous annos, dentro do qual se obrigou, pela clausula XXX, a entregar ao trafego 200 kilometros de linhas e, entretanto, nenhuma extensão conseguiu apromptar até aquella data.

E' certo que o contracto em vigor, assignado a 16 de maio de 1911, com a « South American Railway Construction Company, Limited », só foi registrado pelo Tribunal de Contas em 17 de outubro desse mesmo anno, tendo, pois, decorrido um espaço de cinco mezes de verdadeira expectativa, tanto para o Governo, como para a companhia, espaço esse durante o qual esta nada fez.

Era, por isso, de esperar que, uma vez chegada a noticia do registro desse contracto, a companhia se apressasse em reencetar os trabalhos e dar um impulso tal aos serviços, que recuperasse aquelle tempo perdido.

Apezar de ter esta inspectoria, por telegramma de 25 de outubro, poucos dias depois de registrado o contracto pelo Tribunal de Contas, determinado ao engenheiro-chefe do districto que dêsse as precisas ordens ao representante da companhia para que fossem desde logo encetados os trabalhos de construcção, não foram esses serviços começados.

Entretanto, a companhia procurava, por esse tempo, justificar a necessidade de importar material fixo para cerca de 600 kilometros de linha a construir em dous annos, quando nem mesmo havia alistado o pessoal correspondente nos trechos já approvados e em condições de ser atacados simultaneamente por muitos pontos, como lhe fez sentir o engenheiro-chefe do districto, para recusar a sua approvação ao seu pedido para importar superestructuras metallicas para pontes, exceptuada a do rio Jaguaribe, que autorizou, attendendo a que esta ponte, com vão duplo de 80 metros, fica no inicio do serviço, em Iguatú.

Por aqui se reconhece a inacção da companhia, que parecia antes empenhar-se em importar o material fixo, do que em preparar o leito. Esse empenho estendeu-se logo depois ao proprio material rodante, tendo chegado a conseguir autorização para importar o correspondente a 328 kilometros de linha, sem contudo haver entregue prompto trecho algum.

A companhia, que assim demonstrava tanto interesse nessa importação, ia, entretanto, diminuindo, dia a dia, de actividade nos

serviços de campo e deixava mesmo em deposito, nas praias de Fortaleza, o material que recebia e pelo qual tanto se interessara.

A todos tornava-se, assim, evidente a desordem nos serviços e a proxima suspensão dos trabalhos.

A essa falta de acção, juntava-se a circumstancia de quasi nenhum impulso ser dado, de preferencia á construcção das obras de arte e ao avançamento dos trilhos.

A propria construcção da grande ponte sobre o rio Jaguaribe, cuja conclusão immediata traria indiscutíveis vantagens a esse avançamento, por estar situada logo no primeiro kilometro do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, em Iguatú, foi tão desprezada que ainda hoje, passados mais de dous annos, não está concluida.

O unico trecho encetado e atacado regularmente foi o prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, em Cratheús.

Ahi as obras, aliás de pequeno vão, tiveram um impulso regular até o kilometro 40.

Nos outros trechos, tanto da linha de Itapipoca, como do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, grande é o atrazo dessas obras.

A' medida que o prazo de dous annos da clausula XXX se ia exgottando, diminuía a actividade nos serviços de campo, e cresciam as reclamações e as queixas da companhia, ora por imaginarias dividas do Governo, ora contra actos desta fiscalização.

Até mesmo as concessões feitas pelo Governo, a pedido da propria companhia, como, por exemplo, a relativa á reduçção das dimensões dos dormentes, eram pretextos para recriminações.

Inutilisado, porém, esse recurso ante a falta clara e provada de fundamento, verificada a inactividade crescente dos trabalhos e, sobretudo, a falta de administração, a companhia tentou então obrigar o Governo a pagar-lhe o material rodante necessario ao trafego, ameaçando fazer uma reduçção e consequente paralysação do trafego, tanto de mercadorias, como de passageiros.

A crise tornar-se-hia então aguda, porque iria affectar a vida commercial do Estado inteiro do Ceará.

Para conseguir esse fim a Superintendencia Geral começou demittindo subitamente a 17 operarios, em uma época em que estes vinham se queixando, e com fundamento, de injustiças da companhia.

Essa tentativa, porém, de subversão da ordem foi frustrada com a expedição do aviso n. 159, de 29 de outubro ultimo, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, e de varias outras providencias locaes da fiscalização, junto aos operarios demittidos.

Tornara-se assim evidente a tentativa da companhia de embaçar a acção regular do contracto, e de, creando difficuldades ao Governo, obrigar este a fornecer-lhe recursos não autorizados naquelle contracto.

Mallogradas, porém, essas tentativas que dariam o direito, em caso extremo, ao Governo de até mesmo occupar temporariamente toda a estrada, a companhia, sem a menor communicacção ao engenheiro-fiscal, mudou de tactica e fez uma inesperada e grande reduçção no pessoal operario e no titulado, não mais do trafego, mas das linhas em construcção, fazendo constar, porém, que essa reso-

lução era devida ao facto de o Governo não pagar á companhia os serviços por ella feitos.

Desse modo a difficuldade da situação, que parecia estar no trafeço, passou bruscamente para a construcção, ficando o Governo, no caso de uma suspensão dos trabalhos por mais de tres mezes, na contingencia de pagar a indemnização prevista na clausula XLVI do contracto.

Entretanto, a verdadeira causa desse acto da companhia, suspendendo os trabalhos, era devida á falta de material, sinão tambem á de administração, advindo dahi os prejuizos na execução das construcções.

Com tal desorganização é claro que outro não podia ser o resultado senão o observado:— a suspensão dos serviços.

1) *Ramal de Amarração á Campo Maior — 19 kilometros*

Os serviços foram iniciados em fim de julho de 1913 e suspensos em 30 de dezembro, desse mesmo anno.

Haviam sido atacados 19 kilometros, a contar de Amarração, e os trabalhos feitos importaram em um total de 54:250\$342.

Foram recebidos 10 mil dormentes no valor de 23:888\$000.

O serviço realizado foi o seguinte:

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---|---------------------------|
| Roçagem em capoeira e capoeirão, de machado..... | 484.895m ² ,00 |
| Destocamento | 2.482m ² ,20 |

Movimento de terras:

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Excavação em terra..... | 25.534m ² ,00 |
|-------------------------|--------------------------|

Obras d'arte:

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Excavação em cavas..... | 46m ³ ,858 |
| Alvenaria de tijolo..... | 32m ³ ,942 |
| Concreto | 44m ³ ,825 |

Ficaram promptos dous boeiros: um capeado de 0,80 × 1,00 e outro aberto de 1,50.

Obras d'arte construidas:

| Estacas | Especificações | Vãos |
|-------------|-----------------------------|------|
| 725 × 1,00 | Boeiro simples capeado..... | 0,80 |
| 674 × 12,00 | » » aberto..... | 1,50 |

Obras d'arte em construcção:

| Estacas | Especificações | Vãos |
|-------------|----------------------------|------|
| 443 | Boeiro simples aberto..... | 1,50 |
| 595 × 12,00 | Dreno | 0,40 |
| 656 | » | 0,40 |

2) Trecho de Cratheus ao kilometro 34, no prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral

Os serviços de construcção do leito foram iniciados em 28 de novembro de 1912 e os do sobreleito em 24 de agosto de 1913.

A companhia suspendeu bruscamente os serviços, em a noite de 15 de dezembro de 1913, deixando os operarios em inteiro abandono, o que provocou sérias ameaças de perturbação da ordem publica.

Foi este um dos trechos onde se trabalhou, com certa regularidade, na construcção do leito.

O mesmo não se deu com o avançamento dos trilhos devido á falta de dormentes e de trilhos.

Eis um resumo dos serviços feitos:

Serviços de terraplenagem — As medições effectuadas durante o anno, incluindo o serviço realizado durante o mez de novembro, e os de 15 dias do mez de dezembro, accusaram o seguinte volume:

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 147.631m ³ ,662 |
| » » pedra solta..... | 27.231m ³ ,305 |
| » » rocha | 10.477m ³ ,367 |
| Total..... | 185.340m ³ ,334 |

Este serviço achava-se bastante adeantado, já se estendendo até o kilometro 36, e estando quasi concluido até o kilometro 20, faltando apenas a conclusão de algumas obras d'arte em construcção e o rampamento de alguns côrtes.

Obras d'arte — Até 15 de dezembro, data em que foi abandonado o serviço, achavam-se concluidas 79 obras d'arte, assim discriminadas:

| | |
|--------------------------|----|
| Boeiros abertos..... | 38 |
| » capeados | 28 |
| » » duplos..... | 6 |
| Pontes de 10 metros..... | 2 |
| » » tres metros..... | 3 |
| » » cinco metros..... | 2 |
| Total..... | 79 |

Achavam-se em construcção 15 obras, abaixo discriminadas:

| | |
|--------------------------------|----|
| Boeiros capeados..... | 4 |
| » abertos | 2 |
| Pontes de 10 metros..... | 4 |
| » » 15 » | 1 |
| » » 20 » | 1 |
| » » 30 » | 2 |
| Pontilhões de tres metros..... | 1 |
| Total..... | 15 |

As obras acima mencionadas, de accôrdo com as medições realizadas, accusam o volume de alvenaria abaixo discriminado:

| | |
|--|--------------------------|
| Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8, em alicerces..... | 2.787m ³ ,263 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa n. 6, em alicerces..... | 640m ³ ,595 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa para cima dos alicerces..... | 396m ³ ,150 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 373m ³ ,280 |
| Alvenaria de lajões com argamassa n. 8..... | 17m ³ ,648 |
| Alvenaria de lajões sem argamassa. | 146m ³ ,412 |
| Concreto com dous de pedra britada e com 1 de argamassa, n. 3... | 226m ³ ,700 |
| Cantaria com argamassa de cimento puro | 5m ³ ,480 |
| Total..... | 7.598m ³ ,048 |

As obras acima mencionadas, não obstante serem toscamente construidas, julgo offerecerem garantias de perfeita segurança.

Assentamento da via-permanente — Este serviço foi iniciado a 24 de agosto do anno proximo findo, havendo interrupção, motivada por falta de dormentes e trilhos.

Chegando a ponta dos trilhos á estaca n. 126, foi este serviço suspenso a 30 de novembro, allegando o representante da companhia, ser esta suspensão motivada pela falta de dormentes e meios de transporte para o material.

Edifícios e dependencias — Até 15 de dezembro, achavam-se em construção os seguintes edificios:

Casa de turma situada no kilometro 10, que se acha quasi concluida, faltando o ladrilho do sólo, assentamento de portas e pintura;
Estação de 2ª classe, situada na estaca 1.133, que se achava em inicio de construção;

Casa de turma, no kilometro 29, que se acha bastante adeantado.

Informações diversas:

A linha se acha locada até o kilometro 134.

O roçado já se estende até o kilometro 50.

Durante o corrente anno, foram feitas seis medições provisórias, que accusam o seguinte resultado: 707:589\$463.

O resultado das medições provisórias é o seguinte:

| | |
|-------------------|--------------|
| Anno de 1912..... | 51:816\$000 |
| Anno de 1913..... | 707:589\$463 |

3) *Trecho de Fortaleza á Itapipoca — 50 kilometros*

O serviço foi iniciado em 9 de maio de 1912 e suspenso em 20 de novembro de 1913.

A importancia total dos serviços realizados durante o anno de 1913 foi a seguinte:

| | |
|--------------|-------------|
| Ouro | Papel |
| 325:483\$928 | 40:035\$408 |

A natureza e quantidade dos trabalhos executados, foram as abaixo discriminadas:

| | |
|---------------|----------------------|
| Locação | 81 ^m ,680 |
|---------------|----------------------|

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Roçagem em capoeirão..... | 879.632 ^m 2,37 |
| Destocamento | 10.383 ^m 2,10 |

Movimento de terras:

| | |
|--|----------------------------|
| Excavação em terra, piçarra, pedra solta e pedreira..... | 152.683 ^m 3,968 |
|--|----------------------------|

Obras d'arte:

| | |
|---|--------------------------|
| Excavação para fundação em terra, moledo ou piçarra e pedra solta | 2.968 ^m 3,787 |
| Alvenaria ordinaria..... | 2.016 ^m 3,121 |
| » de tijolo..... | 119 ^m 3,025 |
| Cantaria de 2ª classe..... | 5 ^m 3,352 |
| Concreto | 505 ^m 3,848 |
| Tubos de barro, assentados..... | 30 ^m ,0 |
| Rebôco | 238 ^m 2,60 |
| Montagem de superestructuras metallicas | 25 ^t ,000 |
| Dormentes recebidos..... | 14 ^t ,560 |

Serviços diversos:

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Cerca de arame..... | 6.553 ^m ,0 |
| Pontes de serviço..... | 379 ^m ,0 |

O total dos serviços executados, desde o inicio dos trabalhos, neste trecho, importa em 466:041\$269, ouro, e 40:035\$408, papel.

Obras d'arte construidas:

Sete boceiros simples capeados;
Uma ponte de 10 metros de vão.

Obras d'arte em construcção:

1 ponte de 70 metros;
2 pontes de 30 metros;
2 » » 20 metros;
5 pontilhões de cinco metros.

4) *Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité — De Iguatú em diante — 47 kilometros*

Serviços preparatorios — Anteriormente á revisão do contracto, tinha sido feita a locação até o kilometro 32, tendo attingido no corrente anno ao kilometro 100.

Em consequencia da differença de distancia, entre a linha projectada e a locação feita, o kilometro 72,100, fixado no contracto como limite do trecho a ser pago, de accôrdo com o art. 47 do annexo n. 2, passou a ser kilometro 71,685, havendo um encurtamento de 415 metros.

Roçagem da linha — Attingiu a roçagem o kilometro 56.

Terraplenagem — O trabalho de terraplenagem attingiu o kilometro 47, havendo ainda pequenos serviços iniciados além do kilometro 51.

Todos os córtes ficaram abertos até o kilometro 32 e os aterros quasi concluidos, excepção feita nos logares onde faltam obras d'arte.

Do kilometro 32 em diante, muitos córtes estão por concluir e aterros incompletos.

Obras d'arte — São abundantes e algumas importantes, as obras d'arte no trecho em construcção, não tendo tido ellas o andamento desejavel pela falta de recursos da companhia.

De todas a mais importante é a ponte sobre o rio Jaguaribe, em dous vãos de 80 metros, cujas alvenarias ficaram concluidas e bastante adeantado o serviço de excavação.

Tres outras pontes de 30 metros, foram construidas nas varzeas de inundação do Jaguaribe, tendo já no logar as respectivas super-structuras, faltando, porém, cravação.

Tres pontes de 20 metros e tres de 10 estavam em construcção vagarosa, sendo que uma das de 20 ha mais de um anno de trabalho, não foi além das cavas, que serão soterradas no actual inverno.

O serviço de uma das pontes, de 10 metros, está suspenso ha mezes por falta de meios de transporte de pedra em quantidade sufficiente para attender ás necessidades do trabalho e outra deixou de ser concluida por motivos que esta Fiscalização desconhece.

Assentamento de trilhos — Pouco excedeu ao kilometro 19, estando suspenso desde junho, devido, primeiramente, a estar ainda em serviço um cóрте pouco adeante, demorado pela falta constante de material, e posteriormente pela falta do trem de lastro.

Terminado o inverno de 1913, iniciou a companhia a construcção de uma passagem provisoria, atravez do Jaguaribe, para o transporte do material de que pouco se aproveitou.

O trafego da Estrada de Ferro de Baturité não lhe podia fazer o transporte de trilhos e chegado o inverno de 1913, foi construida outra passagem provisoria, que foi levada pelas aguas em principio de janeiro ultimo, ficando interrompida a linha, visto não estar concluida a ponte definitiva, ha cerca de oito mezes em serviço do montagem.

Linha telegraphica — Devido a insistencia da Fiscalização, foi iniciada a linha telegraphica, pouco se tendo feito, apesar do tempo e do pessoal nella empregados.

Até o kilometro 3, foi feita com dous fios e do kilometro 3 ao kilometro 5 á Serra, sem braçadeiras para os isoladores, sem postes ou com postes provisórios.

Da Serra ao Cedro, no kilometro 51, estendeu-se um fio pelo chão, que provavelmente já desapareceu, nada justificando semelhante serviço, principalmente no trecho onde a aquisição de postes era mais facil, mas do que nunca se cogitou.

Edifícios e dependencias — Ficou construida a casa de residencia de Iguatú, cujas portas, rejeitadas por esta Fiscalização, foram assentadas em caracter provisório.

Material para a via-permanente — Em folhas de medição foram incluídos 30.000 dormentes, de accôrdo com as especificações do contracto e depois de accôrdo com o aviso n. 115, de 21 de abril de 1913, foram incluídos 17.000.

Trilhos e accessorios — Dos trilhos e accessorios importados, uma parte figura nas folhas de medição relativas ao trecho que vae do kilometro 0 ao kilometro 72,400 e outra parte nas folhas relativas ao trecho que começa no kilometro 20,400, além do Cedro.

Para determinar approximadamente a quantidade necessaria ao primeiro trecho, levou-se em consideração o *stock* do material existente por ocasião da revisão do contracto, e todo o restante importado, foi considerado para o segundo trecho acima citado, para ser depois classificado na linha que fôr empregado, prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité ou ramal de Icó.

Apparelhos de mudança de linha — Foram importados e incluídos em medição 26 aparelhos de mudança e como este numero deve exceder o necessario para as linhas contempladas sob o n. 47 do annexo n. 2, ter-se-ha de deduzir daquella folha, em que foram incluídos e passar para o ramal de Uruburetama (linha de Fortaleza á Itapipoca) os que alli foram empregados ou para o ramal de Icó, attendendo-se que neste ultimo caso o preço de cada aparelho deve ser calculado pela tabella respectiva, fazendo a devida deducção.

Já foi chamada a attenção da companhia para o abandono do material importado, e declara o engenheiro-chefe do districto que não terá o menor receio de affirmar que grande quantidade de talas, parafusos, grampos, rebites, peças pequenas de pontes, tem desaparecido e até mesmo trilhos.

Além da perda dos materiaes, outra circumstancia deve merecer toda a attenção. Depositado, mezes ou annos na praia de Fortaleza, o material se inutilizará e isto se poderá facilmente verificar.

Obras d'arte, construidas e em construcção entre Iguatú e Serra:

Ponte sobre o rio Jaguaribe:

- 3 pontes de 30 metros de vão;
- 2 » » 20 metros de vão;
- 2 » » 10 metros de vão;
- 3 » » 5 metros de vão;
- 5 » » 3 metros de vão;
- 4 pontilhões de tres metros de vão;

6 boeiros duplos capeados;
 22 » simples capeados;
 46 » abertos.

Movimento de terra:

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 146.509m ³ ,795 |
| » » picarra (até 31 de outubro) | 44.287m ³ ,188 |
| Excavação em pedra solta..... | 29.583m ³ ,035 |
| » » pedreira | 19.170m ³ ,622 |

Material importado:

| | |
|---|-----------|
| Superstructuras metallicas para pontes, existentes antes da revisão do contracto..... | 8,000 |
| Importado até 31 de dezembro..... | 1.385,383 |

Trilhos e accessorios:

| | |
|--|-----------|
| Existentes antes da revisão do contracto | 2.864,000 |
| Importado até 31 de dezembro e incluído nas medições relativas ao trecho de Iguatú ao kilometro 72,100 | 4.156,000 |
| Importado e incluído em medições para o trecho de Iguatú além do kilometro 72,100..... | 1.865,987 |

5) — *Ramal de Icó — Cinco kilometros*

O serviço foi iniciado em 12 de agosto de 1913.

Foi feita a locação até o ponto terminal na cidade de Icó, distante da estação da Serra, início do ramal, 45^{km},507 e o serviço de roçagem attingiu o kilometro 17.

O serviço de terraplenagem teve regular andamento.

Apenas se construiu uma obra d'arte, boeiro duplo, capeado, de 0,80, na estaca 4,10.

Ficaram construídas a estação e a casa de residencia da Serra, consideradas no ramal de Icó, de accôrdo com os orçamentos approvados, faltando algumas portas e outros pequenos serviços.

Ficou montada uma caixa d'agua sem a respectiva bomba, pelo que não foi incluída em medição, visto ser o preço da tabella para caixa d'agua e bomba de duplo effeito, *assentadas*.

A importancia total dos serviços realizados durante o anno de 1913, foi de 11:503\$596 (papel).

A natureza e quantidade dos trabalhos executados, foram as abaixo discriminadas:

| | |
|---------------|--------|
| Locação | 45,507 |
|---------------|--------|

Trabalhos preparatorios :

| | |
|----------------------------------|---------------------------|
| Roçagem em capoeirão e capoeira. | 340.000m ² ,00 |
| Destocamento | 68m ² ,50 |

Movimento de terras :

| | |
|--|---------------------------|
| Excavação em terra, piçarra, pedra solta e pedreira..... | 22.094m ² ,723 |
|--|---------------------------|

Obras d'arte :

| | |
|-----------------------------------|------------------------|
| Excavação para fundação em terra. | 326m ³ ,700 |
|-----------------------------------|------------------------|

Edifícios :

| | |
|----------------------------------|--------------------------|
| Alvenaria ordinaria..... | 126m ³ ,310 |
| » de tijolo..... | 558m ³ ,500 |
| Concreto | 64m ³ ,000 |
| Chapa de argamassa..... | 235m ³ ,200 |
| Esboço e rebóco..... | 1.939m ³ ,000 |
| Apiloamento de terra..... | 212m ³ ,000 |
| Calçamento | 43m ³ ,660 |
| Bandeiras e venezianas..... | 18m ² ,00 |
| Soalho | 57m ² ,77 |
| Travejamento de madeira de lei.. | 8,404 |
| Encaibramento | 478m ² ,00 |
| Caiação | 1.004m ² ,00 |
| Forro assentado..... | 56 ^k ,00 |
| Telhas assentadas..... | 478m ² ,00 |

Além desses cinco trechos de linha, atacados pela « South American Railway Construction Company, Limited », arrendataria e constructora, estiveram também em andamento os trabalhos de construcção, na linha da Estrada de Ferro de Sobral, entre Ipú e Cratheús, a cargo dos Srs. Saboya, Albuquerque & Comp., e na extensão de 120^{km},017.

Os trabalhos se limitaram, durante o anno de 1913, á montagem das duas pontes de 60 metros sobre o rio Poty, á conclusão dos edificios situados no local da estação de Cratheús, e aos reparos da linha entre Pinheiro e a estação provisoria do kilometro 118,760, entregue ao trafego em 12 de dezembro de 1912.

Logo que o assentamento de trilhos chegou em principio de outubro de 1912, á margem direita do primeiro braço do rio Poty, foi dado inicio á montagem da primeira ponte de 60 metros sobre esse rio, de modo que em 31 de dezembro de 1912 já se achava essa montagem bastante adeantada.

Em janeiro de 1913, em consequencia de pesadas chuvas, sobrevieram grandes cheias, que desnivelaram e arrastaram algumas das pilhas de dormentes, sobre as quaes estava sendo montada a ponte.

Este incidente, inesperado, muito retardou a montagem da ponte, que sómente em fim de março poude ficar concluida, depois de pesados trabalhos de consolidação das pilhas de dormentes.

Desde que foi terminada a montagem da primeira ponte, deu-se immediatamente começo á montagem da segunda, mas este serviço

ficou interrompido até o fim de maio, em consequencia dos arrombamentos de aterros na linha entre Ipú e Camocim, que impediram o trafego regular por mais de 30 dias, demorando por conseguinte o transporte da superstructura metallica da ponte.

Restabelecido o trafego regular, proseguiu com rapidez a montagem da segunda ponte de 60 metros, a qual ficou concluida em meiado de agosto de 1913.

Essas duas pontes são bonitos typos de obras d'arte, sendo os encontros fundados sobre rocha e construidos de alvenaria cyclopica, com concreto de uma parte de cimento para tres de areia e cinco de pedra britada, sendo os paramentos revestidos de blócos de concreto moldado.

As pedras de assento das vigias são de cantaria de 1ª classe, bem como o capeamento da segunda ponte.

Na primeira ponte esse capeamento foi feito de alvenaria de tijolo e cimento, rebocada com argamassa de cimento, forte.

As superstructuras metallicas, fornecidas pela «Société Anonyme des Acieries d'Angleur», são do typo de estrada inferior, pesam cerea de 130 toneladas para cada ponte, e foram calculadas com grande coefferiente de segurança para uma carga rolante de 10 toneladas por metro corrente.

A montagem é feita por meio de parafusos.

Construiu-se tambem a coberta em cimento armado de um pontilhão de tres metros, proximo á estação de Cratheús, o qual serve de passagem inferior sob a linha principal.

Emquanto se procedia á montagem das pontes, podiam ter sido ultimados os serviços de construcção dos edificios de Cratheús; mas tendo os contractantes verificado que os tijolos adquiridos para esses serviços eram de má qualidade, pois se desfaziam com as chuvas, não quizeram empregal-os nessas construcções; dali resultou consideravel atrazo na conclusão dos edificios, pois sómente em julho puderam os contractantes obter material de regular qualidade.

Foi então iniciada a construcção do armazem para cargas, proximo á estação de Cratheús, o qual ficou concluido em fim de outubro, passando-se para este local, em 31 do mesmo mez, a estação provisoria, que desde 12 de dezembro de 1912, funcionava no kilometro 118,760.

Desde essa data podia-se realmente considerar como entregue ao trafego todo o trecho de linha até Cratheús, mas não se achava concluida a estação definitiva, pelo que não poude ter logar a inauguração official.

Os contractantes solicitaram e obtiveram prazo até 31 de dezembro para a entrega dos dous unicos edificios que estavam por concluir, e que eram a estação definitiva e o deposito de machinas de Cratheús.

Apezar dos esforços empregados, aquella estação não ficou completamente concluida naquella data; toda a parte exterior e os armazens lateraes estavam promptos, mas no corpo central faltavam pequenos serviços de acabamento, cuja execução demandaria ainda alguns dias.

A razão principal desta demora foi terem dado os contractantes á estação de Cratheús uma feição mais decorativa do que a usual, vendo-se depois embaraçados para executarem o projecto por falta de operarios habilitados nestes serviços.

Achando-se a linha em excellentes condições, toda recentemente nivelada e lastrada, com os córtes rampados e os aterros com a largura

exigida pelo contracto, a Fiscalização foi convidada pelo director gerente da firma Saboya, Albuquerque & Comp., a recebel-a em 31 de dezembro de 1913.

Partindo de Camocim no dia 2 de janeiro do anno vigente, o engenheiro fiscal, nesse mesmo dia, iniciou a inspecção da linha, a partir da estação de Ipú, inspecção que terminou no dia 3, na estação de Cratheús, e de cujo resultado lavrou-se nessa mesma data um termo circunstanciado.

Nesse termo foi declarado recebido pelo Governo o trecho do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, de Ipú a Cratheús, contractado com os Srs. Saboya, Albuquerque & Comp., obrigando-se estes a ultimar no mais breve prazo os pequenos serviços a fazer na estação de Cratheús, e que foram mencionados no termo.

O trafego definitivo ainda não poude ser inaugurado oficialmente, por ter a «South American Railway Construction Company, Limited», companhia arrendataria, se recusado a fazel-o, apresentando objecções que ainda não foram resolvidas.

Do termo de inspecção e recebimento acima referido, se verifica que o trecho de Ipú a Cratheús tem a extensão total de 120^{km},017, contada do centro da estação de Ipú ao centro da estação de Cratheús; a extensão total dos desvios é de 2^{km},360, inclusive dous triangulos de reversão.

Foram construidas cinco estações, sendo uma de 1^a classe, duas de 2^a e duas de 3^a; um armazem e um deposito de machinas em Cratheús, com gyrador e guindaste; cinco casas para agentes, e 18 para mestres de linha, feitores e bombeiros.

Foram montadas tres caixas d'agua para abastecimento das locomotivas, sendo a ultima nô rio Poty, perto da estação de Cratheús.

As obras d'arte são em numero de 355, entre as quaes se contam nove pontes de 10 metros, uma de 15, uma de 20, uma de 40 e duas de 60.

A linha telegraphica é assentada com dous fios conductores, sendo um directo, entre Ipú e Cratheús, e o outro intermediario entre todas as estações.

II

Parte em trafego

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ

SERVIÇOS DO TRAFEGO

Não obstante a falta de recursos da «South American Railway Construction Company, Limited», para executar os melhoramentos e augmentos de que necessita urgentemente esta Estrada de Ferro de Baturité, melhoraram, entretanto, os serviços de trafego, graças ao recurso de que lançou mão a companhia, apossando-se indevidamente de trilhos, vagões, carros e locomotivas, pertencentes ás linhas em construcção e empregando esse material, no valor de cerca de mil contos (ouro), nas linhas em trafego.

Eis a relação desse material:

| | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Material fixo..... | 968 ⁺ 386 |
| De trilhos e accessorios..... | 97:555\$205 |
| Dous apparatus de mudança de linha.. | 533\$333 |
| | <hr/> |
| Total (ouro)..... | 98:088\$538 |

Material rodante :

- 5 locomotivas de passageiros;
- 4 » » carga;
- 3 carros de passageiros de 1ª classe;
- 1 carro de passageiros de 2ª classe;
- 65 carros fechados para cargas;
- 25 » de animaes;
- 50 » abertos de bordas altas;
- 25 » pranchas com fueiros, na importancia de 897:518\$000.

Não fosse esta circumstancia e certamente uma terceira e mais grave crise de transporte se daria, este anno, ao começar a safra de algodão, em setembro ultimo.

Infelizmente esse recurso extremo da « South American Railway Construction Company, Limited », a que o Governo poz cobro, fazendo descontar, em medição, o material de que ella se apossara, não garante ainda a regularidade do trafego por muito tempo, porque outras causas perduram.

Assim é que ha necessidade urgente de augmentar as officinas de reparação do material rodante, substituir dormentes e trilhos em grande extensão da linha e augmentar o numero de trens de passageiros.

A necessidade de augmento das officinas, em Fortaleza, deve ser acompanhada do augmento do deposito para locomotivas e carros, não só porque o augmento do trafego actual já o exige, como pelo que trarão as novas linhas em construcção na rêde e que convergem para Fortaleza.

Não menos necessario é o augmento do armazem da bagagem e dos de mercadorias da Estação Central, em Fortaleza, e de algumas estações no interior.

Preferivel, porém, para o commercio e para a companhia é que se construa uma estação maritima, com os armazens e linhas precisas, na extremidade do ramal da alfandega e se faça uma parada no kilometro 2 da linha central, de modo a alliviar os armazens existentes e ter *praça* para o material de construcção, lenha, etc.

Devido á falta dessas providencias, o commercio e o publico estão sendo onerados de uma despeza perfeitamente evitavel e a companhia soffre em seus interesses, fazendo um trafego defeituoso.

De facto, o algodão que chega do interior e que é destinado, em grande parte, aos depositos e prensas hydraulicas que o commercio de Fortaleza mantém junto ao litoral, é descarregado, entretanto, na Estação Central e dahi transportado em carroças áquelle litoral.

Por outro lado parte da lenha e materiaes de construcção, que podiam ser descarregados antes de chegar á Estação Central, no kilo-

metro 2, juntamente onde estão sendo feitas novas construções, são descarregados em uma praça, a do General Sampaio, onde não existe mais espaço, para dahi voltarem atraz em carroças, sinão nos proprios trens, por concessão da administração que, entretanto, cobra novo e pesado frete.

De todos esses melhoramentos, porém, o que parece mais importante pela despeza que acarreta, é o da substituição dos actuaes trilhos de 20^q,450, por outros de 30 ou 32, até pelo menos o kilometro 120, da linha central.

O trafego ficaria muito alliviado e melhor regularizado si fosse augmentado o peso de suas locomotivas, na proporção da intensidade desse trafego, entre Fortaleza e Riachão, pelo menos.

A substituição desse material podia ser feita com economia, uma vez que os trilhos substituidos fossem empregados em ramaes e outras linhas novas de fraco trafego.

E' fóra de duvida que a actual linha da Baturité tem duas zonas bem distinctas, — uma até o kilometro 120, ou Riachão, e outra, a do Sertão — dahi ao fim da linha, no kilometro 413.

A primeira, que contorna varias serras, tem elementos proprios de trafego e ainda é o escoadouro unico de toda a mercadoria vinda de longinquo sertão, sendo, por isso, impossivel ás actuaes locomotivas, e dadas as dimensões dos trilhos, fazer um trafego economico.

Pelo exposto se reconhece as defeituosas condições da actual linha da Estrada de Ferro de Baturité e a necessidade de uma refórma, de accórdo com as presentes necessidades.

Si essa refórma não fôr feita, nenhuma duração poderá ter o avultado material rodante, que acaba de ser entregue ao trafego, e isto tanto pelo defeito das officinas, como pelo da linha.

De facto, o estado da linha e o serviço pesado, estragam em pouco tempo as locomotivas, e as officinas não fazem, nem pôdem fazer, em tempo, os reparos de que ellas precisam, á falta de espaço de machinas operatrizes, etc.

Eis aqui resumido o que se verificou nas inspecções feitas ultimamente na linha:

Via-permanente — 1.º A linha precisa em geral de nivelamento, sendo evidente o abatimento que teem soffrido os maiores aterros. Desses, muitos precisam de ser reforçados.

Os trilhos antigos de ferro estão deformados e é tal o esmagamento das extremidades, que as talas não conseguem mais uma junção perfeita. Dahi o abalo transmittido ao material rodante, que se estraga rapidamente.

E' facto verificado que nas locomotivas, mesmo nas novas, a tubulação desprende-se dos apparatus, dando logar a vasar.

As molas soffrem igualmente muito esforço e perdem a elasticidade, mesmo a dos carros de passageiros.

Em alguns carros mal se pôde conversar, tal é o ruido resultante do chocalhar das ferragens desses carros e das talas dos trilhos.

Cumpré notar que a substituição de dormentes se faz preciso mesmo em pontes e pontilhões.

Locomotivas — 2.º Tendo sido dadas pela companhia como *encostadas* 13 locomotivas, e não tendo precedido approvação desta Fiscaliz-

zação, como quer a clausula VI do contracto, procedeu-se a uma inspecção em todas as que se achavam em abandono, sendo o resultado dessa inspecção o seguinte:

Locomotivas inspeccionadas, 22;

Condemnadas ou encostadas ao primeiro exame, 10, de ns. 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 e 15 (numeração antiga);

Condemnadas depois de detalhado exame, as de ns. 3 e 25 (numeração antiga);

Podem ser reparadas oito, de ns. 12, 14, 16, 17, 18, 19, 24 e 27 (numeração antiga).

Dessa inspecção, ficou ainda verificado que a maioria dessas locomotivas está, por falta de depositos ou galpões, exposta ao tempo, onde é commumente desfalcada de todas as peças faceis de transportar.

Demais as officinas não estão aparelhadas para os reparos de todas essas locomotivas.

Carros de passageiros — 3.º Da inspecção feita resultou verificar-se que dos 17 carros de 1ª classe, inclusive dous mixtos, todos em serviço, dous precisam de reparos geraes, cinco estão em estado soffrivel e 10 em estado regular.

Dos de bagagem-correio existem em serviço tres e desses, um em regular estado e dous precisando de reparos geraes.

Existe um aguardando concerto.

Além desses carros foram entregues ultimamente á « South American Railway Construction Company, Limited », e incorporado ao trafego, por conta do trecho de 79 kilometros, entre Miguel Calmon e Iguatú, dous carros de 1ª classe, dous mixtos, dous de 2ª classe, um de correio-bagagem, 10 wagões fechados, 25 abertos e 12 trollys.

Do material entregue á « South American Railway Construction Company, Limited », por disposição do aviso n. 159, de 29 de outubro de 1913, algum está ainda por montar.

QUADRO I

ESTRADA DE FERRO DE BATURITE'

TRAFEGO

Extensão da linha em trafego:

| | Kms. |
|----------------------------------|---------|
| Da estação Central a Iguatú..... | 413,482 |
| Ramal de Maranguape..... | 7,246 |
| » da Praia..... | 2,900 |
| Total..... | 423,628 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---------------|----------------|
| Receita | 2.190:969\$990 |
| Despeza | 2.135:183\$230 |

Saldo..... 55:786\$760

| | |
|---|-------|
| Relação por cento da despesa para a receita..... | 97,45 |
| Relação por cento da despesa para a receita, em 1912..... | 87,71 |

Recetta — Foram as seguintes as diversas verbas da receita em 1913:

| | | % |
|------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Passageiros | 494:469\$340 | 22,57 |
| Bagagens e encommendas. | 109:904\$580 | 5,01 |
| Animaes | 43:134\$000 | 1,96 |
| Mercadorias | 1.375:257\$140 | 62,77 |
| Aluguel de trens e vehiculos | 10:324\$600 | 0,47 |
| Telegrapho | 43:200\$140 | 1,97 |
| Armazenagem | 3:407\$760 | 0,16 |
| Seguro | 25:829\$420 | 1,18 |
| Renda eventual..... | 85:443\$010 | 3,91 |
| Total..... | 2.190:969\$990 | 100,00 |

Despesa — A despesa, durante o anno de 1913, na importancia de 2.135:183\$230, discrimina-se do modo seguinte:

| | | % |
|---|-----------------------|---------------|
| Directoria em Londres (proporção) | 33:304\$240 | 1,55 |
| Superintendencia Geral... | 168:393\$630 | 7,89 |
| Trafego | 357:731\$980 | 16,75 |
| Locomoção | 867:367\$250 | 40,61 |
| Via-permanente | 371:055\$160 | 17,38 |
| Telegrapho (conservação da linha telegraphica). | 9:488\$640 | 0,44 |
| Gastos eventuaes..... | 25:674\$220 | 1,20 |
| Fiscalização (proporção para a Baturité).... | 39:076\$800 | 1,87 |
| Preço do arrendamento (Proporção para a Baturité) | 161:624\$010 | 7,56 |
| Fundo de reserva..... | 101:467\$300 | 4,75 |
| Total..... | 2.135:183\$230 | 100,00 |

Os seguintes quadros dão a comparação da receita e despesa da estrada nos ultimos dous annos.

QUADRO III

Despeza

| VERBAS | 1913 | 1912 | DIFFERENÇAS | |
|-----------------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Directoria em Londres..... | 33:304\$240 | 42:881\$280 | — | 9:577\$040 |
| Superintendencia Geral..... | 468:393\$630 | 447:060\$280 | 21:333\$350 | — |
| Trafego..... | 357:731\$980 | 343:581\$130 | 44:150\$850 | — |
| Locomoção..... | 867:367\$250 | 598:154\$840 | 269:212\$410 | — |
| Via-Permanente... | 371:055\$160 | 359:371\$960 | 11:683\$200 | — |
| Telegrapho (Conservação da linha) | 9:488\$640 | 6:547\$180 | 2:941\$460 | — |
| Gastos eventuaes... | 25:674\$220 | 18:447\$560 | 7:226\$660 | — |
| Fiscalização..... | 30:076\$800 | 40:594\$000 | — | 1:517\$200 |
| Preço de arrendamento..... | 161:624\$010 | 144:261\$110 | 17:362\$900 | — |
| Fundo de reserva. | 101:467\$300 | 93:381\$830 | 8:085\$470 | — |
| | 2.135:183\$230 | 1.764:281\$170 | 381:996\$300 | 11:094\$240 |
| Para mais em 1913 : | | | | 370:902\$060 |

QUADRO IV

Os quadros abaixo dão o detalhe do movimento de passageiros, bagagem e encomendas, animaes, mercadorias e telegrammas e respectivas receitas médias, durante o anno de 1913 :

| PASSAGEIROS | | | |
|---|-----------|-----------|------------------|
| | 1ª CLASSE | 2ª CLASSE | DAS DUAS CLASSES |
| Numero de passageiros transportados á qualquer distancia..... | 101.533 | 129.138 | 230.693 |
| Numero de passageiros transportados a um kilometro..... | 6.165.275 | 7.162.345 | 13.327.620 |
| Percurso médio de um passageiro. | 60,70 | 55,40 | 57,77 |
| Receita média por kilometro trafegado..... | — | — | 1:167\$225 |
| Receita média de um passageiro embarcado..... | — | — | 2\$143 |
| Receita média de um passageiro transportado a um kilometro... | — | — | \$037,10 |

| BAGAGENS E ENCOMENDAS | |
|---|----------|
| Tonelada de bagagens e encomendas embarcadas..... | 3,755 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 280,414 |
| Percurso médio de uma tonelada..... | 74,07 |
| Receita média por kilometro trafegado..... | 259\$436 |
| » » de uma tonelada-kilometro..... | \$301,93 |

| ANIMAES | |
|---|-----------|
| Animaes transportados á qualquer distancia : | |
| Cavallar | 2.904 |
| { Numero..... | 871,2 |
| { Peso (tonelada)..... | 2.802 |
| Bovino..... | 1.120,8 |
| { Numero..... | 8.497 |
| { Peso (tonelada)..... | 849,7 |
| Numero total de cabeças..... | 14.203 |
| Peso total (tonelada)..... | 2.841,7 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro..... | 2.276.997 |
| Percurso médio de um animal..... | 160,31 |
| Receita média por kilometro trafegado..... | 101\$820 |
| » » de um animal embarcado..... | 3\$036 |
| » » » » » por kilometro..... | \$018,94 |

Em resumo, unidades de trafego transportadas e suas respectivas receitas comparadas com as do anno anterior :

| | UNIDADES | RECEITAS | | |
|----------------------------|---------------|-----------|--------|-------|
| | | 1913 | 1912 | |
| Passageiros..... | 13.327.620 | 37,10 | 36,16 | |
| Bagagens e encomendas..... | 280.414 | 391,93 | 408,53 | |
| Animaes.... | { Numero..... | 2.276.997 | 18,04 | 20,24 |
| | { Peso..... | — | — | 88,57 |
| Mercadorias..... | 10.565.120 | 130,16 | 130,23 | |

PERCURSOS MÉDIOS

| | | | | |
|----------------------------|---------------|-------|------|-------|
| Passageiros..... | 57,00 | — | 56,9 | |
| Bagagens e encomendas..... | 74,7 | — | 75,5 | |
| Animaes.... | { Numero..... | 160,3 | — | 127,2 |
| | { Peso..... | — | — | — |
| Mercadorias..... | 79,7 | — | 93,4 | |
| Cargas..... | — | — | — | |

MERCADORIAS

Numero de toneladas de mercadorias transportadas á qualquer distancia :

| | |
|-----------------------|-------------|
| Assucar..... | 1.222,594 |
| Algodão..... | 8.422,383 |
| Aguardente..... | 1.222,614 |
| Borracha..... | 239,396 |
| Café..... | 1.537,786 |
| Cereaes..... | 5.409,302 |
| Cêra de carnaúba..... | 131,033 |
| Fumo..... | 334,008 |
| Lenha..... | 14.983,004 |
| Madeiras..... | 4.279,558 |
| Pelles e couros..... | 833,941 |
| Sal..... | 2.517,935 |
| Tijolos e telhas..... | 14.796,007 |
| Diversos..... | 76.695,661 |
| Total..... | 132.625,224 |

| | |
|---|------------|
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 10.565,120 |
| Percurso médio de uma tonelada..... | 79,66 |
| Receita média por kilometro trafegado..... | 3:240\$379 |
| » » de uma tonelada embarcada..... | 10\$369 |
| » » » » tonelada transportada a um kilometro.... | \$130,16 |

TELEGRAMMAS

| | |
|--|----------|
| Numero de telegrammas particulares..... | 26.423 |
| » » palavras..... | 307.920 |
| Receita média por kilometro trafegado..... | 101\$976 |

QUADRO V

Quadro da Receita Geral, com especificação das respectivas verbas e relação por cento, nos annos de 1909 a 1913

| VERBAS | 1909 | | 1910 | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|----------------------------------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|
| | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % |
| 222,594 | | | | | | | | | | |
| 422,383 | | | | | | | | | | |
| 222,614 | | | | | | | | | | |
| 239,396 | | | | | | | | | | |
| 537,786 | | | | | | | | | | |
| 409,302 | | | | | | | | | | |
| 131,035 | | | | | | | | | | |
| 334,008 | | | | | | | | | | |
| 983,004 | | | | | | | | | | |
| 279,558 | | | | | | | | | | |
| 833,941 | | | | | | | | | | |
| 517,935 | | | | | | | | | | |
| 796,007 | | | | | | | | | | |
| 695,661 | | | | | | | | | | |
| 625,224 | | | | | | | | | | |
| Passageiros..... | 314:144\$550 | 24,49 | 474:640\$900 | 29,52 | 476:165\$000 | 26,81 | 471:671\$360 | 23,44 | 494:469\$340 | 22,57 |
| Mercadorias..... | 823:514\$680 | 64,21 | 922:193\$290 | 57,36 | 1.058:793\$180 | 59,63 | 1.235:459\$090 | 62,40 | 1.375:257\$140 | 62,77 |
| Bagagens e encomendas..... | 55:571\$480 | 4,33 | 88:775\$000 | 5,52 | 114:124\$230 | 6,42 | 106:770\$880 | 5,30 | 109:904\$580 | 5,01 |
| Animaes..... | 18:190\$940 | 1,41 | 26:194\$460 | 1,62 | 27:910\$890 | 1,57 | 29:767\$380 | 1,48 | 43:134\$000 | 1,96 |
| Aluguel de trens e vehiculos.... | 10:125\$800 | 0,70 | 15:887\$300 | 0,99 | 14:864\$880 | 0,84 | 20:073\$600 | 1,00 | 10:324\$600 | 0,47 |
| Telegrapho..... | 32:140\$170 | 2,50 | 43:334\$750 | 2,69 | 43:008\$270 | 2,42 | 45:520\$050 | 2,26 | 43:200\$140 | 1,97 |
| Armazenagem..... | 741\$180 | 0,05 | 1:660\$360 | 0,10 | 4:771\$980 | 0,27 | 6:129\$660 | 0,31 | 3:407\$760 | 0,16 |
| Seguro..... | 12:464\$490 | 0,97 | 16:040\$740 | 1,00 | 22:815\$240 | 1,29 | 26:016\$760 | 1,30 | 25:829\$420 | 1,18 |
| Renda eventual..... | 15:485\$074 | 1,34 | 18:802\$262 | 1,20 | 13:298\$698 | 0,75 | 49:859\$430 | 2,51 | 85:443\$010 | 3,91 |
| Totales..... | 1.282:378\$364 | 100,00 | 1.607:529\$062 | 100,00 | 1.775:754\$368 | 100,00 | 2.011:268\$210 | 100,00 | 2.190:969\$990 | 100,00 |

| | |
|--|--------------|
| Diferença para mais entre 1909 e 1910..... | 325:150\$698 |
| „ „ „ „ 1910 » 1911..... | 168:225\$306 |
| „ „ „ „ 1911 » 1912..... | 235:513\$842 |
| „ „ „ „ 1912 » 1913..... | 179:701\$780 |

908:591\$626

Nora — As tarifas approvadas por portaria de 24 de maio de 1910, estiveram em vigor desde 6 de agosto do mesmo anno até 24 de maio de 1912, e de então em diante teem vigorado as approvadas por portaria de 18 de abril de 1912.

26.423
307.920
101\$076

QUADRO VI

Receitas médias por kilometro trafegado nos annos de 1909
a 1913

| VERBAS | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Ext. média 315,330 | Ext. média 371,407 | Ext. média 423,628 | Ext. média 423,628 | Ext. média 423,628 |
| Passageiros | 909\$693 | 1:277\$953 | 1:124\$016 | 1:113\$409 | 1:167\$225 |
| Bagagens e encomendas | 160\$022 | 239\$023 | 269\$398 | 252\$039 | 239\$436 |
| Animaes | 52\$676 | 70\$527 | 65\$886 | 70\$268 | 101\$820 |
| Mercadorias | 2:384\$718 | 2:482\$972 | 2:499\$352 | 2:963\$588 | 3:246\$379 |
| Telegrammas | 93\$070 | 116\$677 | 101\$523 | 107\$453 | 101\$976 |
| Armazenagem | 2\$146 | 4\$470 | 11\$264 | 14\$469 | 8\$044 |
| Renda eventual | 110\$261 | 136\$592 | 120\$338 | 227\$982 | 287\$037 |
| Totaes | 3:713\$486 | 4:328\$214 | 4:191\$777 | 4:749\$208 | 5:171\$917 |

QUADRO VII

Discriminação da despesa

| | | | |
|---------------------------------|--------------|---|--------------|
| <i>Superintendencia Geral :</i> | | | |
| Direcção geral: | | | |
| Pessoal..... | 124:752\$750 | — | 168:393\$630 |
| Material | 7:726\$310 | — | |
| Despezas geraes..... | 33:914\$570 | — | |
| <i>Trafego</i> | | | |
| Serviço central: | | | |
| Pessoal | 28:571\$280 | — | 35:588\$310 |
| Material | 2:957\$270 | — | |
| Despezas geraes..... | 4:059\$760 | — | |
| Trens: | | | |
| Pessoal..... | 81:671\$690 | — | 87:021\$190 |
| Material..... | 5:035\$460 | — | |
| Despezas geraes..... | 1:214\$040 | — | |
| Estações: | | | |
| Pessoal..... | 189:972\$560 | — | 234:222\$480 |
| Material..... | 40:387\$490 | — | |
| Despezas geraes..... | 3:862\$130 | — | |
| <i>Locomoção</i> | | | |
| Serviço central: | | | |
| Pessoal..... | 35:457\$810 | — | 51:373\$210 |
| Material | 2:586\$830 | — | |
| Despezas geraes..... | 13:328\$570 | — | |
| Tração: | | | |
| Pessoal..... | 130:868\$740 | — | 492:836\$020 |
| Material..... | 356:289\$130 | — | |
| Despezas geraes | 5:678\$150 | — | |
| Officinas: | | | |
| Pessoal..... | 180:911\$950 | — | 323:458\$020 |
| Material..... | 120:209\$210 | — | |
| Despezas geraes..... | 22:036\$860 | — | |
| | | | 807:367\$250 |

| | | | |
|---|--------------|--------------|----------------|
| <i>Via permanente</i> | | | |
| Serviço central: | | | |
| Pessoal..... | 52:798\$520 | — | |
| Material..... | 1:423\$050 | — | |
| Despezas geraes..... | 6:937\$490 | 61:161\$060 | |
| | | | |
| Conservação da linha: | | | |
| Pessoal..... | 186:983\$960 | — | |
| Material..... | 92:202\$430 | — | |
| Despezas geraes..... | 2:109\$020 | 281:386\$350 | |
| | | | |
| Conservação de edificios: | | | |
| Pessoal..... | 14:439\$140 | — | |
| Material..... | 13:274\$110 | — | |
| Despezas geraes..... | 774\$500 | 28:507\$750 | 371:033\$160 |
| | | | |
| <i>Telegrapho</i> | | | |
| Conservação da linha telegraphica: | | | |
| Pessoal..... | 8:241\$720 | — | |
| Material..... | 1:063\$920 | — | |
| Despezas geraes..... | 183\$000 | — | 9:488\$640 |
| | | | |
| <i>Directoria em Londres</i> | | | |
| (Para as duas estradas): | | | |
| Proporção para a Baturité..... | — | 33:304\$240 | |
| Gastos eventuaes..... | — | 25:674\$220 | |
| | | | |
| <i>Fiscalização:</i> | | | |
| Para as duas estradas.. 70:000\$000 | | | |
| Proporção (1º semestre)..... | 19:538\$400 | — | |
| » (2º »)..... | 19:538\$400 | 39:076\$800 | |
| | | | |
| <i>Preço de arrendamento :</i> | | | |
| Para as duas estradas 209:287\$050 | | | |
| Proporção (1º semestre)..... | 70:270\$880 | — | |
| » (2º »)..... | 91:333\$130 | 161:624\$010 | |
| | | | |
| <i>Fundo de reserva</i> | | | |
| Porcentagem sobre 2.029:343\$980 da renda bruta, excluida a quota de arrendamento | — | 101:467\$300 | 361:146\$570 |
| | | | 2.135:183\$230 |

QUADRO VIII

Movimento dos trens

O trafego, durante o anno de 1913, foi feito por 4.927 trens, com o percurso total de 422.414 kilometros, assim classificados:

Em serviço remunerado :

| | |
|---|----------------|
| 670 trens expressos de passageiros com percurso de..... | K 81.199 |
| 801 » mixtos com o percurso de..... | 76.556 |
| 2.649 » de carga com o percurso de..... | 223.741 |
| 175 » especiaes e facultativos com o percurso de..... | 13.617 |
| <u>4.295</u> | <u>395.113</u> |

Em serviço de lastro:

| | |
|----------------------------------|----------------|
| 632 trens com o percurso de..... | 27.301 |
| <u>4.927</u> | <u>422.414</u> |

NUMERO E PERCURSO DOS VEICULOS

Em serviço remunerado :

| | |
|---|------------------|
| 4.991 carros de passageiros de 1ª classe com o percurso de..... | K 426.104 |
| 3.404 » » » » 2ª » » » » | 316.046 |
| 745 » » bagagens e encommendas com o percurso de..... | 125.147 |
| 2.066 » » animaes com o percurso de..... | 218.206 |
| 31.880 » » mercadorias com o percurso de..... | 2.166.778 |
| <u>42.786</u> | <u>3.253.181</u> |

MÉDIAS GERAES DAS DESPEZAS PROPRIAMENTE DE CUSTEIO

(EXCLUIDAS AS ACCESSORIAS)

| | | |
|---|------------|------------|
| | 1913 | 1912 |
| Por kilometro de linha..... | 4:187\$723 | 3:404\$352 |
| » trem-kilometro (remunerado)..... | 4\$489 | 3\$875 |
| » 2 eixos-vehiculos-kilometro (remunerado)..... | 225,56 | 291,56 |

EFFECTIVO E SITUAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

| | Em serviço | Em reparação | Esperando reparação | Encostadas e impres- taveis | Total |
|------------------------------------|---------------|-----------------|------------------------|-----------------------------------|-------|
| Locomotivas: | | | | | |
| Typo Ten-Wheel..... | 5 | 1 | — | — | 6 |
| » Mogul..... | 1 | 3 | 4 | 9 | 17 |
| » Consolidation..... | 11 | 2 | 4 | 4 | 21 |
| Manobras..... | 1 | — | 1 | — | 2 |
| Vehiculos (typo americano): | | | | | |
| Carros de 1ª classe..... | 13 | 7 | — | 3 | 23 |
| » mixtos..... | 4 | — | — | — | 4 |
| » especiaes..... | 2 | — | — | — | 2 |
| » de 2ª classe..... | 10 | 5 | — | 2 | 17 |
| » bagagem-correio..... | 4 | — | — | 1 | 5 |
| Wagons para animaes..... | 24 | 8 | — | — | 32 |
| » fechados para mercadorias | 87 | 65 | — | 11 | 163 |
| » abertos » » | 43 | 12 | — | — | 55 |
| » pranchas..... | 46 | 28 | — | 31 | 105 |

CONSERVAÇÃO DA LINHA

Baturité:

Durante o anno foi substituido o seguinte material:

| | Especificação |
|---|--------------------------|
| Dormentes..... | 26.543 |
| Trilhos novos substituidos..... | 181 |
| » velhos reempregados..... | 760 |
| Parafusos..... | 21.046 |
| Talas de junção..... | 1.148 |
| Grampos..... | 244.217 |
| Lastro ordinario (areia ou cascalho)..... | M ³ 30.353,70 |
| Barreiras removidas..... | » 1.738,50 |
| Alargamento ou composição de aterros..... | » 2.165,90 |

ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

SERVIÇOS DO TRAFEGO

O trafego desta estrada continúa a resentir-se de irregularidades provenientes sobretudo da deficiencia de material rodante e do estado de conservação pouco satisfactorio, quer do material, quer da via-permanente.

O material rodante, que, já em 1912, exigia um augmento de cinco locomotivas, 14 carros de passageiros e 120 de carga, apenas foi accrescido de tres carros de 1ª classe, tres de 2ª e dous de correio-bagagem, entregues por Saboya, Albuquerque & Comp. por conta do trecho de Ipu a Cratheús.

As officinas ainda se resentem da falta de machinismos e materiaes sobresaletos para os reparos e conservações necessarios.

De Camocim a Ipu, a linha continúa a ser desnivelada, de aterros estreitos, lastro deficiente, dormentes necessitando substituição, bem como os trilhos de ferro, de Camocim a Sobral; as pontes necessitando de pintura, as estações alguns reparos e as casas de turma, ainda em sua maioria, precisando reparos radicaes.

Em virtude da inauguração definitiva da estação de Cratheús, ha necessidade de modificação do horario em vigor em 31 de dezembro, que opportunamente será proposto.

Os quadros seguintes esclarecem o movimento financeiro geral, os horarios, o effectivo do material rodante, etc.

TRAFEGO

Extensão da linha em trafego:

Da estação de Camocim a Cratheús.... 335,236

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita 646:118\$630
Despeza 702:994\$630

Deficit..... 56:876\$000

Relação % da despeza para a receita.. 108,80

Relação % da despeza para a receita em
1912 99,06

Receita — Foram as seguintes as diversas verbas da receita em 1913:

| | | % |
|--------------------------------|--------------|--------|
| Passageiros | 129:747\$700 | 20,08 |
| Bagagens e encommendas..... | 10:477\$620 | 1,62 |
| Animaes | 64:393\$700 | 9,97 |
| Mercadorias | 403:792\$800 | 62,50 |
| Aluguel de trens e vehiculos.. | 1:973\$000 | 0,31 |
| Telegrapho | 32:386\$500 | 5,01 |
| Armazenagem | 282\$220 | 0,04 |
| Renda eventual..... | 3:065\$090 | 0,47 |
| | 646:118\$630 | 100,00 |

Despeza — A despeza, durante o anno de 1913, na importancia de 702:994\$630, discrimina-se do modo seguinte:

| | | % |
|---|--------------|--------|
| Directoria em Londres (proporção) | 26:355\$150 | 3,75 |
| Administração | 31:527\$050 | 4,48 |
| Trafego | 144:632\$760 | 20,57 |
| Locomoção | 191:079\$930 | 27,18 |
| Via-permanente | 195:709\$500 | 27,84 |
| Telegrapho (conservação da linha) | 4:870\$420 | 0,69 |
| Gastos eventuaes..... | 310\$800 | 0,04 |
| Fiscalização | 30:923\$200 | 4,40 |
| Preço do arrendamento..... | 47:663\$040 | 6,78 |
| Fundo de reserva..... | 29:922\$780 | 4,27 |
| Totaes..... | 702:994\$630 | 100,00 |

Nota. — Os seguintes quadros dão a comparação da receita e despeza da estrada nos dous ultimos annos.

QUADRO II

Receita

| VERBAS | UNIDADE | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS PARA MAIS | | DIFERENÇAS PARA MENOS | |
|-----------------------------------|-------------|--------|--------------|--------|--------------|----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| | | Quant. | Producto | Quant. | Producto | Quant. | Producto | Quant. | Producto |
| | | | | | | | | | |
| Passageiros..... | Numero... | 51.314 | 129:747\$700 | 52.228 | 120:898\$600 | — | 8:849\$100 | 914 | — |
| Bagagens e encomendas..... | Tonelada... | 195,7 | 10:477\$620 | 189 | 10:479\$120 | 6,7 | — | — | 1\$500 |
| Animacs..... | Numero... | 20.729 | 64:393\$700 | 31.212 | 98:526\$600 | — | — | 10.483 | 34:132\$900 |
| Mercadorias..... | Tonelada... | 21.230 | 403:792\$800 | 21.661 | 373:765\$140 | — | 30:027\$660 | 431 | — |
| Aluguel de trens e vehiculos..... | — | — | 1:073\$000 | — | 2:467\$000 | — | — | — | 494\$000 |
| Telegrapho..... | Numero... | 25.490 | 32:386\$500 | 25.111 | 34:362\$110 | 379 | — | — | 1:975\$610 |
| Armazenagem..... | — | — | 282\$320 | — | 285\$880 | — | — | — | 3\$660 |
| Renda eventual..... | — | — | 3:065\$090 | — | 6:365\$120 | — | — | — | 3:300\$030 |
| | | | | | | | | | |
| | | | 646:118\$630 | | 647:149\$570 | | 38:876\$760 | | 39:907\$700 |

Para menos em 1913..... 1:030\$940

Q U A D R O I I I

Despeza

| VERBAS | 1913 | 1912 | DIFFERENÇAS | |
|-------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Directoria em Londres..... | 26:355\$150 | 30:982\$250 | — | 4:627\$100 |
| Administração..... | 31:527\$050 | 28:648\$100 | 2:878\$950 | — |
| Trafego..... | 144:632\$760 | 130:159\$820 | 14:472\$940 | — |
| Locomoção..... | 191:079\$930 | 189:817\$910 | 1:262\$020 | — |
| Via permanente..... | 195:709\$500 | 152:621\$140 | 43:088\$360 | — |
| Telegrapho (cons. da linha).. | 4:870\$420 | 1:016\$110 | 3:854\$310 | — |
| Gastos eventuaes..... | 310\$800 | 2:026\$700 | — | 1:715\$900 |
| Fiscalização..... | 30:923\$200 | 29:406\$000 | 1:517\$200 | — |
| Preço de arrendamento..... | 47:663\$040 | 46:403\$210 | 1:259\$830 | — |
| Fundo de reserva..... | 29:922\$780 | 30:037\$320 | — | 114\$540 |
| Totaes..... | 702:994\$630 | 641:118\$560 | 68:333\$610 | 6:457\$540 |

Para mais em 1913 : 61:876\$070.

QUADRO V.
 Quadro da receita geral com especificação das respectivas verbas e relação por cento, nos annos de 1909 a 1913

| VERBAS | 1909 | | 1910 | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|-----------------------------------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|
| | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % |
| Passageiros..... | 37:313\$600 | 44,46 | 91:070\$400 | 13,23 | 102:407\$350 | 18,83 | 120:898\$600 | 18,08 | 129:747\$700 | 20,08 |
| Bagagens e encomendas..... | 6:809\$200 | 4,38 | 9:629\$250 | 1,60 | 7:358\$280 | 1,35 | 10:470\$120 | 1,62 | 40:477\$620 | 4,62 |
| Animaes..... | 92:109\$100 | 48,41 | 113:263\$400 | 18,90 | 64:928\$700 | 41,94 | 98:526\$600 | 15,22 | 64:393\$700 | 9,97 |
| Mercadorias..... | 309:733\$780 | 61,91 | 333:470\$420 | 53,67 | 325:089\$020 | 59,77 | 373:763\$140 | 57,76 | 403:792\$800 | 62,50 |
| Aluguel de trens e vehiculos..... | — | — | 5:89-\$800 | 0,98 | — | — | 2:167\$000 | 0,38 | 4:973\$000 | 0,31 |
| Telegrapho..... | 21:936\$320 | 4,38 | 30:440\$470 | 3,08 | 30:720\$380 | 5,65 | 34:362\$110 | 5,31 | 32:386\$500 | 5,01 |
| Arrendamento..... | 388\$100 | 0,01 | 296\$070 | 0,04 | 456\$380 | 0,08 | 283\$880 | 0,04 | 282\$320 | 0,04 |
| Arrendamento..... | 12:280\$454 | 2,15 | 14:933\$640 | 2,30 | 12:962\$092 | 2,38 | 6:365\$120 | 0,99 | 3:965\$090 | 0,47 |
| TOTAL..... | 839:000\$000 | 100,00 | 599:005\$040 | 100,00 | 553:022\$602 | 100,00 | 647:149\$370 | 100,00 | 646:118\$630 | 100,00 |

mais em 1910..... 98:701\$366
 menos em 1911..... 55:082\$438
 mais em 1912..... 3:236\$968
 menos em 1913..... 4:030\$940
 mais..... 401:926\$334
 mais..... 56:113\$378
 mais..... 45:814\$356

de 24 de maio de 1910, estiveram em vigor desde 6 de agosto do mesmo anno até vigorado as approvadas por portaria de 18 de abril de 1912.

MERCADORIAS

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia:

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Assucar | 843,883 |
| Algodão | 1.543,391 |
| Aguardente | 396,746 |
| Borracha | 4,062 |
| Café | 684,032 |
| Cereaes | 2.104,847 |
| Cêra de carnaúba | 584,539 |
| Fumo | 104,958 |
| Lenha | 2.800,239 |
| Madeiras | 512,905 |
| Peltes e couros | 738,119 |
| Sal | 1.926,633 |
| Tijollos e telhas | 338,090 |
| Diversos | 8.647,451 |
| Total | 21.230,005 |

| | |
|--|------------|
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro | 2.632,484 |
| Percurso médio de uma tonelada | 123,99 |
| Receita média por kilometro trafegado | 1:204\$503 |
| » » de uma tonelada embarcada | 19\$020 |
| » » » » » transportada a um kilometro | \$453,38 |

Em resumo :

Unidades de trafego transportadas em 1913 e comparação das respectivas receitas com as do anno anterior :

| UNIDADES DO TRAFEGO | | RECEITAS | |
|-----------------------------|-----------|----------|--------|
| | | 1913 | 1912 |
| Passageiros | 3.303.873 | 39,27 | 38,44 |
| Bagagens e encomendas | 18.372 | 570,30 | 599,15 |
| Animaes (Numero) | 2.965.270 | 21,71 | 19,53 |
| » (Peso) | — | — | 56,51 |
| Mercadorias | 2.632.484 | 453,38 | 460,53 |
| Cargas | — | — | — |

PERCURSOS MÉDIOS

| | | |
|-----------------------------|--------|--------|
| Passageiros | 64,38 | 60,21 |
| Bagagens e encomendas | 93,87 | 92,15 |
| Animaes (Numero) | 143,04 | 161,57 |
| » (Peso) | — | 170,15 |
| Mercadorias | 123,99 | 107,48 |
| Cargas | — | 127,40 |

TELEGRAMMAS

| | |
|---|---------|
| Numero de telegrammas particulares | 25.490 |
| » » palavras | 345.711 |
| Receita média por kilometro trafegado | 96\$608 |

QUADRO V.

Quadro da receita geral com especificação das respectivas verbas e relação por cento, nos annos de 1909 a 1913

| VERBAS | 1909 | | 1910 | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|-----------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % | PRODUCTO | % |
| Passageiros..... | 57:313\$609 | 41,46 | 91:070\$409 | 15,23 | 102:407\$350 | 18,83 | 120:898\$600 | 18,08 | 129:747\$700 | 20,08 |
| Bagagens e encomendas..... | 6:899\$200 | 4,38 | 9:639\$240 | 1,60 | 7:358\$280 | 1,33 | 10:479\$120 | 1,62 | 10:477\$120 | 1,62 |
| Animaes..... | 92:109\$109 | 18,41 | 113:263\$420 | 18,90 | 64:928\$700 | 11,94 | 98:526\$600 | 15,22 | 64:393\$700 | 9,97 |
| Mercadorias..... | 309:733\$780 | 61,91 | 333:479\$420 | 55,67 | 323:089\$020 | 59,77 | 373:763\$140 | 57,76 | 403:792\$800 | 62,50 |
| Aluguel de trens e vehiculos..... | — | — | 3:89\$800 | 0,98 | — | — | 2:367\$000 | 0,38 | 1:973\$900 | 0,31 |
| Telegrapho..... | 21:936\$320 | 4,38 | 30:440\$470 | 5,08 | 30:720\$380 | 5,65 | 34:362\$110 | 5,31 | 32:386\$500 | 5,01 |
| Armazenagem..... | 38\$190 | 0,01 | 206\$670 | 0,04 | 456\$380 | 0,08 | 283\$880 | 0,04 | 282\$320 | 0,04 |
| Renda eventual..... | 12:280\$484 | 2,45 | 14:933\$640 | 2,50 | 12:962\$092 | 2,38 | 6:365\$120 | 0,99 | 3:063\$090 | 0,47 |
| Total geral..... | 300:303\$674 | 100,00 | 599:005\$040 | 100,00 | 543:922\$902 | 100,00 | 647:149\$370 | 100,00 | 646:118\$630 | 100,00 |

| | |
|--|--------------|
| Entre 1909 e 1910 — Para mais em 1910..... | 98:701\$366 |
| » 1910 e 1911 — » menos em 1911..... | 55:082\$438 |
| » 1911 e 1912 — » mais em 1912..... | 3:226\$968 |
| » 1912 e 1913 — » menos em 1913..... | 1:030\$940 |
| » 1909 e 1913 — » mais..... | 101:928\$334 |
| | 56:113\$978 |
| | 45:814\$956 |

Nota — As tarifas approvadas por portaria de 24 de maio de 1910, estiveram em vigor desde 6 de agosto do mesmo anno até 24 de maio de 1912, e de então em diante teem vigorado as approvadas por portaria de 18 de abril de 1912.

QUADRO VI

Receitas médias por kilometro trafegado durante os annos
de 1909 a 1913

| VERBAS | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Ext. média 216,280 | Ext. média 239,640 | Ext. média 276,979 | Ext. média 306,873 | Ext. média 338,236 |
| Passageiros | 264\$997 | 380\$030 | 369\$733 | 393\$973 | 387\$033 |
| Bagagens e encomendas | 31\$858 | 40\$182 | 26\$566 | 34\$147 | 31\$254 |
| Animaes..... | 425\$878 | 472\$648 | 234\$410 | 321\$066 | 192\$087 |
| Mercadorias..... | 1:432\$106 | 1:391\$547 | 1:173\$704 | 1:217\$979 | 1:204\$503 |
| Telegrammas..... | 101\$426 | 127\$025 | 110\$913 | 111\$975 | 96\$608 |
| Armazenagem..... | \$177 | 1\$237 | 1\$649 | \$931 | \$841 |
| Renda eventual..... | 56\$780 | 86\$934 | 46\$798 | 28\$780 | 15\$028 |
| | 2:313\$222 | 2:499\$603 | 1:063\$782 | 2:108\$851 | 1:927\$354 |

QUADRO VII

Discriminação da despesa

| | | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Administração :</i> | | | |
| <i>Direcção geral :</i> | | | |
| Pessoal | — | 24:525\$870 | 31:527\$050 |
| Material | — | 962\$020 | |
| Despezas geraes | — | 6:039\$160 | |
| <i>Trafego :</i> | | | |
| <i>Serviço Central :</i> | | | |
| Pessoal | 3:256\$110 | | |
| Material | — | | |
| Despezas geraes | 3:082\$860 | 6:338\$970 | |
| <i>Trens :</i> | | | |
| Pessoal | 21:698\$770 | | |
| Material | 212\$160 | | |
| Despezas geraes | 79\$000 | 21:989\$930 | |
| <i>Estações :</i> | | | |
| Pessoal | 105:142\$700 | | |
| Material | 9:724\$460 | | |
| Despezas geraes | 1:436\$700 | 116:303\$860 | 144:632\$700 |
| <i>Locomoção :</i> | | | |
| <i>Serviço Central :</i> | | | |
| Pessoal | 8:099\$540 | | |
| Material | 283\$620 | | |
| Despezas geraes | 1:509\$820 | 9:892\$080 | |
| <i>Tracção :</i> | | | |
| Pessoal | 45:853\$250 | | |
| Material | 51:547\$930 | | |
| Despezas geraes | 62\$000 | 97:493\$200 | |
| <i>Officinas :</i> | | | |
| Pessoal | 52:562\$410 | | |
| Material | 31:042\$740 | | |
| Despezas geraes | 88\$600 | 83:693\$750 | 191:079\$930 |
| <i>Via-permanente :</i> | | | |
| <i>Serviço Central :</i> | | | |
| Pessoal | 3:632\$110 | | |
| Material | 390\$720 | | |
| Despezas geraes | 3:190\$980 | 7:213\$810 | |
| <i>Conservação da linha :</i> | | | |
| Pessoal | 142:888\$440 | | |
| Material | 30:456\$330 | | |
| Despezas geraes | 345\$600 | 173:690\$370 | |
| <i>Conservação de edificios :</i> | | | |
| Pessoal | 9:765\$470 | | |
| Material | 4:995\$750 | | |
| Despezas geraes | 134\$100 | 14:805\$320 | 195:709\$500 |
| A transportar | | | 862:949\$240 |

| | | | |
|---|-------------|-------------|--------------|
| Transporte..... | | | 562:949\$240 |
| <i>Telegrapho :</i> | | | |
| Conservação da linha : | | | |
| Pessoal | — | 3:603\$380 | |
| Material | — | 936\$840 | |
| Despezas geraes..... | — | 330\$000 | 4:870\$420 |
| <i>Directoria em Londres :</i> | | | |
| Proporção para a Sobral..... | — | 26:355\$150 | — |
| <i>Gastos eventuaes.....</i> | — | 310\$800 | — |
| <i>Fiscalização :</i> | | | |
| (Para as duas estradas 70:000\$) | | | |
| Proporção : | | | |
| 1º semestre | 15:461\$600 | | |
| 2º " | 15:461\$600 | 30:923\$200 | — |
| <i>Preço do arrendamento :</i> | | | |
| (Para as duas estradas 209:287\$050) | | | |
| Proporção : | | | |
| 1º semestre | 20:838\$990 | | |
| 2º " | 26:824\$050 | 47:663\$040 | — |
| <i>Fundo de reserva :</i> | | | |
| Porcentagem sobre 598:455\$590 res- tante da renda bruta, de accôrdo com o n. II da clausula IV do contracto | — | 20:922\$780 | 135:174\$970 |
| | | | 702:994\$630 |

QUADRO VIII

Movimento dos trens

O trafego, durante o anno de 1913, foi feito por 1.334 trens, com o percurso total de 195.840 kilometros, assim classificados ;

Em serviço remunerado :

| | Kilometros |
|---|----------------|
| 522 trens mixtos com o percurso de..... | 90,992 |
| 478 » de carga » » » » | 70,481 |
| 5 » espezias » » » » | 541 |
| <u>1.005 »</u> | <u>162,414</u> |
| » de lastro com o percurso de..... | 33,826 |
| | <u>195,840</u> |

PERCURSO DOS VEHICULOS

Em serviço remunerado :

| | Kilometros |
|-------------------------------|------------------|
| 1ª classe..... | 232,357 |
| 2ª » | 204,512 |
| De bagagens e encomendas..... | 158,294 |
| » animaes | 716,531 |
| » mercadorias | 958,893 |
| | <u>2.270,587</u> |

Médias geraes das despezas propriamente de custeio, excluidas as despezas accessorias :

| | 1913 | 1912 |
|--|------------|----------|
| Por kilometro de linha..... | 1:693\$791 | 737\$849 |
| » trem-kilometro remunerado..... | 3\$504 | 3\$699 |
| » 2 eixos-vehiculo-kilometro remunerado..... | — | 221,58 |

QUADRO IX

Conservação

| | | |
|--|------------|--------|
| Dormentes substituidos..... | | 15.422 |
| Trilhos novos » | | 26 |
| » velhos reempregados..... | | 144 |
| Parafusos substituidos..... | | 8.624 |
| Grampos » | | 1.224 |
| Talas de junção substituidas..... | | 16.976 |
| Lastro ordinario (areia ou cascalho M 3)..... | 33.605,500 | |
| Barreiras removidas, M ³ | | 413 |
| Alargamento ou composição de aterros, M ³ | | 2.291 |
| Pessoal da conservação (feitores e trabalhadores). | | 262 |
| Numero médio por kilometro..... | | 0,7 |
| Relação das madeiras empregadas nos dormentes: | | |
| Arueira, pau d'arco e sucupira. | | |
| Descarrilamentos no anno por causa diversas..... | N | 22 |
| Véhiculo estragado | » | 1 |
| Estado da locomotiva na occasião do descarrilamento, bom. | | |

Effectivo e situação do material rodante :

| Locomotivas : | Em serviço | Em reparação | Encostadas e imprestaveis | Total |
|-----------------------|------------|--------------|---------------------------|-----------|
| Typo americano..... | 2 | — | 1 | 3 |
| » Ten-Wheel | 4 | 2 | — | 6 |
| » Mogul..... | 2 | — | — | 2 |
| » Consolidation | — | — | 1 | 1 |
| | <u>8</u> | <u>2</u> | <u>2</u> | <u>12</u> |

Effectivo de carros e wagons :

| | |
|----------------------------------|------------|
| Carros especiaes..... | 1 |
| » de 1 ^a classe | 8 |
| » de 2 ^a classe | 8 |
| Wagons de bagagens..... | 5 |
| » para animaes..... | 32 |
| » fechados para mercadorias..... | 37 |
| » abertos » | 16 |
| » de lastro..... | 4 |
| | <u>111</u> |

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Kms.
EXTENSÃO EM TRAFEGO..... 119,284

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 169:878\$700 |
| Despeza | 434:203\$905 |
| <i>Deficit</i> | 264:325\$205 |
| Coefficiente de trafego..... | 255,59 |

| Designação | Por kilometro de linha | Por trem- kilometro | Por vehiculo- kilometro |
|----------------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|
| Receita | 1:415\$656 | 3\$838 | \$716 |
| Despeza | 3:618\$365 | 9\$811 | 1\$831 |
| <i>Deficit</i> | 2:202\$709 | 5\$973 | 1\$115 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DA RECEITA | 1912 | | 1913 | | DIFFERENÇAS |
|----------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|---------------|
| | Quantidades | Réis | Quantidades | Réis | |
| Passageiros..... | 22.933 | 44:700\$200 | 20.934 | 64:320\$800 | + 49:614\$600 |
| Bagagens e encomendas..... | 192 | 9:627\$300 | 259 | 12:073\$200 | + 2:446\$400 |
| Animaes..... | 717 | 2:016\$700 | 870 | 2:633\$700 | + 617\$000 |
| Morcedorias | 7.315 | 60:583\$200 | 6.617 | 72:922\$500 | + 12:400\$300 |
| Telogrammas..... | 1.636 | 2:767\$200 | 3.031 | 6:342\$200 | + 3:575\$000 |
| Armazenagem..... | — | 48:200 | — | 718\$100 | + 669\$200 |
| Rendas diversas..... | — | 9:003\$500 | — | 19:795:200 | + 798\$700 |
| | | 129:748\$800 | | 169:878\$700 | + 49:129\$900 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obtem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1912 | 1913 |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 34,46 | 37,86 |
| Bagagens e encomendas..... | 5,42 | 7,11 |
| Animaes | 1,56 | 1,55 |
| Mercadorias | 46,69 | 42,97 |
| Telegrammas | 2,13 | 3,73 |
| Armazenagens | 0,04 | 0,42 |
| Rendas diversas..... | 7,70 | 6,36 |
| Totaes | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|------------------------------|---------------------|
| Natal | 70:961\$600 |
| Ceará-Mirim | 39:189\$700 |
| Taipú | 12:636\$200 |
| Baixa Verde..... | 12:931\$000 |
| Jardim..... | 20:227\$500 |
| Pedra Preta..... | 7:446\$500 |
| Paradas | 6:486\$200 |
| Total arrecadado..... | 169:878\$700 |

Além da importancia de 169:878\$700, arrecadou a estrada, durante o anno findo, a de 644\$700, proveniente do imposto de transporte, recolhido á repartição competente.

DESPEZA

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| Verbas de despesa | 1912 | 1913 | Differenças |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 50:069\$967 | 72:354\$575 | + 22:284\$608 |
| Trafego | 49:646\$935 | 70:468\$795 | + 20:821\$860 |
| Locomoção | 187:077\$589 | 225:140\$874 | + 38:063\$235 |
| Via permanente e edificios | 59:269\$618 | 65:410\$661 | + 6:141\$043 |
| Telegrapho | 464\$600 | 829\$000 | + 364\$400 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totacs..... | 346:528\$709 | 434:203\$905 | + 87:675\$196 |

Comparando-se as diversas verbas de despeza com os respectivos totaes, obtem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1912 | 1913 |
|--|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e al- moxarifado | 14,45 | 16,66 |
| Trafego | 14,33 | 16,66 |
| Locomoção | 53,99 | 51,85 |
| Via permanente e edificios..... | 17,10 | 15,07 |
| Telegraphos | 0,13 | 0,19 |
| Eventuaes | — | — |
| Totales | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despeza no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despeza | Deficit |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| 1909..... | 56,000 | 67:973\$700 | 136:740\$988 | 68:767\$288 |
| 1910..... | 84,000 | 102:431\$400 | 202:314\$166 | 99:882\$766 |
| 1911..... | 104,000 | 167:127\$400 | 275:660\$915 | 108:533\$515 |
| 1912..... | 101,000 | 129:748\$800 | 346:528\$709 | 216:779\$909 |
| 1913..... | 120,000 | 169:878\$700 | 434:203\$905 | 264:325\$205 |
| Total no quinquennio | | 637:460\$000 | 1.395:448\$683 | 758:288\$683 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 2.486 trens, que percorreram 82.179 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|---------------------|--------------|---------------|
| Trens mixtos | 429 | 41,954 |
| » especiaes | 13 | 779 |
| » de carga..... | 28 | 1,520 |
| » » serviço | 2.016 | 37,926 |
| Totales..... | 2.486 | 82,179 |

Computaram esses trens 28.164 vehiculos, que percorreram 351.301 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|--|---------------|----------------|
| Carros de 1ª classe..... | 804 | 38,785 |
| » » 2ª » | 774 | 38,525 |
| Wagões de bagagem..... | 728 | 36,453 |
| » » animaes | 620 | 31,088 |
| » » .cargas carregados.. | 2.770 | 87,206 |
| » » » vasio | 136 | 4,148 |
| Total em serviço do trafego.... | 5.832 | 237,105 |
| » » » não retribuido | 22.332 | 114,196 |
| Total geral..... | 28.164 | 351,301 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|---------------|
| 1ª classe..... | 11.507 |
| 2ª » | 19.457 |
| Das duas classes..... | <u>30.964</u> |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|------------------|
| 1ª classe | 468.662 |
| 2ª » | 754.842 |
| Das duas classes..... | <u>1.223.504</u> |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|--------------|
| 1ª classe..... | 40,72 |
| 2ª » | 38,79 |
| Das duas classes..... | <u>39,51</u> |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|--------------|
| 1ª classe..... | 10,96 |
| 2ª » | 17,66 |
| Das duas classes..... | <u>28,62</u> |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 12 |
| 2ª » | 19 |
| Das duas classes..... | <u>31</u> |

Percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------------------|
| 1ª classe..... | 1.551.400 |
| 2ª » | 1.541.000 |
| Das duas classes..... | <u>3.092.400</u> |

Relação % entre o percurso dos logares oferecidos e o percurso dos logares occupados:

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| 1ª classe..... | 30,20 |
| 2ª » | 48,08 |
| Das duas classes..... | <u>39,56</u> |
| Numero de animaes embarcados..... | 870 |

| | |
|--|---------|
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 47.028 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 54,05 |
| Toneladas de bagagens e encomendas despachadas | 250 |
| Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro..... | 11.744 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas.... | 46,97 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço | 6.647 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 388.081 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 58,33 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias: | |
| Por wagon-kilometro | 4,240 |
| Por trem-kilometro..... | 8,926 |

Relações %:

| | |
|---|-------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas vazios e o percurso total..... | 4,54 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vazios e cheios)..... | 22,71 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada, durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 3.034 | 45.217 |
| Do Governo Federal..... | — | — |
| » » Estadual | — | — |
| Totacs | 3.034 | 45.217 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|------------------|
| Assucar | 621,400 |
| Canna de assucar..... | — |
| Alcool e aguardente..... | 105,800 |
| Algodão | 857,800 |
| Caroços de algodão..... | 893,000 |
| Milho | 119,500 |
| Farinha de mandioca..... | 247,300 |
| Couros | 61,700 |
| Pelles | 13,200 |
| Madeiras | 8,700 |
| Lenha | 200,100 |
| Carvão vegetal..... | 3,300 |
| Tijolos e telhas..... | 333,500 |
| Diversas | 134,000 |
| Total | 3.599,300 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|------------------|
| Xarque | 41,500 |
| Bacalhão | 17,800 |
| Farinha de trigo..... | 435,500 |
| Fazendas | 134,800 |
| Especiarias | 9,200 |
| Ferragens | 69,400 |
| Sal | 99,200 |
| Vinho e vinagre..... | 67,600 |
| Kerosene | 240,500 |
| Arame de cerca..... | 59,400 |
| Diversas | 1.872,800 |
| Total | 3.047,700 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas | 1.522,912 | 51.085\$728 | 367,100 | 266\$186 | 7.606,500 | 3.271\$184 | 717,300 | 499\$777 |
| Vehiculos..... | — | — | 3.342,500 | 2.202\$805 | 5.021,000 | 1.805\$886 | 783,000 | 679\$750 |
| Total no anno | 1.522,912 | 51.085\$728 | 3.709,150 | 2.468\$991 | 12.627,500 | 5.080\$070 | 1.500,300 | 1.179\$527 |
| Total no anno anterior..... | 1.107,605 | 43.849\$336 | 1.590,300 | 1.332\$280 | 6.565,000 | 4.380\$982 | 738,500 | 640\$090 |
| Diferença para mais..... | 415,307 | 7.236\$342 | 2.118,850 | 1.136\$711 | 6.062,500 | 699\$088 | 871,800 | 539\$437 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotivas-kilometro..... | 16,556 | \$555 | 0,002 | \$002 | 0,082 | \$035 | 0,002 | \$005 |
| Mil vehiculos-kilometro..... | — | — | 0,000 | \$003 | 0,014 | \$005 | 0,002 | \$002 |

N. B. — O calculo da lenha para o seu equivalente em carvão mineral foi feito nos dois annos pela base de 8 m3 para uma tonelada de carvão de pedra.

| | 1912 | 1913 |
|-----------------------|-------------|-------------|
| | Toneladas | |
| Carvão de pedra | 800,335 | 632,287 |
| Lenha | 307,250 | 890,625 |
| | Toneladas | |
| Carvão de pedra..... | 36:050\$386 | 30:840\$728 |
| Lenha | 7:798\$300 | 20:245\$000 |
| | Toneladas | |
| | 1,107,605 | 1.522,912 |
| | 43:849\$336 | 51:085\$728 |

Os dados de 1912 foram tomados no proprio Relatorio, os quaes não são os mesmos que estão demonstrados na pagina 8 dos Quadros Demonstrativos do mesmo anno.

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 15 locomotivas, que percorreram 91.984 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|----------------------------|------------|---------------------|
| <i>Serviço retribuido:</i> | | |
| Trens mixtos..... | 41.954 | |
| » de carga | 1.520 | |
| » especiaes de passageiros | 770 | 44.253 |
| <i>Serviço gratuito:</i> | | |
| Trafego | 8.756 | |
| Machina só e manobras..... | 9.805 | |
| Construcção | 22.405 | |
| Lastro | 6.765 | 47.731 |
| Total | | 91.984 |

CONSERVAÇÃO

Material substituido:

| | |
|------------------|-------|
| Agulhas | 1 |
| Corações | 1 |
| Dormentes | 1.194 |
| Isoladores | 22 |

Estações, edificios, obras d'arte e novas — As estações, edificios e obras d'arte foram regularmente conservadas. Além desses serviços, effectuados por conta do custeio, na linha em trafego de Natal a Taipú, existem diversos trabalhos, que estão sendo realizados de accôrdo com o contracto, isto é, a sua construcção é paga pela tabella de preços unitarios, taes como: as installações da Praça Silva Jardim, a linha de ligação, a ponte sobre o rio Potengy, a modificação das condições technicas e a substituição dos trilhos.

As obras da esplanada da Praça Silva Jardim acham-se bem adiantadas. A estação central tem dependente sua conclusão do ladrilho do pavimento terreo, de parte da pintura e de outros pequenos detalhes.

As officinas, carvoeiras, caixas d'agua, rotunda e dois depositos de carros estão promptos. Ao terceiro deposito falta metade da cobertura de ferro galvanizado. O almoxarifado depende tambem de cobertura.

Para a conclusão da ponte de atracação resta o contraventamento e o assoalho de uma pequena parte.

Estão iniciadas as fundações para os dois grandes armazens junto á referida ponte, continuando o aterro da esplanada.

A linha de ligação foi quasi toda locada e atacada a construcção de Igapó a Refoles, onde não foi resolvida a desapropriação de terrenos e bemfeitorias pertencentes ao Ministerio da Marinha.

A construcção da ponte sobre o rio Potengy, de 500 metros de vão, a obra mais importante da Central, pelo systema especial de fundação tubular, por meio de ar comprimido, esteve quasi paralyzada, por terem dois cylindros desaprumado, já com grande penetração, e, não obstante os esforços empregados para trazel-os á posição normal, cahiram no fundo do rio, com muitas toneladas de concreto.

Durante o anno foram fundados um encontro e quatro pilares, e montados quatro vãos desta ponte.

Em outros pontos, onde se faz necessaria a construcção de obras de arte para completar o assentamento da linha, que foi bastante damnificada pelo inverno de 1911, ainda estão dependentes de estudos.

ACCIDENTES

Houve um descarrilamento no kilometro 16, não causando prejuizo algum, motivado pelo entortamento de um trilho de typo velho, em uma curva.

Devido ás providencias tomadas, após o inverno de 1911, o estado da linha em trafego é lisongeiro.

The Great Western of Brazil Railway Company, Limited

Trafego

REDE DE VIAÇÃO FERREA DOS ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGOAS

I

ACTOS QUE A REGEM

Decreto n. 4.111, de 31 de julho de 1901 e contracto de 6 de agosto do mesmo anno.

Decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904 e accôrdo de 28 de julho do mesmo anno.

Decreto n. 6.124, de 28 de agosto de 1906.

Decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909 e revisão do contracto de 7 de dezembro do mesmo anno.

A rede ferro-viaria, de que é arrendataria «The Great Western of Brazil Railway Company, Limited», constava em 31 de dezembro

de 1913 de 1.561 kilometros, 717 metros de linha em trafego, sendo constituída pelas estradas em seguida mencionadas:

Linhas de propriedade da União e arrendadas á «The Great Western of Brazil Railway Company, Limited»:

| | Kms. |
|----------------------------|------------------|
| Natal á Independencia..... | 164,620 |
| Conde d'Eu..... | 194,633 |
| Central de Pernambuco..... | 269,268 |
| Recife a S. Francisco..... | 130,961 |
| Sul de Pernambuco..... | 193,908 |
| Central de Alagoas..... | 194,069 |
| Paulo Affonso..... | 115,136 |
| Total | 1.262,595 |

Linhas concedidas e adquiridas pela «The Great Western of Brazil Railway Company, Limited»:

| | Kms. |
|-----------------------------------|----------------|
| Recife a Limoeiro e Timbaúba..... | 270,465 |
| Ribeirão a Bonito..... | 28,657 |
| Total | 299,122 |

A extensão média em trafego durante o anno de 1913 foi de..... 1.553,345

Juntando a estas linhas em trafego, aquellas cujas construcções foram autorizadas pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909, resulta o quadro abaixo, representativo da rede de viação ferrea a cargo de «The Great Western of Brazil Railway Company, Limited», em 31 de dezembro de 1913:

| | Kms. |
|--|-----------|
| Linhas em trafego..... | 1.561,717 |
| Linhas em construcção: | |
| Prolongamento da Estrada de Ferro Conde d'Eu | 5.647 |
| Linhas com estudos apresentados: | |
| Prolongamento da Estrada de Ferro Conde d'Eu | 120,651 |
| Linhas com estudos approvados: | |
| Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco..... | 186,620 |
| Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Alagoas..... | 32,881 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---------------------------------|-----------------|
| Receita da rêde..... | 11.073:890\$210 |
| Despeza de custeio..... | 7.323:660\$090 |
| | <hr/> |
| Saldo | 3.750:230\$120 |
| Coeficiente de trafego..... | 66,13 |

QUOTA DE ARRENDAMENTO

De accôrdo com o contracto autorizado pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909, tendo sido a renda kilometrica das estradas arrendadas 6:644\$657, a quota de arrendamento paga pela companhia foi na importancia de 838:951\$090, correspondente a 10 % da renda bruta e recolhida á Delegacia Fiscal pelos certificados ns. 2.174, de 22 de agosto de 1913, e 3.615, de 14 de março de 1914.

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO CONTRACTO

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| Receita da rêde..... | 11.073:890\$210 |
| Despeza de custeio..... | 7.323:660\$090 |
| Quota de arrendamento..... | 836:951\$090 |
| Quota de fiscalização..... | 60:000\$000 |
| Saldo liquido..... | 2.851:279\$030 |
| Coeficiente de trafego..... | 74,25 |

A receita escripturada, despeza e saldo das linhas que constituem a rêde a cargo da « Great Western » constam do quadro abaixo:

| Annos | Receita | Despeza | Saldo | Coeficiente de trafego |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| 1902.... | 4.542:366\$720 | 3.459:952\$100 | 1.082:414\$620 | 76,17 |
| 1903.... | 5.672:939\$010 | 4.300:900\$870 | 1.372:038\$140 | 75,81 |
| 1904.... | 5.403:202\$080 | 4.057:006\$430 | 1.346:195\$650 | 75,08 |
| 1905.... | 6.977:199\$750 | 5.065:583\$490 | 1.911:616\$260 | 72,60 |
| 1906.... | 7.200:299\$500 | 5.206:154\$440 | 1.994:145\$060 | 72,30 |
| 1907.... | 6.810:379\$750 | 4.939:561\$950 | 1.870:817\$800 | 72,52 |
| 1908.... | 7.200:742\$960 | 5.279:684\$940 | 1.921:058\$020 | 73,32 |
| 1909.... | 8.361:007\$880 | 5.957:582\$190 | 2.403:425\$690 | 71,25 |
| 1910.... | 8.970:568\$900 | 6.235:523\$030 | 2.735:045\$870 | 69,51 |
| 1911.... | 9.573:949\$290 | 7.056:092\$820 | 2.517:856\$470 | 73,70 |
| 1912.... | 10.110:438\$790 | 7.035:028\$550 | 3.075:410\$240 | 69,58 |
| 1913.... | 11.073:890\$210 | 8.222:611\$180 | 2.851:279\$030 | 74,25 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> | |
| Total... | 91.896:984\$840 | 66.815:681\$990 | 25.081:302\$850 | |
| | | | | 72,70 |
| | | | | Coeficiente de trafego para os 12 annos..... |

OFFICINAS

Em consequencia da unificação dos serviços de reparação do material rodante nas grandes officinas, em adeantada construcção em Jaboatão, Estrada de Ferro Central de Pernambuco, esses serviços não podem ser discriminados por estradas. A reparação do material rodante no anno de 1913 consta do quadro seguinte:

| | |
|---|-------|
| Locomotivas que soffreram grandes reparos. | 41 |
| Locomotivas que soffreram pequenos reparos. | 103 |
| Carros que soffreram reparos..... | 204 |
| Wagões que soffreram reparos..... | 2.072 |

DISTRIBUIÇÃO DAS DESPEZAS PELAS DIVERSAS ESTRADAS

Nas diversas estradas, que constituem a rede a cargo da « Great Western » sendo todas ligadas entre si, com excepção da Estrada de Ferro Paulo Affonso, ha despezas communs que obrigam na confecção do relatorio, a separar, attribuindo-as a cada uma dellas, o que torna necessario a adopção de um criterio para essa distribuição. O que tem sido adoptado pela companhia, quando fornece a conta das despezas, é o seguinte: As despezas de administração, comprehendendo os serviços centraes de trafego, locomoção e conservação, almoxarifado, quotas de arrendamento e de fiscalização, são distribuidas proporcionalmente ás rendas brutas de cada uma das estradas.

As despezas das estações, dos trens, da via-permanente e a da conservação das obras d'arte e edificios, são as despezas reaes, constantes das folhas de pagamento de cada uma das estradas.

As despezas com as reparações de locomotivas, dos carros de passageiros, dos wagões de mercadorias das officinas, com o consumo de combustiveis e lubrificantes e com a tracção, são distribuidas proporcionalmente aos percursos totaes dos diversos vehiculos, respectivamente, em cada uma das estradas.

ESTRADA DE FERRO NATAL A INDEPENDENCIA

| | |
|--------------------------|---------|
| | Kms. |
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 164,620 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 422:006\$600 |
| Despeza | 439:513\$870 |
| | <hr/> |
| Deficit | 17:507\$270 |
| | |
| Coefficiente de trafego..... | 104,14 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despesa do custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- metro de linha | Por trem- kilometro | Por vehi- culo- kilometro |
|----------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Receita | 2:536\$520 | 2\$960 | \$168 |
| Despesa | 2:669\$869 | 3\$082 | \$175 |
| <i>Deficit</i> | 106\$349 | \$122 | \$007 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|-----------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|---------------|
| | Quan- tidades | Productos | Quan- tidades | Productos | |
| Passageiros | 51.715 | 158:946\$310 | 43.291 | 140:839\$810 | + 18:077\$600 |
| Bagagens | T 856 | 31:739\$810 | 320 | 30:593\$380 | + 144\$430 |
| Animas | 4.428 | 7:333\$300 | 3.679 | 5.039\$820 | + 1:369\$570 |
| Mercadorias | T 35.380 | 201:344\$350 | 37.916 | 233:504\$380 | - 48:650\$430 |
| Telegrammas | 3.935 | 10:703\$100 | 7.721 | 9:490\$650 | + 1:282\$750 |
| Armazenagens | — | 718\$350 | — | 1:545\$900 | - 827\$050 |
| Rendas diversas | — | 8:653\$600 | — | 718\$190 | + 7:938\$470 |
| Totais | — | 422:006\$300 | — | 412:683\$030 | + 9:319\$670 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obtem-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 37,66 | 34,14 |
| Bagagens e encomendas | 7,29 | 7,42 |
| Animas | 1,74 | 1,45 |
| Mercadorias | 48,54 | 54,15 |
| Telegrammas | 2,55 | 2,29 |
| Armazenagens | 0,17 | 0,37 |
| Rendas diversas | 2,05 | 0,18 |
| Totais | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|--------------|
| Natal | 107:329\$750 |
| Pitimbu | 1:439\$700 |
| Cajupiranga | 1:545\$060 |
| S. José do Alto | 41:023\$300 |
| S. José do Baixo | 16:027\$080 |
| Sapé | 4:212\$800 |
| Baldhum | 10:587\$620 |
| Estivas | 2:462\$700 |
| Goyanninha | 22:146\$740 |
| Penha | 29:528\$380 |
| Pequiry | 8:260\$000 |
| Villa Nova | 15:113\$560 |
| Montanhas | 6:330\$800 |
| Nova Cruz | 60:169\$140 |
| Caicára | 12:984\$520 |
| Serra da Raiz | 15:311\$500 |
| Sertãozinho | 6:232\$440 |
| Itamatahy | 69:079\$650 |
| <hr/> | |
| Total arrecadado pelas estações..... | 399:784\$740 |
| Transportes a debito dos Governos Federal e Estadual..... | 22:221\$860 |
| <hr/> | |
| Total geral..... | 422:006\$600 |

Juntado ao total arrecadado pelas estações a importancia de 7:951\$930, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 407:736\$670.

Além da importancia mencionada de 407:736\$670, arrecadou a estrada durante o anno findo a de 5:903\$200, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 % concedida á companhia na importancia de 236\$128, e recolhido opportunamente, á repartição competente, o liquido de 5:667\$072.

DESPEZA

A despeza da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| Verbas de despeza | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|--------------|--------------|---------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 85:718\$700 | 58:894\$390 | + 26:824\$310 |
| Trafego | 71:059\$500 | 66:489\$390 | + 4:570\$110 |
| Locomoção | 161:089\$800 | 147:432\$130 | + 13:657\$670 |
| Via-permanente e edificios | 116:311\$540 | 110:300\$560 | + 6:010\$980 |
| Telegrapho | 5:334\$330 | 4:616\$090 | + 718\$240 |
| Eventuaes | — | — | — |
| <hr/> | | | |
| Totacs..... | 439:513\$870 | 387:732\$560 | + 51:781\$310 |

Comparando-se as diversas verbas de despesa com os respectivos totaes, obtem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|--|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e al- moxarifado | 19,51 | 15,19 |
| Trafego | 16,16 | 17,15 |
| Locomoção | 36,66 | 38,02 |
| Via-permanente e edificios..... | 26,46 | 28,44 |
| telegrapho | 1,21 | 1,20 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaes | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo ou deficit |
|---|---------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| 1909.... | 171,197 | 247:441\$130 | 313:125\$210 | — 65:684\$080 |
| 1910.... | 171,197 | 313:577\$090 | 350:616\$770 | — 37:039\$680 |
| 1911.... | 164,620 | 423:069\$250 | 387:197\$760 | + 35:871\$490 |
| 1912.... | 164,620 | 412:686\$930 | 387:732\$560 | + 24:954\$370 |
| 1913.... | 164,620 | 422:006\$600 | 439:513\$870 | — 17:507\$270 |
| Total no quin- quennio | | 1.818:781\$000 | 1.878:186\$170 | — 59:405\$170 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 1.204 trens, que percorreram 149.757 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|--------------------|--------------|----------------|
| Trens mixtos | 313 | 51.645 |
| » especiaes | 7 | 658 |
| » de carga..... | 784 | 90.282 |
| » de serviço..... | 100 | 7.172 |
| Totaes..... | 1.204 | 149.757 |

Compuzeram esses trens 29.240 vehiculos, que percorreram 2.574.484 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|---|---------------|------------------|
| Carros de 1ª classe..... | 1.445 | 191.900 |
| Carros de 2ª classe..... | 1.314 | 211.070 |
| Wagões de bagagem | 686 | 117.146 |
| » » animaes | 1.300 | 206.532 |
| » » cargas carregados..... | 13.560 | 1.053.944 |
| » » » vazios..... | 9.125 | 727.690 |
| Total em serviço do trafego..... | 27.430 | 2.508.282 |
| » » » não retribuido. | 1.810 | 66.202 |
| Total geral..... | 29.240 | 2.574.484 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|--------|
| 1ª classe..... | 18.883 |
| 2ª classe..... | 32.832 |
| Das duas classes..... | 51.715 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 1.258.550 |
| 2ª classe..... | 1.898.437 |
| Das duas classes..... | 3.156.987 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 66,7 |
| 2ª classe..... | 57,8 |
| Das duas classes..... | 61,0 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 24,1 |
| 2ª classe..... | 36,3 |
| Das duas classes..... | 60,4 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro, (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 6,6 |
| 2ª classe..... | 9,0 |
| Das duas classes..... | 8,8 |

Percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 2.974,450 |
| 2ª classe..... | 5.698,890 |
| Das duas classes..... | 8.673,340 |

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 42,3 |
| 2ª classe..... | 33,3 |
| Das duas classes..... | 36,4 |

| | |
|---|-----------|
| Numero de animaes embarcados..... | 4.428 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 269.007 |
| Percurso kilometrico médio de um animal. | 60,76 |
| Toneladas de bagagens e encomendas despachadas | 856 |
| Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro..... | 77.809 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas..... | 90,90 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, (excluindo os transportes de serviço)..... | 35.380 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 2.642.503 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 747 |
| Percurso médio de toneladas de mercadorias: | |
| Por wagon-kilometro..... | 1,5 |
| Por tren-kilometro..... | 18,5 |

Relações por cento:

| | |
|---|------|
| Entre o percurso dos wagões de carga vazios e o percurso total..... | 40,8 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vazios e cheios)..... | 24,0 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|---------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 7.869 | 76.365 |
| Do Governo Federal..... | 110 | 4.656 |
| Do Governo Estadual.....» | 956 | 28.893 |
| Totales..... | 8.935 | 109.914 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|---------------|
| Assucar | 865 |
| Cannas de assucar..... | — |
| Alcool e aguardente..... | 828 |
| Algodão | 2.424 |
| Caroço de algodão..... | 4.035 |
| Milho | 755 |
| Farinha de mandioca..... | 4.085 |
| Couros | 96 |
| Pelles | 29 |
| Caroço de mamona..... | 6 |
| Olco de mamona..... | 26 |
| Madeiras | 1.898 |
| Dormentes | 414 |
| Lenha | 4.540 |
| Carvão vegetal..... | 11 |
| Tijolos e telhas..... | 4.790 |
| Tabaco | 227 |
| Café | 42 |
| Diversas | 2.094 |
| Total..... | 27.163 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Tonciadas |
|-----------------------|--------------|
| Xarque | 72 |
| Bacalháo | 268 |
| Farinha de trigo..... | 642 |
| Fazendas | 392 |
| Especiarias | 864 |
| Ferragens | 287 |
| Sal | 2.200 |
| Vinho e vinagre..... | 56 |
| Kerosene | 432 |
| Arame de cerca..... | 128 |
| Carvão de pedra..... | 572 |
| Volumes vazios..... | 226 |
| Diversas | 2.078 |
| Total..... | 8.217 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------------|---------------|---------------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 2.298.147 | 69.677\$980 | 23 | 20\$160 | 7.236 | 1.883\$960 | 800 | 301\$940 |
| Vehiculos..... | — | — | — | — | 4.273 | 930\$100 | 232 | 412\$750 |
| Total no anno..... | 2.298.147 | 69.677\$980 | 23 | 20\$160 | 11.509 | 2.816\$060 | 4.061 | 474\$690 |
| Total no anno anterior..... | 2.092.986 | 58.168\$310 | — | — | 10.607 | 2.132\$130 | 914 | 416\$240 |
| Diferença para mais..... | 205.161 | 11.209\$470 | 23 | 20\$160 | 902 | 683\$930 | 147 | 58\$450 |
| » menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro..... | 10.078 | \$306 | ,000,1 | ,003,1 | 0,031 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 1.000 Vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 4,639 | \$361 | 0,097 | \$043 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 14 locomotivas, que percorreram 228.027 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|-----------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos | 51.645 | |
| » de carga..... | 90.282 | |
| » especiaes de passageiros. | 658 | 142.585 |
| <hr/> | | |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 5.004 | |
| Construcção | 1.525 | |
| Lastro | 643 | |
| Manobras | 78.270 | 85.442 |
| <hr/> | | |
| Total..... | — | 228.027 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via-permanente:

Foram substituidos durante o anno.

| | |
|----------------------------|----------------------|
| Trilhos | 21 |
| Parafusos | 5.773 |
| Grampos | 51.194 |
| Talas | 509 |
| Agulhas | 5 |
| Corações | 4 |
| Dormentes | 20.200 |
| Atracadeiras | 1.497 |
| Cunhas de aço | 1.536 |
| Postes telegraphicos | 27 |
| Isoladores | 289 |
| Lastro de pedra..... | 97m ³ |
| » » areia | 3m ³ ,464 |

ESTRADA DE FERRO CONDE D'EU

Pralongamento de Independencia a Picuhy

CONSTRUCCÃO

EXTENSÃO TOTAL DA LINHA..... Kms. 150,651

Historico — A construcção do pralongamento da Estrada de Ferro Conde d'Eu para Picuhy foi autorizada pela clausula I do decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909.

Esteve em construcção durante o anno de 1913 parte do primeiro trecho e o segundo, cujos estudos foram respectivamente approvados pelos decretos ns. 8.018, de 19 de maio de 1910 e 9.794, de 2 de outubro de 1912, tendo sido iniciados os trabalhos em 30 de abril de 1910.

A 20 de dezembro de 1910 foi entregue ao trafego provisorio o trecho de linha comprehendida entre a parada de Itamatahy ao kilometro 10, a 5 de dezembro de 1912, do kilometro 10 ao kilometro 15,009 e a 24 de novembro de 1913, do kilometro 15,009 a Borborema (kilotmetro 24,343).

Extensões — Trecho inaugurado — 45^{km},009 a 24^{km},343

| | |
|-----------------------------|---------|
| Em trafego..... | 24,343 |
| Em construcção..... | 11,657 |
| Com estudos approvados..... | 114,651 |
| Total geral..... | 150,651 |

CONDIÇÕES TECHNICAS

| | |
|--|--------------------------|
| Extensão em tangentes | 78.178 ^m ,82 |
| » » curvas | 72.472 ^m ,18 |
| » » nivel | 38.162 ^m ,20 |
| » » rampas | 112.488 ^m ,80 |
| Rampa maxima..... | 0,023 |
| Extensão da maior rampa..... | 1,020 ^m ,00 |
| » » » tangente | 1,105 ^m ,20 |
| Raio minimo..... | 120 ^m ,00 |
| Extensão total em curvas em que foi empregado raio minimo..... | 2.388 ^m ,72 |

ORÇAMENTO TOTAL DA CONSTRUCCÃO

Em moeda nacional:

| | |
|------------------------------|----------------|
| Trabalhos preliminares | 181:089\$600 |
| Terraplenagem | 3.149:675\$904 |
| Obras de arte correntes..... | 836:352\$920 |
| Obras de arte especiaes..... | 445:836\$390 |

| | |
|---|----------------|
| Via-permanente | 788:264\$091 |
| Estações e edificios..... | 621:464\$572 |
| Linha telegraphica..... | 15:065\$100 |
| Administração, direcção, etc..... | 516:950\$000 |
| Obras accessorias, etc., e montagem do material rodante..... | 98:418\$400 |
| Frete dos materiaes..... | 270:912\$000 |
| Desapropriações | 180:000\$000 |
| | <hr/> |
| | 7.104:028\$077 |
| Eventuaes de 5 %..... | 355:201\$439 |
| | <hr/> |
| Total..... | 7.459:230\$416 |

MATERIAL IMPORTADO DA EUROPA

Em ouro:

| | |
|--|--------------|
| Superstructuras | 13.067-1-8 |
| Via-permanente | 82.459-19-0 |
| Utensilios — estações | 848-7-10 |
| Material rodante..... | 49.670-0-0 |
| Linha telegraphica e diversos..... | 5.067-2-6 |
| Administração geral em Pernambuco e em Londres..... | 9.600-0-0 |
| | <hr/> |
| | 160.712-11-0 |
| Eventuaes 5 %..... | 8.035-12-5 |
| | <hr/> |
| Total em libras..... | 168.748-3-5 |

DESPEZAS JA' EFFECTUADAS

Em moeda nacional:

| Verbas | Até 31 de de- zembro de 1912 | Durante o anno de 1913 | Total até 31 de dezembro de 1913 |
|---|------------------------------------|---------------------------|--|
| Trabalhos preli- minares | 181:083\$600 | — | 181:083\$600 |
| Terraplenagem ... | 1.922:993\$464 | 123:923\$029 | 2.046:917\$093 |
| Obras de arte cor- rentes e espe- ciaes | 405:406\$417 | 52:190\$179 | 457:596\$596 |
| Via-permanente.. | 83:728\$250 | 59:587\$410 | 143:315\$660 |
| Estações e edifi- cios | 145:515\$333 | 38:944\$128 | 184:459\$461 |
| Linha telegra- phica | 1:500\$000 | 934\$300 | 2:434\$300 |
| Administração, di- recção, etc..... | 311:470\$050 | 97:719\$280 | 408:889\$330 |
| Obras accessorias. | 17:288\$559 | 15:694\$517 | 32:983\$076 |
| Frete dos mate- riaes | 18:020\$245 | 11:385\$156 | 29:405\$401 |
| Desapropriações.. | 10:256\$000 | 1:050\$000 | 11:306\$000 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Totacs..... | 3.096:961\$918 | 401:428\$590 | 3.498:390\$517 |

MATERIAES IMPORTADOS DA EUROPA E JA EMPREGADOS
NA OBRA

Em ouro:

| Verbas | Até 31 de dezembro de 1912 | Durante o anno de 1913 | Total até 31 de dezembro de 1913 |
|--|----------------------------|------------------------|----------------------------------|
| Superestructuras de pontes..... | 376-8-4 | 301-16-3 | 678-4-4 |
| Via-permanente.. | 8.460-15-3 | 5.694-15-0 | 14.155-10-3 |
| Utensilios e estações..... | 151-4-4 | 220-2-3 | 371-6-7 |
| Linha telegraphica e diversos... | 298-12-5 | 234-1-9 | 532-14-2 |
| Material rodante.. | 29.076-1-5 | 10.663-18-7 | 39.740-0-0 |
| Administração geral em Pernambuco e Londres. | 6.800-6-0 | 2.400-0-0 | 9.200-0-0 |
| Totaes..... | 45.163-1-6 | 19.514-13-10 | 64.677-15-4 |

QUANTIDADE DE TRABALHOS FEITOS DURANTE O ANNO

Terraplenagem:

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Excavação em terra..... | 42.280m ³ ,00 |
| Idem em pedra solta..... | 5.900m ³ ,00 |
| Idem em pedreira..... | 9.457m ³ ,00 |

Obras de arte correntes e especiaes:

| | |
|--|-------------------------|
| Excavações para fundações..... | 2.012m ³ ,94 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa de cimento..... | 610m ³ ,05 |
| Idem idem de cal..... | 1.600m ³ ,41 |
| Idem de tijolos com argamassa... | 80m ³ ,75 |
| Concreto | 222m ³ ,39 |
| Alvenaria de lajões com argamassa. | 196m ³ ,22 |
| Idem de pedra secca..... | 163m ³ ,72 |
| Concreto armado..... | 70m ³ ,99 |
| Alvenaria de aparelho com argamassa | 13m ³ ,73 |
| Apparelho fino a escopro..... | 5m ² ,00 |
| Cantos facetados..... | 41m ¹ ,88 |
| Chapa de argamassa de cimento.. | 595m ² ,13 |
| Rejuntamento | 931m ² ,14 |
| Apparelho grosso a ponteiro..... | 81m ² ,27 |
| Montagem de vigas em vãos de um a dous metros..... | 33m ¹ ,00 |
| Idem de superestructuras de cinco metros | 15m ¹ ,00 |
| Pintura de pontes..... | 23m ² ,80 |

Revestimento da primeira bocca do tunnel-kilometro 20:

| | |
|--|----------------------|
| Excavação em rocha..... | 20m ³ ,00 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa..... | 7m ³ ,70 |
| Concreto ordinario..... | 13m ³ ,65 |

Via-permanente:

| | |
|---|--------------------------|
| Assentamento da linha principal e desvios | 10.642m ¹ ,00 |
| Lastro commum..... | 9.647m ¹ ,00 |
| Lastro de pedra britada..... | 635m ³ ,40 |
| Dormentes communs—N..... | 12.483 |
| Dormentes especiaes..... | 202 |
| Postes semaphoricos..... | 5 |

QUANTIDADE DE TRABALHOS FEITOS DURANTE O ANNO

Edificios:

| | |
|---|-------------------------|
| Excavação para fundações..... | 92m ³ ,96 |
| Enchimento de terra..... | 488m ³ ,20 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa..... | 123m ³ ,17 |
| Idem de tijolos com argamassa... | 84m ³ ,18 |
| Idem de apparelho com argamassa..... | 10m ³ ,61 |
| Concreto | 73m ³ ,91 |
| Emboço e reboco..... | 1.208m ² ,84 |
| Caiação a tres mãos..... | 1.996m ² ,73 |
| Chapa com argamassa de cimento.. | 299m ² ,29 |
| Calçamento a tijolos de ladrilho.. | 173m ² ,19 |
| Apparelho grosso a ponteiro..... | 7m ² ,00 |
| Rejuntamento | 226m ² ,99 |
| Reboco rustico..... | 384m ² ,25 |
| Madeiramento de lei..... | 11m ³ ,44 |
| Coberta de telhas nacionaes inclusive caibros, etc..... | 269m ² ,93 |
| Calhas e conductores..... | 179m ¹ ,95 |
| Lambrequins | 160m ¹ ,35 |
| Coberta de ferro galvanizado.... | 469m ² ,06 |
| Portas almofadadas com bandeiras | 8 |
| Portas lisas..... | 51m ² ,26 |
| Janellas com venezianas e vidros.. | 12 |
| Janellas lisas..... | 8m ² ,75 |
| Guichet | 1 |
| Portões de correr..... | 6 |
| Pintura a oleo..... | 646m ² ,04 |
| Drenos de manilha de quatro.... | 12m ¹ ,00 |
| Latrinas patentes..... | 2 |
| Cannos de ferro galvanizado de 1 ½..... | 100m ¹ ,00 |

Linha telegraphica:

Assentamento da linha telegraphica 9.343^{km},00

Obras accessorias — Caixa d'agua e açudes:

| | |
|--|-------------------------|
| Montagem de moinho de vento... | 1 |
| Cannos de ferro galvanizado de 1½. | 1.680m ³ ,00 |
| Excavação em terra com escoramento | 945m ³ ,00 |
| Enphimento de terra apiloada.... | 958m ³ ,00 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa | 5m ³ ,00 |
| Emboço e reboco..... | 36m ² ,39 |
| Caiação | 36m ² ,39 |
| Rejuntamento | 20m ² ,46 |
| Apparelho grosso a ponteiro..... | 10m ² ,80 |
| Concreto | 0m ³ ,32 |
| Chapa com argamassa de cimento. | 3m ² ,24 |
| Portas e janellas lisas..... | 3m ² ,00 |
| Pintura a oleo..... | 5m ² ,58 |
| Montagem de tanque..... | 1 |

Transporte de materiaes.

Peso do material empregado na obra 817.899^{kg},56

NUMERO DE OBRAS DE ARTE

Iniciadas em 1912 e concluidas durante o anno:

| | |
|---------------------------------|---|
| Boeiros capeados de 0,60 | 3 |
| » » » 0,80 | 1 |
| » » » 1,00 | 1 |
| » abertos » 1,00 | 5 |
| » » » 2,00 | 3 |
| » em arco » 3,00 | 1 |
| Montagem de pontes de 5,00..... | 3 |

Iniciadas e concluidas durante o anno:

| | |
|-------------------------------|----|
| Drenos de 0,50..... | 1 |
| Ditos de 0,60..... | 1 |
| Boeiros capeados de 0,60..... | 1 |
| Ditos abertos de 1,00..... | 19 |

Iniciadas durante o anno e ainda não concluidas:

| | |
|-------------------------------|---|
| Drenos de 0,50..... | 2 |
| Boeiros capeados de 0,80..... | 1 |
| Pontilhão de 3,00..... | 1 |

Revestimento da primeira bocca do tunnel no kilometro 20.

EDIFICIOS E OBRAS ACCESSORIAS

Iniciadas em 1911 e concluidas durante o anno:

Borborema:

Estação;

Latrina e depositos de inflammaveis;

Armazem.

Iniciadas em 1912 e concluidas durante o anno:

Caixa d'agua em Borborema.

Iniciadas e concluidas durante o anno:

Estação Cacimbas;

Casa de turma no kilometro 11.

MATERIAL RODANTE JA' ADQUIRIDO

| Especie | Typo | Numero | Peso | Capacidade | Procedencia |
|-----------------------|-----------------------|--------|----------------------|---------------------|-------------|
| Locomotiva | Mogul | 5 | 62 ^t ,400 | — | Inglaterra. |
| » | Mastodonte | 1 | 71 ^t ,490 | — | » |
| Carros de passageiros | 1 ^a classe | 2 | 21 ^t ,000 | 37 | » |
| » | 2 ^a | 1 | 17 ^t ,729 | 72 | » |
| » | Mixto | 1 | 21 ^t ,000 | 52 | » |
| » | bagagens | | | | |
| e Correios | | 1 | 18 ^t ,653 | 4 ^t ,500 | » |
| Wagon de mercaderia | Coberto | 6 | 6 ^t ,500 | 12 ^t ,00 | » |
| » | Aberto | 12 | 5 ^t ,250 | 12 ^t ,00 | » |
| » | Coberto | 12 | 8 ^t ,800 | 25 ^t ,00 | » |
| » | Aberto | 25 | 8 ^t ,500 | 25 ^t ,00 | » |

Typo e emprego do material fixo:

Typo de trilho — Vignole;

Peso por metro corrente — 32^{kg},24;

Typo de tala de junção — Cantoneira;

Grampos ou tirefonds — Grampos;

Especie de dormentes — Madeira de lei;

Numero de dormentes por kilometro de linha — 1.200.

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | Kms. |
|---------------------------|---------|
| Molhe a Pillar | 74,339 |
| Entroncamento á Boa Vista | 97,179 |
| Mulungú á Alagôa Grande | 23,115 |
| | <hr/> |
| | 194,633 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Receita | 1.263:999\$380 |
| Despeza | 1.023:866\$910 |
| | <hr/> |
| Saldo | 240:132\$470 |
| Coeficiente de trafego..... | 81,00 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilometro de linha | Por trem- kilometro | Por vehiculo- kilometro |
|---------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|
| Receita | 6:494\$270 | 4\$086 | \$219 |
| Despeza | 5:260\$500 | 3\$310 | \$177 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Saldo..... | 1:233\$770 | \$776 | \$042 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a: do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|----------------------|-------------|----------------------|---------------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 256.090 | 293:333\$970 | 239.036 | 285:919\$540 | + 12:369\$430 |
| T | | | | | |
| Bagagens..... | 3.273 | 82:129\$060 | 3.245 | 79:444\$540 | + 2:674\$520 |
| Animaes..... | 7.179 | 8:323\$140 | 6.059 | 7:191\$980 | + 1:031\$160 |
| T | | | | | |
| Mercadorias..... | 143.209 | 803:792\$740 | 143.918 | 767:674\$140 | + 41:118\$300 |
| Telegrammas..... | 13.393 | 13:305\$850 | 12.540 | 11:854\$330 | - 2:459\$980 |
| Armazenagem..... | — | 13:295\$160 | — | 13:104\$850 | + 190\$310 |
| Rendas diversas..... | — | 40:224\$160 | — | 23:734\$990 | + 16:484\$170 |
| Totais..... | | <hr/> 1.233:999\$380 | | <hr/> 1.191:959\$970 | <hr/> + 72:039\$410 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obteem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|--------|--------|
| Passageiros | 23,61 | 23,98 |
| Bagagens e encomendas..... | 6,49 | 6,67 |
| Animaes | 0,69 | 0,64 |
| Mercadorias | 63,98 | 64,41 |
| Telegrammas | 0,98 | 1,25 |
| Armazenagens | 1,06 | 1,09 |
| Rendas diversas..... | 3,19 | 1,99 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|----------------|
| Pillar | 208:333\$460 |
| Coiteseira | 6:033\$240 |
| Entroncamento | 15:772\$720 |
| Espirito Santo..... | 18:936\$540 |
| Reis | 14:007\$010 |
| Santa Rita..... | 30:118\$030 |
| Parahyba | 448:914\$620 |
| Jacaré | 680\$400 |
| Cabedello | 184:577\$900 |
| Cobé | 6:055\$840 |
| Sapé | 21:885\$840 |
| Araçá | 5:484\$360 |
| Pão Ferro..... | 11:166\$980 |
| Mulungú | 11:223\$500 |
| Cachoeira | 22:614\$940 |
| Independencia (Guarahira)..... | 67:201\$160 |
| Bastiões | \$ |
| Alagôa Grande..... | 86:212\$840 |
| Itamatahy | 46:399\$050 |
| Pirpirituba | 20:678\$410 |
| Kilometro 15..... | 3:591\$740 |
| Cacimbas | 157\$900 |
| Boa Vista..... | 1:438\$960 |
| | <hr/> |
| Total arrecadado pelas estações... | 1.231:512\$440 |
| Transportes a debito dos Governos Federal e Estadual..... | 32:486\$940 |
| | <hr/> |
| Total geral..... | 1.263:999\$380 |

Juntado ao total arrecadado pelas estações a importancia de 25:537\$540, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 1.257:049\$980.

Além da importancia mencionada de 1.257:049\$980, arrecadou a estrada, durante o anno findo, a de 8:226\$, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 %, concedida á companhia, na importancia de 329\$040 e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 7:896\$960.

DESPEZA

A despeza da estrada e sua comparação com a do anno anterior consta do quadro abaixo:

| Verbas de despeza | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, Contabilidade e Almozarifado | 264:550\$890 | 173:446\$030 | + 91:104\$860 |
| Trafego | 204:990\$650 | 186:611\$470 | + 18:379\$180 |
| Locomoção | 403:388\$900 | 371:519\$280 | + 31:869\$620 |
| Via- permanente e edificios | 144:014\$170 | 155:126\$120 | — 11:111\$950 |
| Telegrapho | 6:922\$300 | 6:592\$280 | + 330:020 |
| Eventuaes | — | — | |
| Totales..... | 1.023:866\$910 | 893:295\$180 | + 130:571\$730 |

Comparando-se as diversas verbas da despeza com os respectivos totaes obteem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, Contabilidade e Almozarifado | 25,84 | 19,42 |
| Trafego | 20,02 | 20,89 |
| Locomoção | 39,39 | 41,59 |
| Via-permanente e edificios..... | 14,07 | 17,37 |
| Telegraphos | 0,68 | 0,73 |
| Eventuaes | — | — |
| Totales..... | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despeza no quinquennio de 1909 a 1913 offerce os seguintes resultados:

TRAFEGO

Correram durante o anno 5.961 trens, que percorreram 318.348 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| ANNO | EXTENSÃO EM TRAFEGO | RECEITA | DESPEZA | SALDO OU DEFICIT |
|----------------------|------------------------|----------------|----------------|------------------|
| 1909..... | 165.600 | 836:280\$450 | 838:400\$670 | + 2:210\$220 |
| 1910..... | 165.294 | 870:266\$670 | 792:164\$270 | + 78:102\$400 |
| 1911..... | 180.067 | 1.089:196\$680 | 861:788\$870 | + 227:407\$810 |
| 1912..... | 185.299 | 1.161:959\$970 | 893:295\$180 | + 298:664\$790 |
| 1913..... | 194.633 | 1.263:999\$380 | 1.023:866\$910 | + 240:132\$470 |
| Total no quinquennio | — | 5.251:703\$150 | 4.409:605\$900 | + 842:097\$250 |

| Designação | Numero | Percurso |
|-------------------|--------|----------|
| Trens mixtos..... | 3.811 | 226.799 |
| » especiaes | 41 | 1.465 |
| » de carga..... | 1.938 | 81.074 |
| » de serviço..... | 171 | 9.010 |
| Total..... | 5.961 | 318.348 |

Compuzeram esses trens 125.262 vehiculos, que percorreram 5.846.416 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|--|---------|-----------|
| Carros de 1ª classe..... | 13.582 | 1.008.804 |
| Carros de 2ª classe..... | 11.543 | 809.318 |
| Wagões de bagagem | 6.740 | 437.106 |
| Wagões de animaes..... | 6.137 | 404.132 |
| Wagões de carga carregados.. | 59.671 | 2.171.488 |
| Wagões de carga vazio..... | 25.192 | 943.242 |
| Total..... | 122.865 | 5.774.090 |
| Total do serviço não retri- buido | 2.397 | 72.320 |
| Total geral..... | 125.262 | 5.846.416 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|----------------|
| 1ª classe..... | 87.460 |
| 2ª classe..... | 169.501 |
| Das duas classes..... | <u>256.961</u> |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|------------------|
| 1ª classe..... | 2.666.888 |
| 2ª classe..... | 4.500.118 |
| Das duas classes..... | <u>7.167.006</u> |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|-------------|
| 1ª classe..... | 30,5 |
| 2ª classe..... | 26,6 |
| Das duas classes..... | <u>27,9</u> |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|-------------|
| 1ª classe..... | 11,7 |
| 2ª classe..... | 19,7 |
| Das duas classes..... | <u>31,4</u> |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 2,6 |
| 2ª classe..... | 5,6 |
| Das duas classes..... | <u>3,9</u> |

Percurso dos logares offercidos:

| | |
|-----------------------|-------------------|
| 1ª classe..... | 14.123.256 |
| 2ª classe..... | 19.423.632 |
| Das duas classes..... | <u>33.546.888</u> |

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos:

| | |
|---|-----------|
| 1ª classe..... | 18,9 |
| 2ª classe..... | 23,2 |
| Das duas classes..... | 21,4 |
| Numero de animaes embarcados..... | 7.179 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 345.351 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 48,1 |
| Toneladas de bagagens e encommendas despachadas | 3.273 |
| Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro.... | 172.977 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encommendas. | 52,9 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... | 143.209 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 5.645.617 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 39,4 |

Numero médio de toneladas de mercadorias:

| | |
|---------------------------|------|
| Por wagon-kilometro | 1,8 |
| Por trem-kilometro..... | 18,3 |

Relações por cento:

| | |
|---|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas vazios e o percurso total..... | 30,3 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões vazios e cheios..... | 30,2 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 12.415 | 117.442 |
| Do Governo Federal..... | 347 | 12.429 |
| Do Governo Estadual..... | 631 | 16.417 |
| Totacs..... | 13.393 | 146.288 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|---------------------------|---------------|
| Assucar | 3.417 |
| Canna de assucar | 10.268 |
| Alcool e aguardente | 852 |
| Algodão | 26.566 |
| Caroço de algodão | 32.735 |
| Milho | 1.585 |
| Farinha de mandioca | 2.822 |
| Couros | 444 |
| Pelles | 529 |
| Caroço de mamona | 1.694 |
| Oleo de mamona | 8 |
| Madeiras | 450 |
| Dormentes | 307 |
| Carvão vegetal | 20 |
| Lenha | 3.955 |
| Tijolos e telhas | 4.721 |
| Tabaco | 417 |
| Pedras | 270 |
| Café | 412 |
| Diversos | 1.107 |
| Total | 92.579 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|------------------------|---------------|
| Xarque | 552 |
| Bacalhau | 1.789 |
| Farinha de trigo | 4.156 |
| Fazendas | 1.889 |
| Mercearias | 2.649 |
| Ferragens | 1.587 |
| Sal | 2.201 |
| Vinho e vinagre | 446 |
| Kerozene | 2.821 |
| Arame farpado | 505 |
| Carvão | 3.694 |
| Volumes varios | 385 |
| Diversos | 27.896 |
| Total | 50.630 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo

1272

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|----------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 5.569.400 | 168:813\$080 | 56 | 48\$740 | 17.484 | 4:356\$600 | 1.954 | 874\$350 |
| Vehiculos..... | — | — | 80 | 7\$400 | 9.719 | 2:129\$200 | 576 | 257\$950 |
| Total no anno..... | 5.569.400 | 168:813\$080 | 136 | 56\$140 | 27.203 | 6:685\$890 | 2.530 | 1:133\$300 |
| Total no anno anterior..... | 5.266.208 | 146:396\$470 | 32 | 23\$330 | 21.592 | 3:067\$160 | 2.170 | 988\$780 |
| Diferença para mais..... | 302.892 | 22:416\$610 | 104 | 30\$610 | 2.011 | 1:618\$730 | 360 | 145\$520 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro..... | 10,122 | \$306 | 0,0001 | \$000,8 | 0,031 | \$009 | 0,003 | \$002 |
| ± 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | 0,01 | \$001 | 1,661 | \$361 | 0,098 | \$044 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 51 locomotivas que percorreram 550.192 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total em kilometros |
|--------------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos..... | 226.799 | |
| » de cargas..... | 81.074 | |
| » especiaes de passagens | 1.465 | 309.338 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 7.583 | |
| Construcção | 1.427 | |
| Manobras | 231.844 | 240.854 |
| Total..... | | 550.192 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|---------------------------|----------------------|
| Trilhos | 113 |
| Parafusos | 12.910 |
| Grampos | 35.757 |
| Talas | 767 |
| Agulhas | 1 |
| Corações | 5 |
| Dormentes | 10.000 |
| Atracadeiras | 1.198 |
| Cunhas de aço..... | 2.687 |
| Postes telegraphicos..... | 16 |
| Isoladores | 37 |
| Lastro de areia..... | m ³ 1.559 |

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Foi installada a illuminação electrica na estação de Parahyba e reparadas as de Parahyba, Independencia, Entroncamento, Coitezeiras, Pillar, Cobé e Cachoeira.

OBRAS D'ARTE

As diversas obras d'arte soffreram reparos e substituição de vigas e dormentes.

ACCIDENTES

Deram-se cinco accidentes.

ESTRADA DE FERRO DE RECIFE A LIMOEIRO E TIMBAÚBA

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | Kms. |
|-------------------------------------|---------|
| Brum a Pilar..... | 157,199 |
| Floresta dos Leões a Limoeiro..... | 23,086 |
| Itabayana á Campina Grande | 80,496 |
| Tigipió a Camaragibe (Ligação)..... | 9,984 |
| | <hr/> |
| | 270,465 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 2.575:667\$230 |
| Despeza | 1.572:922\$250 |
| | <hr/> |
| Saldo..... | 1.002:744\$980 |
| Coefficiente de trafego..... | 61,06 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- | Por trem- | Por vehi- |
|---------------|-------------------|-----------|--------------------|
| | metro de linha | | culo- kilometro |
| receita | 9:523\$107 | 5\$531 | \$299 |
| Despeza | 5:815\$622 | 3\$378 | \$182 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Saldo..... | 3:707\$485 | 2\$153 | \$117 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENCAS |
|----------------------|--------------|----------------------|-------------|----------------------|----------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 396.548 T | 598:975\$430 | 352.694 | 546:640\$600 | + 42:334\$740 |
| Bagagens..... | 4.534 | 178:474\$310 | 3.956 | 158:935\$400 | + 49:535\$910 |
| Animacs..... | 31.765 T | 40:224\$120 | 33.274 | 34:665\$850 | + 5:555\$210 |
| Mercadorias..... | 331.474 | 1.717:737\$500 | 277.901 | 1.498:119\$320 | + 219:668\$570 |
| Telegrammas..... | 20.793 | 21:297\$170 | 10.634 | 24:913\$140 | - 2:113\$440 |
| Armazenagens..... | — | 5:000\$250 | — | 2:046\$310 | + 2:143\$440 |
| Rendas diversas..... | — | — | — | — | — |
| Totacs..... | | <hr/> 2.575:667\$230 | | <hr/> 2.273:893\$110 | + 203:771\$120 |

Comparando-se as diversas verbas de receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|--------|--------|
| Passageiros | 22,87 | 23,99 |
| Bagagens e encomendas..... | 6,93 | 6,97 |
| Animaes | 1,56 | 1,52 |
| Mercadorias | 66,69 | 65,75 |
| Telegrammas | 0,83 | 1,09 |
| Armazenagens | 0,20 | 0,12 |
| Rendas diversas..... | 0,92 | 0,56 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|----------------|
| Corpo Santo..... | 4:755\$490 |
| Brum | 669:537\$640 |
| Encruzilhada | 53:479\$410 |
| Arrayal | 18:782\$030 |
| Macacos | 98:147\$630 |
| Camaragibe | 15:672\$420 |
| S. Lourenço..... | 22:048\$400 |
| Tiúma | 59:035\$730 |
| Mussurepe (Santa Rita)..... | 74:242\$380 |
| Páu d'Alho..... | 83:671\$830 |
| Floresta dos Leões..... | 62:385\$380 |
| Lagôa do Carro..... | 16:823\$660 |
| Campo Grande..... | 22:315\$340 |
| Limoeiro | 171:252\$410 |
| Tracanhãem | 9:599\$980 |
| Nazareth | 141:116\$740 |
| Junco (Parada)..... | — |
| Lagôa Secca..... | 45:356\$140 |
| Baraúna | 39:316\$110 |
| Alliança | 40:534\$430 |
| Pureza | 57:633\$840 |
| Timbaúba | 154:691\$620 |
| Rosa e Silva..... | 5:774\$640 |
| Itabayana | 76:739\$520 |
| Lauro Müller (Parada)..... | 8:569\$320 |
| Mogeiro | 9:760\$360 |
| Ingá | 30:413\$440 |
| Galante | 9:294\$040 |
| Campina Grande..... | 352:743\$490 |
| Pilar | 151:463\$220 |
| Tigipió | 42:581\$300 |
| | <hr/> |
| Total arrecadado..... | 2.547:920\$240 |
| Transportes a debito dos governos Federal e Estadual..... | 27:746\$990 |
| | <hr/> |
| Total geral..... | 2.575:667\$230 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 28:564\$330, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 2.576:484\$570.

Além da importancia mencionada de 2.576:484\$570, arrecadou a estrada durante o anno findo a de 11:097\$800, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 %, concedida á companhia, na importancia de 443\$912, e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 10:653\$888.

DESPEZA

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior consta do quadro abaixo:

| Verbas de despesa | 1913 | 1912 | Differenças |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Importancia | Importancia | |
| Administração, contabilidade, almoxarifado | 255:116\$400 | 250:264\$720 | + 4:851\$680 |
| Trafego | 401:918\$120 | 358:241\$810 | + 43:676\$310 |
| Locomoção | 582:855\$330 | 488:222\$130 | + 94:633\$200 |
| Via-permanente e edificios | 298:910\$160 | 336:705\$890 | — 37:795\$730 |
| Telegrapho | 34:122\$240 | 15:693\$110 | + 18:429\$130 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totaes..... | 4.572:922\$250 | 4.449:127\$660 | + 123:794\$590 |

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 16,22 | 17,26 |
| Trafego | 25,55 | 24,71 |
| Locomoção | 37,06 | 33,66 |
| Via-permanente e edificios..... | 19,00 | 23,32 |
| Telegrapho | 2,17 | 1,08 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo ou deficit |
|----------|---------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1909.... | 260.481 | 1.553:679\$710 | 1.005:640\$060 | + 548:039\$650 |
| 1910.... | 260.481 | 1.724:554\$390 | 1.088:329\$290 | + 636:225\$100 |
| 1911.... | 260.481 | 2.124:013\$130 | 1.267:060\$330 | + 856:952\$800 |
| 1912.... | 270.465 | 2.278:896\$110 | 1.449:127\$660 | + 829:768\$450 |
| 1913.... | 270.465 | 2.575:667\$230 | 1.572:922\$250 | + 1.002:744\$980 |
| | | <u>10.256:810\$570</u> | <u>6.383:079\$590</u> | + <u>3.873:703\$980</u> |

TRAFEGO

Correram durante o anno 9.644 trens, que percorreram 513.018 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|-------------------|--------------|----------------|
| Trens mixtos..... | 4.117 | 249.077 |
| » especiaes..... | 24 | 1.713 |
| » de carga..... | 4.527 | 214.850 |
| » de serviço..... | 976 | 47.378 |
| Totaes..... | <u>9.644</u> | <u>513.018</u> |

Compuzeram esses trens 186.655 vehiculos, que percorreram 8.785.251 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|----------------------------------|----------------|------------------|
| Carros de 1ª classe..... | 14.736 | 1.029.724 |
| » » 2ª classe..... | 13.509 | 903.784 |
| Wagões de bagagem..... | 5.633 | 446.126 |
| » » animaes..... | 5.866 | 505.030 |
| » » cargas, carregados..... | 82.943 | 3.833.562 |
| Wagões de cargas vasios... | 51.311 | 1.897.962 |
| Total em serviço do trafego | <u>173.988</u> | <u>8.616.188</u> |
| » em serviço não retribuido..... | 12.657 | 169.063 |
| Total geral..... | <u>186.655</u> | <u>8.785.251</u> |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|----------------|
| 1ª classe..... | 117.723 |
| 2ª classe..... | 279.095 |
| Das duas classes..... | <u>396.818</u> |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|-------------------|
| 1ª classe..... | 5.297.496 |
| 2ª classe..... | 10.313.919 |
| Das duas classes..... | <u>15.611.415</u> |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 44,9 |
| 2ª classe..... | 36,9 |
| Das duas classes..... | 39,3 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 21,1 |
| 2ª classe..... | 41,1 |
| Das duas classes..... | 62,2 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 5,1 |
| 2ª classe..... | 11,4 |
| Das duas classes..... | 8,1 |

Pereurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 16.990.946 |
| 2ª classe..... | 22.594.600 |
| Das duas classes..... | 39.585.546 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------------------|--------|
| 1ª classe..... | 31,2 |
| 2ª classe..... | 45,6 |
| Das duas classes..... | 39,4 |
| Numero de animaes embarcados..... | 34.765 |

| | |
|---|------------|
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 2.470.687 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 71,1 |
| Toneladas de bagagens e encomendas despachadas | 4.534 |
| Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro.... | 367.563 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas. | 81,1 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... | 334.474 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 15.588.742 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 46,6 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias: | |
| Por wagon-kilometro..... | 2,7 |
| Por trem-kilometro..... | 33,5 |

Relações por cento:

| | |
|--|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas vazio, e o percurso total..... | 33,1 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vazio e cheios). | 43,3 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 20.061 | 196.594 |
| Do Governo Federal..... | 282 | 9.164 |
| Do Governo Estadual..... | 360 | 9.316 |
| Totaes..... | 20.703 | 215.074 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|----------------|
| Assucar | 36.390 |
| Canna de assucar..... | 43.537 |
| Alcool | 4.916 |
| Algodão | 24.171 |
| Caroço de algodão..... | 26.976 |
| Milho | 3.004 |
| Farinha de mandioca..... | 7.037 |
| Couros | 410 |
| Pelles | 300 |
| Caroço de mamona..... | 380 |
| Oleo | 172 |
| Madeiras | 3.968 |
| Dormentes | 2.557 |
| Lenha | 6.485 |
| Carvão vegetal..... | 1.257 |
| Tijolos e telhas..... | 12.713 |
| Tabaco | 118 |
| Pedras | 107.356 |
| Café | 461 |
| Diversas | 1.381 |
| Total..... | 283.587 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|---------------|
| Xarque | 2.689 |
| Bacalhau | 4.711 |
| Farinha de trigo..... | 5.965 |
| Fazendas | 2.539 |
| Mercearias | 4.383 |
| Ferragens | 6.747 |
| Sal | 2.809 |
| Vinho e vinagre..... | 738 |
| Kerozene | 3.445 |
| Arame farpado..... | 837 |
| Carvão mineral..... | 6.158 |
| Volumes vazios..... | 1.699 |
| Diversas | 8.167 |
| Total..... | 50.887 |

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------------|---------------|---------------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------------|---------------|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 8.008.952 | 243.076\$820 | 177 | 147\$740 | 25.205 | 6.585\$570 | 2.813 | 1.258\$470 |
| Vehiculos | — | — | — | — | 14.854 | 3.283\$890 | 888 | 397\$400 |
| Total no anno..... | 8.008.952 | 243.076\$820 | 177 | 147\$740 | 40.059 | 9.869\$460 | 3.701 | 1.655\$870 |
| Total no anno anterior..... | 6.737.893 | 189.299\$990 | 488 | 391\$420 | 32.689 | 6.682\$730 | 2.850 | 1.298\$120 |
| Diferença para mais..... | 1.271.059 | 53.776\$830 | — | — | 7.370 | 3.186\$730 | 851 | 357\$750 |
| Diferença para menos | — | — | 311 | 243\$680 | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro..... | 40,112 | \$307 | 0,000,2 | \$000,2 | 0,031 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 1,600 | \$373 | 0,101 | \$045 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 63 locomotivas, que percorreram 792.018 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de Kilometros |
|-----------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos..... | 249.077 | |
| » de cargas..... | 214.850 | |
| » espeziaes de passageiros. | 1.713 | 465.640 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 18.284 | |
| Construcção | 29.015 | |
| Lastro | 79 | |
| Manobras | 279.000 | 326.378 |
| Total | | 792.018 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via-permanente. — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Dormentes | 44.075 |
| Trilhos | 184 |
| Parafusos | 31.631 |
| Talas | 4.118 |
| Grampos | 83.742 |
| Agulhas | 5 |
| Corações | 7 |
| Atracadeiras | 2.435 |
| Cunhas | 2.687 |
| Postes | 16 |
| Isoladores | 189 |
| Lastro de pedra..... | 273m ³ ,00 |
| » » areia..... | 5.904m ³ ,00 |

Estações e edificios — Soffreram reparos geraes as estações Brum, Nazareth, Baraúna, Alliança, Timbaúba, Itabayana e Limoeiro e ligeiro reparo em mais de 18.

Obras d'arte — Está sendo feita a substituição da superstructura metallica de um dos vãos da grande ponte do Brum.

As demais obras d'arte foram devidamente conservadas.

ACCIDENTES

Deram-se 17 accidentes pessoas, havendo cinco mortos e 12 feridos.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE PERNAMBUCO

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... 269^{km},268

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 2.274:125\$550 |
| Despeza | 1.715:984\$970 |
| Saldo | 558:140\$580 |
| Coefficiente de trafego..... | 75,45 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza do custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- metro de linha | Por trem- kilometro | Por vehi- culo- kilometro |
|---------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Receita | 8:445\$584 | 4\$081 | \$236 |
| Despeza | 6:372\$777 | 3\$079 | \$178 |
| Saldo | 2:072\$807 | 1\$002 | \$058 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|----------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 1.403.532 | 700:783\$190 | 1.273.231 | 694:552\$300 | + 6:233\$893 |
| Bagagens..... | 5.478 | 133:080\$210 | 5.187 | 129:654\$000 | + 6:414\$310 |
| Animaes..... | 15.684 | 32:392\$520 | 13.791 | 28:983\$170 | + 3:410\$450 |
| Mercadorias..... | 153.307 | 1.351:044\$800 | 124.126 | 1.235:085\$550 | + 115:359\$250 |
| Telegrammas..... | 23.053 | 30:939\$270 | 21.247 | 33:154\$950 | - 2:185\$080 |
| Armazenagens..... | — | 4:860\$850 | — | 3:187\$950 | + 1:693\$000 |
| Rendas diversas..... | — | 18:002\$610 | — | 3:234\$160 | + 14:768\$450 |
| Totaes..... | — | 2.274:125\$550 | — | 2.128:431\$230 | + 145:091\$270 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 30,82 | 32,64 |
| Bagagens e encomendas..... | 5,98 | 6,09 |
| Animaes | 1,43 | 1,37 |
| Mercadorias | 59,41 | 58,05 |
| Telegrammas | 1,86 | 1,56 |
| Armazenagens | 0,21 | 0,14 |
| Rendas diversas..... | 0,79 | 0,15 |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|-----------------------|
| Corpo Santo..... | 10:223\$880 |
| Central | 822:862\$910 |
| Afogados | 29:381\$700 |
| Areias | 81:295\$540 |
| Tigipió | 70:323\$950 |
| Officinas — Jaboatão..... | 2:551\$900 |
| Jaboatão | 162:986\$720 |
| Morenos | 38:240\$640 |
| Tapéra | 28:092\$100 |
| Victoria | 143:169\$180 |
| Francisco Glycerio..... | 21:798\$800 |
| Russinha | 5:551\$200 |
| Gravatá | 68:152\$850 |
| Bezerros | 92:083\$800 |
| Gonçalves Ferreira..... | 9:793\$200 |
| Caruarú | 139:897\$750 |
| S. Caetano..... | 47:744\$400 |
| Antonio Olyntho..... | 63:246\$100 |
| Bello Jardim..... | 53:800\$400 |
| Sanharó | 10:115\$200 |
| Pesqueira | 147:921\$140 |
| Ipanema | 4:156\$900 |
| Mimoso | 21:603\$600 |
| Rio Branco..... | 177:343\$600 |
| Total arrecadado..... | 2.257:337\$460 |
| Transportes a debito dos Governos Federal e Estadual..... | 16:788\$090 |
| Total geral..... | 2.274:125\$550 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 13:217\$860, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 2.270:555\$320.

Além da importancia mencionada de 2.270:555\$320, arrecadou a estrada durante o anno findo a de 9:106\$300, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 % concedida á companhia, na importancia de 364\$252, e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 8:742\$048.

DESPEZA

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo:

| Verbas de despesa | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 456:856\$920 | 317:226\$960 | + 139:629\$960 |
| Trafego | 469:909\$900 | 338:123\$670 | + 131:786\$230 |
| Locomoção | 517:087\$070 | 509:173\$990 | + 7:913\$080 |
| Via permanente e edificios | 258:444\$740 | 228:132\$500 | + 30:312\$240 |
| Telegrapho | 13:686\$340 | 10:148\$000 | + 3:538\$340 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totales.... | 1.715:984\$970 | 1.402:805\$120 | + 313:179\$850 |

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 26,63 | 22,62 |
| Trafego | 27,38 | 24,10 |
| Locomoção | 30,13 | 36,30 |
| Via permanente e edificios..... | 15,06 | 16,26 |
| Telegrapho | 0,80 | 0,72 |
| Eventuaes | — | — |
| Totales..... | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo ou deficit |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1909. | 228,383 | 1.558:044\$150 | 1.146:570\$750 | + 411:473\$400 |
| 1910. | 241,406 | 1.693:277\$140 | 1.135:974\$240 | + 557:302\$900 |
| 1911. | 258,606 | 1.903:158\$110 | 1.372:531\$990 | + 530:626\$120 |
| 1912. | 269,268 | 2.138:774\$110 | 1.402:805\$120 | + 735:968\$990 |
| 1913. | 269,268 | 2.274:125\$550 | 1.715:984\$970 | + 558:140\$580 |
| Total no quinquennio..... | | 9.567:379\$060 | 6.773:867\$070 | + 2.793:511\$990 |

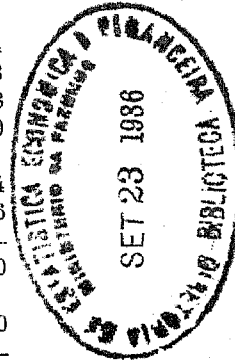
TRAFEGO

Correram durante o anno 12.394 trens, que percorreram 581.732 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|--------------------|--------|----------|
| Trens mixtos | 7.915 | 327.243 |
| » especiaes | 32 | 1.534 |
| » de carga..... | 4.036 | 228.484 |
| » de serviço..... | 411 | 24.501 |
| Totaes..... | 12.394 | 581.732 |

Computaram esses trens 224.406 vehiculos, que percorreram 9.931.360 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|-----------------------------------|---------|-----------|
| Carros de 1ª classe..... | 52.073 | 1.534.344 |
| » » 2ª classe..... | 55.698 | 1.634.048 |
| Wagões de bagagem | 6.464 | 665.368 |
| » » animaes | 4.672 | 534.970 |
| » » cargas, carrega- dos | 64.402 | 3.601.854 |
| Wagões de cargas, vasios... | 34.692 | 4.677.136 |
| Total em serviço do trafego. | 218.001 | 9.647.720 |
| » » » não retri- buido | 6.405 | 283.640 |
| Total geral..... | 224.406 | 9.931.360 |



A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe | 472.442 |
| 2ª classe | 931.090 |
| Das duas classes..... | 1.403.532 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe | 8.451.605 |
| 2ª classe | 12.604.691 |
| Das duas classes..... | 21.056.296 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe | 17,9 |
| 2ª classe | 13,5 |
| Das duas classes..... | 15,0 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|------------------------|-----|
| 1ª classe | 2,6 |
| 2ª classe | 3,9 |
| Das duas classes | 6,5 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe | 5,5 |
| 2ª classe | 7,7 |
| Das duas classes..... | 6,6 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe | 31.454.052 |
| 2ª classe | 48.204.416 |
| Das duas classes..... | 79.658.468 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe | 26,9 |
| 2ª classe | 26,1 |
| Das duas classes..... | 26,4 |

Numero de animaes embarcados..... 15.684

» » » transportados a um kilometro 1.077.841

Percurso kilometrico médio de um animal 68,7

Toneladas de bagagens e encomendas despachadas 5.478

Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro.... 283.619

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas

Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... 158.897

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro.... 12.563.128

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias..... 79,1

Numero médio de toneladas de mercadorias:

| | |
|--------------------------|------|
| Por wagon-kilometro..... | 2,4 |
| Por trem-kilometro | 22,5 |

Relações %:

Entre o percurso dos wagões de carga vassios e o percurso total..... 31,8

Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vassios e cheios)..... 33,7

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Particulares | 21.926 | 339.627 |
| Do Governo Federal..... | 1.123 | 33.846 |
| » » Estadual | 7 | 134 |
| Totales..... | 23.056 | 373.607 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|-----------|
| Assucar | 9.400 |
| Canna de assucar..... | 16.101 |
| Alcool | 2.517 |
| Algodão | 8.690 |
| Caroço de algodão..... | 6.398 |
| Milho | 3.663 |
| Farinha de mandioca..... | 11.629 |
| Couros | 1.562 |
| Pelles | 185 |
| Caroço de mamona..... | 255 |
| Oleo de mamona..... | 12 |
| Madeiras | 3.552 |
| Dormentes | 3.820 |
| Lenha | 2.671 |
| Carvão vegetal..... | 11.453 |
| Tijolos e telhas..... | 5.341 |
| Tabaco | 262 |
| Pedra | 17.780 |
| Café | 2.179 |
| Diversas | 9.672 |
| Total..... | 117.142 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|--------------|
| Xarque | 1.878 |
| Bacalhau | 2.278 |
| Farinha de trigo..... | 4.982 |
| Fazendas | 1.883 |
| Mercearias | 3.661 |
| Ferragens | 6.849 |
| Sal | 4.037 |
| Vinho e vinagre..... | 617 |
| Kerozene | 2.782 |
| Arame farpado | 425 |
| Carvão | 885 |
| Volumes vazios | 1.901 |
| Diversas | 9.577 |
| Total..... | <hr/> 41.755 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do seguinte quadro:

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 8.512.634 | 258.339\$090 | 92 | 79\$530 | 26.880 | 7:06\$260 | 2.996 | 4:339\$390 |
| Vehiculos..... | — | — | — | — | 16.487 | 3:644\$770 | 986 | 441\$070 |
| Total no anno..... | 8.512.634 | 258.339\$090 | 92 | 79\$530 | 43.367 | 10:600\$030 | 3.982 | 4:783\$370 |
| Total no anno anterior..... | 7.080.971 | 498.955\$340 | — | — | 34.817 | 7:099\$400 | 3.023 | 4:377\$012 |
| Diferença para mais..... | 4.431.663 | 59.383\$750 | 92 | 79\$530 | 8.550 | 3:590\$630 | 959 | 403\$358 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro..... | 10,107 | \$306 | 0,000,1 | \$900,1 | 0,031 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 4.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 1,660 | \$366 | 0,099 | \$044 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado, durante o anno, por 79 locomotivas, que percorreram 842.243 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|----------------------------------|------------|---------------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos | 327.213 | |
| » de carga | 228.484 | |
| » especiaes de passageiros | 1.534 | 557.231 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 16.120 | |
| Construcção | 7.487 | |
| Lastro | 894 | |
| Manobras | 260.511 | 285.012 |
| Total..... | | 842.243 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|----------------------------|--------|
| Dormentes | 14.096 |
| Trilhos | 135 |
| Parafusos | 10.944 |
| Talas | 1.087 |
| Grampos | 30.073 |
| Atracadeiras | 136 |
| Cunhas de aço..... | 136 |
| Tamancos | 5 |
| Postes telegraphicos | 19 |
| Isoladores | 190 |
| | m3 |
| Lastro de areia..... | 12.532 |

Estações e edificios — Foram feitos grandes réparos nas estações de Tigipió, Jaboatão, Morenos e Victoria, e ligeiros reparos em mais de sete estações.

Obras d'arte — Foram reparados os viaductos ns. 1, 2, 4, 6 e 8 e substituidas por vigas metallicas as de madeira dos boeiros dos kilometros 60,500, 85,400, 101,400 e 107,450 e reparadas as alvenarias no 56.

Accidentes — Deram-se 17 accidentes, havendo 10 feridos e sete mortos.

CENTRAL DE PERNAMBUCO

Prolongamento de Pesqueira a Flores

EXTENSÃO TOTAL DE PESQUEIRA A FLORES... 227^{km},992

Historico — A construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco até Flores foi auctorizada em virtude da clausula I, alinea B do decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909.

Esteve em construcção durante o anno de 1912 o primeiro trecho comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos (actual Rio Branco), numa extensão de 41^{km},372, cujos estudos foram approvados por decreto n. 8.122, de 28 de julho de 1910, e iniciados os serviços de construcção no decurso do mesmo anno, convido observar que esta extensão ficou reduzida pela locação definitiva a 41^{km},280.

Por decreto n. 10.250, de 4 de junho de 1913, foram approvados os estudos e orçamentos do segundo trecho de 30 kilometros. Os estudos e orçamentos do terceiro e ultimo trecho se acham dependentes de approvação do Governo.

Observação — Durante o anno de 1913 nenhum serviço de construcção foi feito nesta estrada de ferro.

EXTENSÃO DO PRIMEIRO TRECHO DE PES-
QUEIRA A RIO BRANCO..... 41^{km},280

CONDIÇÕES TECHNICAS

| | Kms. |
|----------------------------|--------|
| Extensão em tangentes..... | 31,329 |
| » » curvas | 9,951 |
| » » nivel | 15,986 |
| » » rampa e declive..... | 25,294 |
| » da maior rampa..... | 1,360 |
| » » » tangente..... | 2,644 |
| Rampa maxima..... | 0,02 |
| Raio minimo..... | 150,00 |

Resumo do orçamento do primeiro trecho de 41^{km},280, Pesqueira a Rio Branco, approved por decreto n. 8.122, de 28 de julho de 1910

Em moeda nacional:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Trabalhos preliminares..... | 49:663\$000 |
| Terraplenagem | 723:113\$280 |
| Obras d'arte correntes..... | 258:330\$190 |
| » » especiaes..... | 386:280\$320 |
| Via permanente..... | 225:398\$800 |
| Estações e edificios..... | 108:352\$049 |
| Linha telegraphica..... | 4:137\$200 |

| | |
|--|----------------|
| Administração, direcção e condu- ção dos trabalhos..... | 127:416\$000 |
| Obras accessorias, etc..... | 15:950\$000 |
| Frete dos materiaes..... | 72:000\$000 |
| Desapropriações e hemfeitorias.... | 70:000\$000 |
| | <hr/> |
| | 2.040:640\$839 |
| Eventuaes 5 %..... | 102:032\$041 |
| | <hr/> |
| Total geral..... | 2.142:672\$880 |

Custo kilometrico médio — 51:905\$835.

Em ouro:

| | |
|--------------------------------|--------------|
| | £ |
| Superstructuras de pontes..... | 2.132-10-0 |
| Via permanente..... | 25.000-18-0 |
| Utensilios e estações..... | 183-13-0 |
| Linha telegraphica..... | 4.270-16-0 |
| Administração | 4.800- 0-0 |
| Eventuaes 5 %..... | 4.609-16-10 |
| | <hr/> |
| Total geral..... | 35.066-11-10 |

Custo kilometrico médio — £ 847-11-10.

Resumo das despesas já effectuadas de accôrdo com as folhas de medição, desde
início dos serviços até 31 de dezembro de 1913

DESPEZAS JA' EFFECTUADAS

Em moeda nacional:

| Verbas | Até 31 de dezembro de 1912 | Durante o anno de 1913 |
|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Trabalhos preliminares..... | 223:195\$200 | — |
| Terraplenagem | 511:888\$500 | 188:509\$265 |
| Obras d'arte correntes e especiaes.. | 515:624\$176 | 123:219\$098 |
| Via permanente..... | 157:037\$175 | 08:704\$100 |
| Estações e edificios..... | 79:306\$349 | 28:606\$875 |
| Linha telegraphica..... | 3:000\$000 | 1:041\$300 |
| Administração, direcção, etc..... | 175:081\$810 | 77:708\$270 |
| Obras accessorias..... | 9:464\$128 | 5:558\$174 |
| Fretes dos materiaes..... | 33:231\$746 | 11:925\$531 |
| Desapropriações | 80:358\$680 | 2:676\$430 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Totales..... | 4.789:037\$863 | 502:949\$043 |

MATERIAES IMPORTADOS DA EUROPA

Em ouro :

| Verbas | Até 31 de dezembro | Durante o anno |
|--|---------------------|---------------------|
| | de 1911 | de 1912 |
| | £ | £ |
| Superstructuras de pontes..... | 6.077- 2- 9 | 461- 2- 4 |
| Via permanente..... | 15.373- 9- 5 | 6.466- 8- 2 |
| Utensilios para estações..... | 159-18-10 | 78-18-11 |
| Linha telegraphica e diversos..... | 338-12-11 | 328-10- 9 |
| Material rodante..... | — | 38.950-15- 6 |
| Administração geral em Pernambuco e Londres..... | 4.200- 0- 0 | 2.400- 0- 0 |
| Totales..... | 26.149- 3-11 | 48.685-15- 8 |

QUANTIDADE DE TRABALHOS FEITOS DURANTE O ANNO

Terraplenagem:

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Excavação em terra..... | 32.252m ³ ,28 |
| Idem em pedra solta..... | 11.776m ³ ,67 |
| Idem em pedreira..... | 16.650m ³ ,43 |

Obras d'arte correntes e especiaes :

| | |
|---|-------------------------|
| Excavação para fundações..... | 1.297m ³ ,13 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa de cimento..... | 1.018m ³ ,99 |
| Idem ordinaria com argamassa de cal | 409m ³ ,09 |
| Idem em pedra secca..... | 654m ³ ,81 |
| Idem de tijolos com argamassa..... | 57m ³ ,21 |
| Idem de lajões com argamassa..... | 24m ³ ,54 |
| Idem de aparelho com argamassa.. | 17m ³ ,50 |
| Apparelho fino a escópro..... | 166m ² ,00 |
| Concreto | 53m ³ ,38 |
| Idem armado..... | 30m ³ ,50 |
| Rejuntamento a cimento..... | 936m ² ,60 |
| Chapa de argamassa de cimento.... | 408m ² ,60 |
| Cantos facetados..... | 25m ¹ ,00 |
| Montagem de vigas de trilhos nas pontes de 1 ^m ,00 1 ^m ,50, 2 ^m ,00 e 2 ^m ,50 | 92m ¹ ,00 |
| Idem superstructuras pontes de tres metros | 3m ¹ ,00 |
| Idem superstructuras pontes de cinco metros | 5m ¹ ,00 |
| Idem superstructuras pontes de sete metros | 28m ¹ ,00 |
| Idem superstructuras pontes de 10 metros | 10m ¹ ,00 |
| Pintura das superstructuras..... | 2.482m ² ,72 |

Via permanente :

| | |
|--|--------------------------------------|
| Assentamento da linha principal e des- vios | 12.339 ^m ¹ ,00 |
| Lastro commum..... | 12.358 ^m ¹ ,00 |
| Dormentes communs | 14.646 |
| Idem especiaes para pontes e cru- zamentos | 338 |

Estações e edificios :

| | |
|--|-------------------------------------|
| Excavação em terra para fundações. | 13 ^m ³ ,40 |
| Idem em pedra solta..... | 45 ^m ³ ,31 |
| E enchimento de terra..... | 400 ^m ³ ,00 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa de cimento..... | 25 ^m ³ ,08 |
| Alvenaria de tijolos com argamassa. | 109 ^m ³ ,62 |
| Concreto | 23 ^m ³ ,79 |
| Alvenaria de aparelho com arga- massa | 13 ^m ³ ,22 |
| Chapa de argamassa de cimento..... | 246 ^m ² ,40 |
| Rejuntamento | 308 ^m ² ,03 |
| Apparelho grosso a ponteiro..... | 118 ^m ² ,81 |
| Pedra com cantos facetados..... | 36, ^m ¹ ,00 |
| Apparelho fino a escopro..... | 105 ^m ² ,47 |
| Emboço e reboco..... | 1.042 ^m ² ,79 |
| Idem rustico..... | 239 ^m ² ,86 |
| Calçamento a tijolos de ladrilho..... | 65 ^m ² ,41 |
| Caiação | 1.021 ^m ² ,54 |
| Pintura a oleo..... | 284 ^m ² ,55 |
| Madeiramento de lei..... | 9 ^m ³ ,56 |
| Coberta de telhas nacionaes, inclusive caibros e ripas..... | 432 ^m ² ,07 |
| Lambrequins | 131 ^m ¹ ,95 |
| Calhas e conductores de ferro gal- vanizado | 98 ^m ^t ,35 |
| Cobertura de ferro galvanizado..... | 44 ^m ² ,51 |
| Cornijas, molduras, etc..... | 149 ^m ¹ ,10 |
| Portas e janellas lisas..... | 29 ^m ² ,92 |
| Janellas com caixilhos e vidraça.... | 7 |
| <i>Guichet</i> | 1 |
| Lettreiros a cimento em alto relevo. | 2 |
| Forro do tecto..... | 21 ^m ² ,60 |
| Portões de correr, com ferragens.... | 4 |
| Assentamento de canos de barro e de ferro galvanizado..... | 150 ^m ¹ ,00 |
| Idem de aparelho «Drenage»..... | 2 |

Telegrapho :

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Assentamento da linha telegraphica.. | 10.413 ^m ¹ ,00 |
|--------------------------------------|--------------------------------------|

Obras accessorias — supprimento d'agua :

| | |
|--|-----------------------|
| Excavação em terra..... | 28m ³ ,12 |
| Idem em pedra solta..... | 12m ³ ,00 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa de cimento..... | 14m ³ ,36 |
| Idem de tijolos com argamassa de ci- mento | 35m ³ ,19 |
| Concreto | 2m ³ ,16 |
| Chapa de argamassa de cimento..... | 21m ² ,36 |
| Rejuntamento | 21m ² ,36 |
| Emboço e reboco..... | 159m ² ,39 |

Supprimento d'agua :

| | |
|---|-----------------------|
| Madeiramento de lei..... | 0m ³ ,53 |
| Caiçação | 82m ² ,41 |
| Pintura a oleo..... | 17m ² ,43 |
| Idem a pixe..... | 28m ² ,32 |
| Pórtas e janellas lisas..... | 5m ² ,70 |
| Assentamento de canos de barro e de ferro galvanizado..... | 195m ¹ ,00 |
| Coberta de telhas nacionaes, etc..... | 26m ² ,52 |
| Montagem de bomba e caldeira ver- tical | 1 |
| Montagem do tanque..... | 1 |

Transporte de materiaes :

Peso do material empregado nas obras 993.797t,23

NUMERO DE OBRAS D'ARTE

Iniciadas em 1911 e concluidas durante o anno:

| | |
|--|---|
| Viaducto de quatro vãos, de 25 metros, no kilometros 24.160 | 1 |
| Ponte de 10 metros no kilometro 38,236... | 1 |
| Pontilhão de sete metros..... | 1 |
| Pontilhões de tres metros..... | 2 |
| Boeiros abertos de dous metros..... | 5 |
| Idem aberto de um metro..... | 1 |
| Idem capeado de um metro..... | 1 |
| Idem capeados de 0 ^m ,80..... | 4 |
| Idem capeado de 0 ^m ,70..... | 1 |
| Idem capeados de 0 ^m ,60..... | 2 |

Iniciadas e concluidas durante o anno:

| | |
|--|-------------------|
| Boeiros capeados de 0 ^m ,60..... | 1 |
| Boeiros capeados de 0 ^m ,70..... | 1 |
| Idem capeados de 0 ^m ,80..... | 1 |
| Idem capeados de 1 ^m ,00..... | 3 |
| Idem abertos de 1 ^m ,50..... | 5 |
| Idem idem de 2 ^m ,00..... | 5 |
| Muros de arrimo entre os kilometros 24,840 850:820 855; e 27,300 400..... | 145m ¹ |

NUMERO DE EDIFICIOS, ETC.

Iniciados em 1911 e concluidos durante o anno:

Estação — Barão do Rio Branco.
 Armazem — Dito.

Iniciados e concluidos durante o anno.

Latrina e deposito de inflammaveis — Barão do Rio Branco.
 Caixa d'agua — Dito.

Supprimento d'agua :

Casa para a bomba a vapor — Barão do Rio Branco.
 Poço — Dito.

TYPOS E EMPREGO DO MATERIAL FIXO

Typo de trilho — Vignole.
 Peso por metro corrente — 32 kilos.
 Typo da tala de junção — Cantoneira.
 Grampos ou tirefonds — Grampos.
 Especie de dormentes — Madeira de Iei.
 Numero de dormentes por kilometro de linha — 1.200.

O trecho de Pesqueira a Rio Branco para a sua conclusão definitiva falta apenas o rampamento em alguns côrtes e a construção da casa de turmas, a qual se acha ainda dependente de aprovação do Governo. Todo o trecho se acha actualmente trafegado em caracter provisorio, cujas inaugurações foram feitas, conforme o quadro abaixo:

| Pontos inaugurados | Extensão | Data das inaugurações |
|--------------------------------|-----------|-------------------------|
| Pesqueira a Ipanema..... | 13,023 | 15 de dezembro de 1910. |
| Ipanema a Mimosa..... | 9,980 | 19 de maio de 1911. |
| Mimosa ao kilometro 30..... | 7,220,00 | 27 de dezembro de 1911. |
| Kilometro 30 a Rio Branco..... | 10,662,00 | 13 de maio de 1912. |

ESTRADA DE FERRO DE RECIFE A S. FRANCISCO

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | Kms: |
|------------------------------------|---------|
| Recife a Una..... | 124,739 |
| Boa Viagem a Arcias (ligação)..... | 6,222 |
| | <hr/> |
| | 130,961 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 2.555:823\$560 |
| Despeza | 1.581:944\$440 |
| | <hr/> |
| Saldo | 973:820\$120 |
| Coefficiente de trafego..... | 61,89 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilometro de linha | Por trem- kilometro | Por vehiculo- kilometro |
|---------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|
| Receita | 19:515\$913 | 6\$448 | \$290 |
| Despeza | 12:079\$889 | 3\$991 | \$180 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Saldo | 7:436\$024 | 2\$457 | \$110 |

RECEITA

A receita geral da Estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|----------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 439,848 | 497:659\$780 | 469,889 | 499:443\$470 | - 1:484\$210 |
| Bagagens..... | 4.151 | 142:254\$500 | 3.748 | 129:719\$530 | + 12:534\$970 |
| Animaes..... | 8.062 | 13:392\$050 | 7.835 | 12:437\$330 | + 945\$320 |
| Mercadorias..... | 332.778 | 1,857:711\$130 | 275,413 | 1,055:137\$280 | + 802:574\$150 |
| Telegrammas..... | 16,915 | 20:875\$170 | 15,916 | 21:409\$030 | - 533\$86 |
| Armazenagens..... | — | 6:936\$850 | — | 31215\$180 | + 3:721\$100 |
| Rendas diversas..... | — | 17:004\$000 | — | 6:019\$310 | + 1:985\$530 |
| Totales..... | — | 2,555:823\$560 | — | 2,327:090\$260 | + 228:743\$300 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---------------------------|--------|--------|
| Passageiros | 19,47 | 21,45 |
| Bagagens e encommendas... | 5,57 | 5,58 |
| Animaes | 0,52 | 0,54 |
| Mercadorias | 72,68 | 71,13 |
| Telegrammas | 0,82 | 0,92 |
| Armazenagens | 0,27 | 0,13 |
| Rendas diversas..... | 0,67 | 0,25 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Totales..... | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|--------------------|
| Corpo Santo..... | 2:807\$050 |
| Cinco Pontas (Recife)..... | 724:364\$900 |
| Afogados | 20:528\$600 |
| Boa Viagem..... | 13:390\$680 |
| Prazeres | 23:517\$350 |
| Ilha | 26:950\$020 |
| Cabo | 69:533\$810 |
| Ipojuca | 31:076\$370 |
| Olinda | 26:198\$540 |
| Timbó-Assú | 20:743\$200 |
| Escada | 87:031\$780 |
| Limoeiro | 44:036\$960 |
| Freixeiras | 134:918\$090 |
| Aripibú | 75:681\$040 |
| Ribeirão | 306:281\$660 |
| Gamelleira | 135:100\$780 |
| Cuyambuca | 27:201\$140 |
| Água Preta..... | 98:425\$560 |
| Una (Palmares)..... | 654:121\$460 |
| Areias | 17:036\$060 |
| Pontesinha | 698\$440 |
| | <hr/> |
| | 2.539:643\$490 |
| Total arrecadado pelas estações... | 2.539:643\$490 |
| Transportes a debito dos Governos Federal e Estadual..... | 16:180\$070 |
| | <hr/> |
| Total geral..... | 2.555:823\$560 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 9:755\$630, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 2.549:399\$120.

Além da importancia mencionada de 2.549:399\$120, arrecadou a Estrada, durante o anno findo, a de 6:767\$, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 % concedida á Companhia, na importancia de 270\$680 e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 6:496\$320.

DESPEZA

A despeza da Estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo:

| | 1913 | 1912 | |
|--|--------------|--------------|----------------|
| Verbas de despeza | Importancias | Importancias | Differenças |
| Administração, contabilidade e almoxarifado .. | 514:186\$700 | 348:992\$920 | + 165:193\$780 |
| Trafego | 466:776\$320 | 349:377\$310 | + 117:459\$010 |

| | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------|---------------------|
| Locomoção | 375:807\$400 | 395:758\$790 | — | 10:951\$390 |
| Via permanente e edifícios..... | 209:772\$990 | 199:465\$070 | + | 10:307\$920 |
| Telegrapho | 15:451\$030 | 12:801\$010 | + | 2:650\$020 |
| Eventuaes | — | — | — | — |
| Totaes..... | 1.581:994\$440 | 1.306:335\$100 | + | 275:659\$340 |

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 32,51 | 26,72 |
| Trafego | 29,50 | 26,74 |
| Locomoção | 23,75 | 30,29 |
| Via permanente e edifícios.... | 13,26 | 15,27 |
| Telegraphos | 0,98 | 0,98 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaes | 100,00 | 100,00 |

O movimento de receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Anno | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo ou deficit |
|----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1909 ... | 124.739 | 2.441:199\$380 | 1.016:318\$550 | 1.424:880\$830 |
| 1910 ... | 124.739 | 2.451:445\$140 | 1.190:821\$550 | 1.260:623\$590 |
| 1911 ... | 130.961 | 2.312:764\$120 | 1.413:482\$200 | 899:281\$920 |
| 1912 ... | 130.961 | 2.341:935\$990 | 1.306:335\$100 | 1.035:600\$890 |
| 1913 ... | 130.961 | 2.555:823\$560 | 1.581:994\$440 | 973:829\$120 |
| Total no quinquennio | | 12.103:168\$190 | 6.508:951\$840 | 5.594:216\$350 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 6.905 trens, que percorreram 422.516 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|---------------------|--------------|----------------|
| Trens mixtos..... | 2.834 | 220.249 |
| » especiaes | 35 | 1.496 |
| » de carga..... | 3.550 | 174.024 |
| » » serviço | 486 | 26.147 |
| Totaes | 6.905 | 422.516 |

Computaram esses trens 168.229 vehiculos, que percorreram 9.034.534 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|--|---------|-----------|
| Carros de 1ª classe..... | 13.959 | 1.245.076 |
| » » 2ª » | 11.033 | 935.910 |
| Wagões de bagagem..... | 6.816 | 561.256 |
| » » animaes | 3.122 | 364.802 |
| » » cargas carregados. | 78.998 | 3.855.334 |
| » » » varios..... | 46.550 | 1.843.652 |
| <hr/> | | |
| Total em serviço do tra- fego | 160.478 | 8.806.030 |
| Total em serviço não re- tribuido | 7.751 | 228.504 |
| <hr/> | | |
| Total geral..... | 168.229 | 9.034.534 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embareados:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 119.476 |
| 2ª » | 320.273 |
| Das duas classes..... | 439.848 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 5.298.154 |
| 2ª » | 9.619.206 |
| Das duas classe..... | 14.917.360 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 44,3 |
| 2ª » | 28,6 |
| Das duas classes..... | 33,9 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 23,9 |
| 2ª » | 43,4 |
| Das duas classes..... | 67,3 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 4,3 |
| 2ª » | 0,3 |
| Das duas classes..... | 6,8 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 21.788.830 |
| 2ª » | 34.156.850 |
| Das duas classes..... | 55.945.680 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos:

| | |
|---|------------|
| 1ª classe..... | 24,3 |
| 2ª » | 28,2 |
| Das duas classes..... | 26,7 |
| Numero de animaes embarcados..... | 8.062 |
| » » » transportados a um kilometro..... | 553.289 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 68,63 |
| Toneladas de bagagens e encommendas despachadas | 4.151 |
| Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro..... | 282.759 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encommendas | 68,11 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... | 332.778 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro.... | 15.341.050 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 46,1 |

Numero médio de toneladas de mercadorias:

| | |
|---------------------------|------|
| Por wagon-kilometro | 2,7 |
| Por trem-kilometro..... | 38,7 |

Relações %:

| | |
|---|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas vasis e o percurso total..... | 32,4 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vasios e cheios)..... | 36,7 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 16.076 | 190.217 |
| De Governo Federal..... | 856 | 26.134 |
| » » Estadual | 13 | 264 |
| <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Totaes | 16.945 | 216.615 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|----------------|
| Assucar | 87.633 |
| Canna de assucar..... | 113.098 |
| Alcool | 11.816 |
| Algodão | 3.636 |
| Caroços de algodão..... | 5.487 |
| Milho | 8.852 |
| Farinha de mandioca..... | 5.794 |
| Couros | 254 |
| Pelles | 37 |
| Caroços de mamona..... | 1.181 |
| Oleo de mamona..... | 33 |
| Madeiras | 7.274 |
| Dormentes | 2.772 |
| Lenha | 14.301 |
| Carvão vegetal..... | 230 |
| Tijolos e telhas..... | 3.016 |
| Tabaco | 28 |
| Pedras | 4.488 |
| Café | 398 |
| Diversas | 7.289 |
| Total | 277.797 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|---------------|
| Xarque | 3.262 |
| Bacalhão | 2.235 |
| Farinha de trigo..... | 5.065 |
| Fazendas | 1.161 |
| Mercearias | 3.796 |
| Ferragens | 16.715 |
| Sal | 5.681 |
| Vinho e vinagre..... | 305 |
| Kerosene | 2.233 |
| Arame farpado..... | 350 |
| Carvão | 1.368 |
| Volumes vazios..... | 3.469 |
| Diversas | 9.344 |
| Total | 54.984 |

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas | 6.111.003 | 485:436\$170 | 65 | 56\$440 | 10.282 | 5:048\$900 | 2.151 | 961\$520 |
| Vehiculos..... | — | — | — | — | 45.024 | 3:288\$049 | 889 | 308\$370 |
| Total no anno..... | 6.111.003 | 485:436\$170 | 65 | 56\$440 | 34.306 | 8:336\$630 | 3.040 | 4:339\$899 |
| Total no anno anterior..... | 4.994.677 | 439:941\$740 | 42 | 8\$290 | 27.714 | 5:514\$640 | 2.318 | 4:034\$530 |
| Diferença para mais | 1.116.326 | 45:494\$430 | 53 | 48\$150 | 6.592 | 2:821\$990 | 722 | 305\$340 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotivas-kilometro..... | 10,083 | \$306 | 0,000,4 | \$000,9 | 0,031 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 4,662 | \$363 | 0,008 | \$044 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 78 locomotivas, que percorreram 606,015 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|----------------------------|------------|---------------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos..... | 220.249 | |
| » de carga..... | 174.624 | |
| » especies de passageiros | 1.496 | 396.369 |
| <hr/> | | |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 16.044 | |
| Construcção | 8.424 | |
| Lastro | 1.679 | |
| Manobras | 183.499 | 209.646 |
| <hr/> | | |
| Total..... | | 606.015 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Dormentes | 20.934 |
| Trilhos | 286 |
| Parafusos | 39.918 |
| Talas | 868 |
| Grampos | 3.920 |
| Corações | 5 |
| Tamancos | 5.383 |
| Postes telegraphicos..... | 6 |
| Isoladores | 428 |
| Lastro de areia..... | 399m ³ ,00 |

Estações e edificios — Soffreram reparos geraes as estações de Cinco Pontas, Cabo, Timbóassú e Escada. As demais foram regularmente conservadas.

Accidentes — Deram-se 19 accidentes, havendo 14 feridos e cinco mortos.

ESTRADA DE FERRO SUL DE PERNAMBUCO

Extensão em trafego:

| | |
|-----------------------|---------|
| Una a Garanhuns..... | 146,420 |
| Glycerio á União..... | 47,488 |
| | <hr/> |
| | 193,908 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 721:999\$740 |
| Despeza | 752:065\$890 |
| <i>Deficit</i> | 30:066\$150 |
| Coefficiente de trafego..... | 104,16 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio, por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- | Por trem- | Por vehi- |
|----------------------|-------------------|-----------|--------------------|
| | metro de linha | kilometro | culo- kilometro |
| Receita | 3:723\$414 | 2\$639 | \$169 |
| Despeza | 3:878\$468 | 2\$749 | \$176 |
| <i>Deficit</i> | 155\$054 | \$110 | \$007 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|---------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 197.713 | 184:215\$080 | 200.279 | 177:816\$730 | + 6:395\$350 |
| Bagagens..... | 1.792 | 50:775\$380 | 1.493 | 43:487\$570 | + 7:287\$810 |
| Animaes..... | 5.680 | 14:920\$090 | 5.364 | 13:378\$700 | + 2:550\$380 |
| Mercadorias..... | 178.799 | 451:893\$550 | 133.935 | 417:256\$360 | + 37:640\$290 |
| Telegrammas..... | 12.957 | 12:857\$910 | 12.355 | 13:679\$430 | - 81\$520 |
| Armazenagens..... | — | 688\$800 | — | 407\$260 | + 281\$540 |
| Rendas diversas..... | — | 3:636\$940 | — | 593\$870 | + 3:043\$270 |
| Totaes..... | — | 721:999\$740 | — | 685:619\$890 | + 36:380\$120 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------------|--------|--------|
| Passageiros | 25,51 | 26,72 |
| Bagagens e encommendas..... | 7,03 | 6,54 |
| Animaes | 2,07 | 1,86 |
| Mercadorias | 63,01 | 62,68 |
| Telegrammas | 1,78 | 2,06 |
| Armazenagens | 0,10 | 0,06 |
| Rendas diversas..... | 0,50 | 0,08 |
| Totaes | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|--|---------------------|
| Una (Palmares)..... | 181:650\$520 |
| Pirangy | 11:682\$900 |
| Boa Sorte..... | 10:019\$400 |
| Catende | 70:163\$660 |
| Jaqueira | 10:572\$820 |
| Colonia | 18:123\$870 |
| Marayal | 15:132\$120 |
| Florestal | 23:732\$980 |
| Barra | 8:857\$720 |
| Perypery | 2:156\$400 |
| S. Benedicto..... | 20:469\$780 |
| Quipapá | 27:583\$010 |
| Agua Branca..... | 7:030\$520 |
| Glycerio | 13:794\$610 |
| Agua Vermelha..... | 1:756\$770 |
| Serra Grande..... | 20:041\$820 |
| Lage | 11:405\$830 |
| Barra do Canhoto..... | 6:159\$150 |
| União | 46:221\$810 |
| Canhotinho | 40:810\$970 |
| Segismundo Gonçalves..... | 34:662\$760 |
| S. João..... | 14:315\$860 |
| Garanhuns | 116:577\$580 |
| Total arrecadado pelas estações..... | 712:922\$860 |
| Transportes a debito dos governos Fe- deral e Estadual..... | 9:076\$880 |
| Total geral..... | 721:999\$740 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 5:105\$930, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 718:028\$790.

Além da importancia mencionada de 718:028\$790, arrecadou a estrada durante o anno findo a de 3:747\$600, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 %, concedida á companhia, na importancia de 149\$904 e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 3:597\$696.

DESPEZA

A despeza da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo:

| Verbas de despeza | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|--------------|----------------|-------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, conta- bilidade e almo- xarifado | 144:417\$980 | 99:139\$030 + | 45:278\$050 |
| Trafego | 142:629\$280 | 130:841\$850 + | 11:787\$430 |
| Locomoção | 288:334\$340 | 242:413\$010 + | 45:921\$330 |

| Verbas de despeza | 1913 | 1912 | Differenças |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Via permanente e edificios | 170:429\$060 | 172:207\$420 — | 1:778\$360 |
| Telegrapho | 6:255\$230 | 5:749\$120 + | 506\$110 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totaaes | 752:065\$890 | 650:351\$330 + | 101:714\$569 |

Comparando-se as diversas verbas de despeza com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 19,20 | 15,25 |
| Trafego | 18,97 | 20,12 |
| Locomoção | 38,34 | 37,28 |
| Via permanente e edificios... | 22,66 | 26,47 |
| Telegrapho | 0,83 | 0,88 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaaes | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despeza no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despeza | Saldo ou deficit |
|----------|---------------------|--------------|----------------|------------------|
| 1909 ... | 193.908 | 622:191\$390 | 703:611\$810 — | 81:420\$420 |
| 1910 ... | 193.908 | 811:586\$700 | 755:661\$090 + | 55:925\$610 |
| 1911 ... | 193.908 | 689:547\$510 | 742:802\$070 — | 53:254\$560 |
| 1912 ... | 193.908 | 665:619\$620 | 650:351\$330 + | 15:268\$290 |
| 1913 ... | 193.908 | 721:999\$740 | 752:065\$890 — | 30:066\$150 |

Total no quinquennio 3.510:944\$960 3.604:492\$190 — 93:547\$230

TRAFEGO

Correram, durante o anno, 3.854 trens, que percorreram 293.628 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|----------------------|--------------|----------------|
| Trens mixtos | 1.357 | 139.539 |
| » especiaes | 14 | 731 |
| » de carga | 2.145 | 133.285 |
| » » serviço | 338 | 20.073 |
| Totaaes | 3.854 | 293.628 |

Compuzeram esses trens 93.296 vehiculos, que percorreram 4.437.150 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|--|--------|-----------|
| Carros de 1ª classe..... | 5.764 | 573.834 |
| » » 2ª » | 6.026 | 527.136 |
| Wagões de bagagem | 3.800 | 333.940 |
| » » animaes | 1.620 | 291.940 |
| » » cargas, carregados. | 42.755 | 1.721.152 |
| » » » vasios | 27.889 | 826.004 |
| <hr/> | | |
| Total em serviço do tra- fego | 87.854 | 4.274.006 |
| Total em serviço não re- tribuido | 5.449 | 169.144 |
| <hr/> | | |
| Total geral..... | 93.296 | 4.437.150 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 40.802 |
| 2ª » | 156.911 |
| Das duas classes..... | 197.713 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 2.246.686 |
| 2ª » | 6.253.293 |
| Das duas classes..... | 8.499.979 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 55,1 |
| 2ª » | 40,6 |
| Das duas classes..... | 43,0 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 16,0 |
| 2ª » | 44,6 |
| Das duas classes..... | 60,6 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados per dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 3,9 |
| 2ª » | 11,9 |
| Das duas classes..... | 7,7 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 9.468.261 |
| 2ª » | 16.868.352 |
| Das duas classes..... | 26.336.613 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos:

| | |
|---|------------|
| 1ª classe..... | 23, |
| 2ª » | 37,1 |
| Das duas classes..... | 32,2 |
| Numero de animaes embarcados..... | 5.680 |
| » » » transportados a um kilometro..... | 450.338 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 79,3 |
| Toneladas de bagagens e encommendas despachadas | 1.792 |
| Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro..... | 119.852 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encommendas | 66,9 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... | 178.799 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 10.084.334 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 56,4 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias: | |
| Por wagon-kilometro..... | 4,0 |
| Por trem-kilometro..... | 36,9 |

Relações %:

| | |
|---|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas vazios e cheios e o percurso total.. | 32,4 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vazios e cheios)..... | 55,7 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 12.450 | 135.816 |
| Do Governo Federal..... | 707 | 22.628 |
| » » Estadual | 40 | 1.182 |
| Totales | 12.957 | 159.626 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|----------------|
| Assucar | 21.381 |
| Canna de assucar..... | 97.980 |
| Alcool | 4.008 |
| Algodão | 4.247 |
| Caroço de algodão..... | 5.834 |
| Milho | 9.300 |
| Farinha de mandioca..... | 5.288 |
| Couros | 155 |
| Pelles | 36 |
| Caroço de mamona..... | 1.276 |
| Oleo de mamona..... | 6 |
| Madeiras | 933 |
| Dormentes | 24 |
| Lenha | 3.226 |
| Carvão vegetal..... | 9 |
| Tijolos e telhas..... | 1.891 |
| Fumo | 28 |
| Pedras | 774 |
| Café | 350 |
| Diversas | 445 |
| Total | 157.191 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|----------------------|---------------|
| Xarque | 897 |
| Bacalhau | 2.351 |
| Farelo de trigo..... | 2.516 |
| Fazendas | 930 |
| Mercearias | 1.787 |
| Ferragens | 4.476 |
| Sal | 2.053 |
| Vinho e vinagre..... | 192 |
| Kerozene | 1.217 |
| Arame farpado..... | 142 |
| Carvão | 144 |
| Volumes vãos..... | 1.113 |
| Diversas | 3.790 |
| Total | 21.608 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|---------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas | 4.128.478 | 125.287\$820 | 230 | 191\$710 | 13.004 | 3.398\$690 | 1.452 | 649\$110 |
| Vehiculos | — | — | — | — | 7.371 | 4.613\$770 | 437 | 195\$510 |
| Total no anno | 4.128.478 | 125.287\$820 | 230 | 191\$710 | 20.375 | 5.012\$460 | 1.889 | 844\$620 |
| Total HO anno anterior | 3.468.646 | 97.099\$860 | 224 | 174\$680 | 16.985 | 3.469\$870 | 1.480 | 673\$750 |
| Diferença para mais | 659.832 | 28.187\$960 | 6 | 17\$030 | 3.390 | 1.542\$590 | 409 | 170\$870 |
| Diferença para menos | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro | 10,124 | \$307 | 0,0006 | \$000,5 | 0,032 | \$008 | 0,004 | \$002 |
| 1.000 vehiculos-kilometro | — | — | — | — | 1,659 | \$363 | 0,098 | \$044 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado, durante o anno, por 36 locomotivas, que percorreram 407.746 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total em kilometros |
|----------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos | 139.539 | |
| » de carga | 133.285 | |
| » especiaes de passageiros | 731 | 273.555 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 11.995 | |
| Construcção | 7.442 | |
| Lastro | 636 | |
| Manobras | 114.118 | 134.191 |
| Total | | 407.746 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|----------------------------|----------------------|
| Dormentes | 24.670 |
| Trilhos | 40 |
| Parafusos | 22.823 |
| Talas | 2.498 |
| Grampos | 61.629 |
| Agulhas | 1 |
| Atracadeiras | 82 |
| Cunhas de aço | 42 |
| Postes telegraphicos | 15 |
| Isoladores | 138 |
| Lastro de areia | m ³ 3.200 |

Estações e edificios — Foram feitos reparos geraes nas estações de Una e Marayal e ligeiros reparos em mais de 10 estações.

Obras d'arte — Foram substituidos dormentes em oito pontilhões e reparadas alvenarias em seis boeiros, na linha principal. No ramal de União soffreram reparos geraes 16 boeiros, 10 dos quaes foram parcialmente reconstruidos. Foram substituidas por metallicas as vigas de madeira de 23 vãos de diversos pontilhões e boeiros.

Accidentes — Deram-se seis accidentes, havendo quatro feridos e dois mortos.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE ALAGÔAS

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | |
|--|---------|
| | Kms. |
| Jaraguá á União..... | 88,000 |
| Lourenço de Albuquerque ao kilometro 14. | 106,069 |
| | <hr/> |
| | 194,069 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 1.194:964\$870 |
| Despeza | 935:414\$120 |
| Saldo | 259:550\$750 |
| Coefficiente de trafego..... | 78,27 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- metro de linha | Por trem- kilometro | Por vehi- culo- kilometro |
|---------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Receita | 5:925\$546 | 3\$994 | \$232 |
| Despeza | 4:820\$008 | 3\$249 | \$189 |
| Saldo | 1:337\$414 | \$901 | \$052 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|----------------|-------------|--------------|----------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 215.388 | 278:007\$260 | 196.740 | 252:573\$390 | + 23:523\$370 |
| Bagagens..... | 2.769 | 58:207\$010 | 2.545 | 49:395\$300 | + 8:811\$710 |
| Animaes..... | 8.971 | 12:021\$590 | 8.531 | 11:187\$090 | + 834\$500 |
| Mercadorias..... | 161.971 | 805:889\$570 | 141.721 | 652:120\$780 | + 153:768\$790 |
| Telegrammas..... | 9.369 | 10:888\$710 | 8.414 | 13:734\$120 | - 1:847\$440 |
| Armazenagens..... | — | 2:840\$440 | — | 1:574\$660 | + 1:274\$780 |
| Rendas diversas..... | — | 27:013\$390 | — | 12:538\$470 | + 14:474\$820 |
| Totales..... | — | 1.194:964\$870 | — | 992:123\$810 | + 202:841\$060 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 23,27 | 25,46 |
| Bagagens e encommendas..... | 4,87 | 4,98 |
| Animaes | 1,00 | 1,13 |
| Mercadorias | 67,44 | 65,72 |
| Telegrammas | 0,91 | 1,29 |
| Armazenagens | 0,25 | 0,16 |
| Rendas diversas..... | 2,26 | 1,26 |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

A receita por estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|---|-----------------------|
| Jaraguá | 166:947\$170 |
| Maceió | 159:445\$250 |
| Bebedouro | 10:130\$530 |
| Fernão Velho..... | 17:456\$280 |
| Satuba | 11:275\$910 |
| Utinga | 44:862\$700 |
| Cachoeira | 23:529\$470 |
| Rio Largo..... | 20:887\$350 |
| Lourenço de Albuquerque..... | 31:695\$040 |
| Bom Jardim..... | 14:067\$600 |
| Itamaracá | 25:947\$180 |
| Muricy | 50:440\$890 |
| Nicho | 10:368\$260 |
| Branquinha | 23:468\$340 |
| União | 129:597\$210 |
| Urupema | 30:579\$520 |
| Bittencourt | 13:920\$800 |
| Atalaia | 79:051\$580 |
| Estrada Branca..... | 17:531\$450 |
| Capella | 30:083\$020 |
| Cajueiro | 32:751\$800 |
| Gamelleira | 9:175\$400 |
| Viçosa | 130:443\$630 |
| Annel | 16:856\$580 |
| Paulo Jacintho..... | 30:600\$870 |
| Quebrangulo | 50:121\$270 |
| Kilometro 44..... | 84\$200 |
| Total arrecadado pelas estações..... | 1.181:319\$300 |
| Transportes a debito dos Governos | |
| Federal e Estadual..... | 13:645\$570 |
| Total geral..... | 1.194:964\$870 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 9:460\$080, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 1.190:779\$380.

Além da importancia mencionada de 1.190:779\$380, arrecadou a estrada, durante o anno findo, a de 3:291\$800, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a commissão de 4 %, concedida á companhia, na importancia de 131\$672, e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 3:160\$128.

consta do quadro abaixo:

DESPEZA

A despeza da estrada e sua comparação com a do anno anterior

| Verbas de receita | 1913 | 1912 | Diferenças |
|---|---------------------|---------------------|-----------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 239:175\$300 | 147:560\$760 | + 91:614\$540 |
| Trafego | 220:389\$890 | 186:736\$060 | + 33:653\$830 |
| Locomoção | 337:424\$960 | 277:694\$120 | + 59:730\$840 |
| Via-permanente e edificios | 129:328\$760 | 114:765\$680 | + 14:563\$080 |
| Telegrapho | 9:095\$210 | 6:696\$890 | + 2:398\$320 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totaes..... | 935:414\$120 | 733:453\$510 | + 201:960\$610 |

Comparando-se as diversas verbas da despeza com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 25,57 | 20,12 |
| Trafego | 23,56 | 25,46 |
| Locomoção | 36,07 | 37,80 |
| Via-permanente e edificios..... | 13,83 | 15,65 |
| Telegrapho | 0,97 | 0,91 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despeza no quinquennio de 1909 a 1913 offerce os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despeza | Saldo |
|--------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1909..... | 150.000 | 976:820\$560 | 764:639\$260 | 212:181\$300 |
| 1910..... | 150.000 | 1.018:339\$910 | 754:255\$170 | 264:084\$740 |
| 1911..... | 159.408 | 1.003:540\$820 | 808:379\$100 | 195:161\$720 |
| 1912..... | 194.069 | 992:123\$810 | 733:453\$510 | 258:670\$300 |
| 1913..... | 194.069 | 1.149:964\$870 | 935:414\$120 | 259:550\$750 |
| Total no quinquennio... | | 5.140:789\$970 | 3.996:141\$160 | 1.189:648\$810 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 5.542 trens, que percorreram 308.344 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|---------------------|--------------|----------------|
| Trens mixtos | 2.279 | 162.236 |
| » especiaes | 25 | 1.125 |
| » de carga..... | 2.766 | 124.559 |
| » » serviço | 472 | 20.434 |
| Totales..... | 5.542 | 308.354 |

Computaram esses trens 122.650 vehiculos, que percorreram 5.063.766 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|---------------------------------|----------------|------------------|
| Carros de 1ª classe..... | 9.721 | 750.498 |
| » » 2ª » | 8.437 | 623.810 |
| Wagões de bagagem..... | 4.764 | 366.478 |
| » » animaes | 6.177 | 345.000 |
| » » cargas, carregados. | 59.994 | 2.014.044 |
| » » » vazios..... | 28.045 | 885.722 |
| Total em serviço do trafego... | 117.138 | 4.955.552 |
| » » » não retri- buido | 5.512 | 108.120 |
| Total geral..... | 122.650 | 5.063.672 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 72.181 |
| 2ª classe..... | 143.207 |
| Das duas classes..... | 215.388 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 3.057.305 |
| 2ª classe..... | 5.741.660 |
| Das duas classes..... | 8.798.965 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 42,4 |
| 2ª classe..... | 40,2 |
| Das duas classes..... | 40,9 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 18,7 |
| 2ª classe..... | 35,1 |
| Das duas classes..... | 53,8 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 4,1 |
| 2ª classe..... | 9,2 |
| Das duas classes..... | 6,4 |

Percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 12.758.466 |
| 2ª classe..... | 18.714.300 |
| Das duas classes..... | 31.472.766 |

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

| | |
|---|-----------|
| 1ª classe..... | 23,9 |
| 2ª classe..... | 30,7 |
| Das duas classes..... | 28,0 |
| Numero de animaes embarcados..... | 8.971 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 463.926 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 51,7 |
| Toneladas de bagagens e encomendas despachadas | 2.769 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas | 64,4 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço..... | 161.971 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 6.559.590 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias..... | 40,5 |

Numero médio de toneladas de mercadorias:

| | |
|--------------------------|------|
| Por wagon-kilometro..... | 2,3 |
| Por trem-kilometro..... | 22,8 |

Relações por cento:

| | |
|--|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas, vasilos e o percurso total..... | 30,5 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vasilos e cheios)..... | 37,9 |

TELEGRAPHIC

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada, durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|--------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 8.929 | 98.007 |
| Do Governo Federal..... | 110 | 4.659 |
| Do Governo Estadual..... | 330 | 9.558 |
| Totales..... | 9.369 | 112.224 |

As mercadorias transportadas, durante o anno, constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|-----------|
| Assucar | 27.738 |
| Canna de assucar..... | 52.023 |
| Alcool | 2.712 |
| Algodão | 4.461 |
| Caroço de algodão..... | 5.892 |
| Milho | 2.942 |
| Farinha de mandioca..... | 5.226 |
| Couros | 191 |
| Pelles | 52 |
| Mamona | 447 |
| Oleo de mamona..... | 67 |
| Madeiras | 1.722 |
| Dormentes | 374 |
| Lenha | 8.834 |
| Carvão vegetal..... | 7 |
| Tijolos e telhas..... | 12.238 |
| Tabaco | 68 |
| Pedras | 4.534 |
| Café | 175 |
| Diversas | 2.357 |
| Total..... | 132.068 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|---------------|
| Xarque | 4.438 |
| Bacalliau | 3.882 |
| Farinha de trigo..... | 2.392 |
| Fazendas | 2.663 |
| Mercarias | 1.275 |
| Ferragens | 3.564 |
| Sal | 1.277 |
| Vinho e vinagre..... | 233 |
| Kerosene | 1.385 |
| Arame farpado..... | 264 |
| Carvão | 2.280 |
| Volumes varios..... | 911 |
| Diversas | 8.339 |
| Total..... | <u>29.903</u> |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 4.717.092 | 142:856\$980 | 43 | 37\$000 | 14.774 | 3:813\$910 | 1.660 | 743\$100 |
| Veiculos | — | — | — | — | 8.406 | 1:823\$080 | 494 | 221\$330 |
| Total no anno..... | 4.717.092 | 142:856\$980 | 43 | 37\$000 | 23.180 | 5:638\$960 | 2.154 | 964\$430 |
| Total no anno anterior..... | 4.415.709 | 112:173\$760 | 6 | 4\$590 | 18.603 | 3:848\$200 | 1.652 | 752\$490 |
| Diferença para mais..... | 691.383 | 30:683\$220 | 37 | 32\$410 | 4.577 | 1:790\$760 | 502 | 211\$940 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro | 10,058 | \$304 | 0,0001 | \$900,7 | 0,031 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 1,660 | \$800 | 0,097 | \$043 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tração foi executado durante o anno por 35 locomotivas, que percorreram 468.953 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|-----------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos | 162.236 | |
| » de carga..... | 124.559 | |
| » especiaes de passageiros. | 1.125 | 287.920 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 11.831 | |
| Construcção | 8.603 | |
| Lastro | — | |
| Manobras | 160.599 | 181.033 |
| Total..... | — | 468.953 |

Em commum com as demais estradas da « Great Western ».

CONSERVAÇÃO

Via-permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Dormentes | 10.864 |
| Trilhos | 25 |
| Parafusos | 4.581 |
| Talas | 100 |
| Grampos | 5.620 |
| Corações | 2 |
| Postes telegraphicos..... | 11 |
| Isoladores | 275 |
| Lastro de areia..... | 2.677 ^{m3} ,00 |

Estações e edificios — Foram effectuados reparos nas estações de Maceió, Jaraguá, Bebedouro, Lourenço Albuquerque, Satuba, Utinga, Branquinha, Muricy, União, Urupema, Atalaia e Viçosa.

PROLONGAMENTO DE VIÇOSA A' PALMEIRA DOS INDIOS

Obras de arte — Foram substituidos dormentes de seis boeiros abertos e da ponte do kilometro 1,603. No kilometro 32,030 foi construido um boeiro aberto.

Foram substituidos por metallicas as vigas de madeira dos kilometros 40,145, 50,073, 55,686, 58,069 e 48,472.

Accidentes — Deram-se 20 accidentes pessoas, havendo 16 feridos e quatro mortos.

CONSTRUÇÃO

EXTENSÃO TOTAL DE VIÇOSA A' PALMEIRA
DOS INDIOS..... 77m3,881

Historico — A construção do prolongamento da Estrada de Ferro Central de Alagôas até Palmeira dos Indios foi auctorizada em virtude da clausula I, alinea c, do decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909. Os seus estudos foram divididos em dous trechos, sendo um de 45 kilometros, a partir do centro da estação de Viçosa e o outro de 32,881 kilometros, até a cidade de Palmeira dos Indios, tudo no Estado de Alagôas.

Os estudos e orçamentos do trecho de 45 kilometros, denominado e primeiro trecho, foram approvedos com modificações pelo decreto n. 8.354, de 8 de novembro de 1910, sendo estes fixados em 2.200:375\$400, moeda papel e £ 35.754-10-3, ouro. A sua construção teve inieio em 1 de janeiro de 1911.

Os estudos e orçamentos do segundo trecho de 32,881 foram approvedos pelo decreto n. 10.270, de 12 de junho de 1913, sendo estes fixados em 3.699:865\$578, em moeda papel e £ 51.691-6-9, em ouro.

CONDIÇÕES TECHNICAS

| | Km. |
|--|-----------|
| Extensão total..... | 77,881 |
| » em tangentes | 43.726,28 |
| » » curvas | 34.154,72 |
| » » nivel | 33.624,65 |
| » » rampas | 44.256,35 |
| Rampa maxima..... | 0,020 |
| Extensão da maior rampa..... | 1.250,00 |
| Extensão da maior tangente..... | 692,45 |
| Raio minimo..... | 103,40 |
| Extensão total em curvas em que foi empregado o raio minimo..... | 1.858,64 |

ORÇAMENTO TOTAL DA CONSTRUÇÃO

Em moeda nacional:

| | |
|---|----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 93:457\$200 |
| Terraplenagem | 2.830:200\$094 |
| Obras de arte correntes e especiaes.. | 1.304:073\$760 |
| Via-permanente | 434:911\$800 |
| Edificios | 306:063\$487 |
| Linha telegraphica..... | 7:776\$000 |
| Administração, direcção e condução dos trabalhos..... | 312:450\$000 |
| Obras accessorias e montagem do material rodante..... | 51:840\$000 |
| Obras preliminares em Viçosa..... | 13:077\$760 |
| Frete dos materiaes..... | 111:306\$240 |
| Desapropriações | 151:500\$000 |
| | 5.616:656\$341 |
| Eventuacs 5 %..... | 283:584\$637 |
| Total..... | 5.900:240\$978 |

MATERIAL IMPORTADO DA EUROPA

Em ouro:

| | £ |
|--|-------------|
| Superstructuras metallicas das pontes. | 3.343-16-6 |
| Via-permanente | 43.012-8-11 |
| Utensilios para estações..... | 466-13-4 |
| Linha telegraphica..... | 2.933-16-6 |
| Material rodante..... | 26.325-0-0 |
| | <hr/> |
| | 76.081-15-3 |
| Administração geral em Pernambuco e Londres..... | 7.200-0-0 |
| | <hr/> |
| | 83.281-15-3 |
| Eventuaes 5 %..... | 4.164-1-9 |
| | <hr/> |
| Total em libras..... | 87.445-17-0 |

DESPEZAS JA' EFFECTUADAS

Em moeda nacional:

| Verbas | Até 31 de dezembro de 1912 | Durante 1913 | Total |
|--|----------------------------|--------------|----------------|
| Trabalhos preliminares. | 54:000\$000 | 39:060\$600 | 93:060\$600 |
| Terraplenagem | 948:288\$333 | 435:107\$626 | 1.383:395\$959 |
| Obras de arte correntes e especiaes..... | 599:298\$266 | 201:958\$777 | 801:257\$043 |
| Via-permanente | 228:757\$300 | 19:175\$408 | 247:932\$708 |
| Estações e edificios.... | 171:337\$414 | 12:856\$530 | 184:193\$944 |
| Telegrapho electrico.... | 4:400\$000 | — | 4:400\$000 |
| Administração, direcção, etc..... | 207:401\$870 | 120:748\$890 | 328:150\$760 |
| Obras accessorias..... | 7:794\$644 | 4:004\$230 | 11:798\$874 |
| Obras preliminares.... | 11:780\$429 | — | 11:780\$429 |
| Frete dos materiaes.... | 43:249\$011 | 2:617\$575 | 45:866\$586 |
| Desapropriações | 80:415\$820 | 23:287\$730 | 103:703\$550 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 2.356:723\$087 | 858:817\$366 | 3.215:540\$453 |

DESPEZAS JA' EFFECTUADAS

Em ouro:

| Verbas | Até 31 de dezembro de 1912 | Durante 1913 | Total |
|---|----------------------------|--------------|--------------|
| Superstructuras metallicas | 1.921-4-10 | 1.696-4-5 | 3.612-9-3 |
| Via-permanente | 23.133-7-4 | 825-5-7 | 23.958-12-11 |
| Utensilios e estações... | 240-0-0 | 50-0-0 | 290-0-0 |
| Telegrapho e diversos.. | 290-18-8 | 286-0-10 | 577-0-6 |
| Material rodante..... | — | 20.412-0-0 | 20.412-0-0 |
| Administração geral em Pernambuco e Londres | 4.800-0-0 | 2.400-0-0 | 7.200-0-0 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Total em libras... | 30.385-10-10 | 25.664-11-10 | 56.050-2-8 |

QUANTIDADE DE TRABALHOS FEITOS DURANTE O ANNO

Trabalhos preliminares:

Locação definitiva da linha..... 32^{km},220

Terraplenagem:

Excavação em terra 72.404^m3,52
 » » pedra solta..... 53.487^m3,33
 » » rocha 29.551^m3,47

Obras d'arte correntes e especiaes:

Excavação para fundações..... 6.226^m3,85
 Alvenaria ordinaria com argamassa
 de cal..... 3.303^m3,72
 Alvenaria ordinaria com argamassa
 de cimento..... 390^m3,06
 Alvenaria de lajões com argamassa... 252^m3,56
 Alvenaria de pedra secca..... 377^m3,00
 Concreto 40^m3,45
 Alvenaria de aparelho com argamassa. 40^m3,41
 Apparelho fino a escopro..... 68^m2,65
 Cantos facetados..... 177^m1,28
 Rejuntamento 926^m2,97
 Chapas de argamassa de cimento.... 406^m2,47
 Enrocamento de pedra..... 680^m3,75
 Empilhamento de pedra..... 2.384^m3,50
 Montagem de vigas de trilhos de um a
 dous metros..... 21^m1,00
 Montagem de superestructuras de 20
 metros 40^m1,00

Via-permanente:

Assentamento de desvios de triangulo. 586^m1,00
 Lastro commum..... 174^m1,00
 Lastro de pedra britada..... 1.009^m3,00
 Dormentes communs empregados... 912
 Dormentes especiaes empregados... 447

Postes semaphoricos:

Assentamento de postes nas estações.. 8

Edificios:

Excavação para fundações..... 244^m3,75
 Enchimento de terra..... 53^m3,20
 Alvenaria de tijolos com argamassa... 165^m3,01
 Alvenaria de aparelho com argamassa. 44^m3,50
 Concreto 48^m3,96

| | |
|--|-------------------------|
| Degrãos em alvenaria..... | 5m ³ ,12 |
| Emboço e reboco..... | 241m ² ,35 |
| Caiçação | 1.063m ² ,85 |
| Rejuntamento | 250m ² ,09 |
| Chapa de argamassa de cimento..... | 176m ² ,70 |
| Apparelho grosso a picão..... | 25m ² ,60 |
| Cantos facetados..... | 33m ¹ ,00 |
| Reboco rustico..... | 12m ² ,96 |
| Coberto de ferro galvanizado..... | 112m ² ,94 |
| Calhas e conductores de ferro gal- vanizado | 1163m ¹ ,49 |
| Lambrequins | 196m ¹ ,89 |
| Pintura a oleo a tres mãos..... | 585m ² ,18 |
| Portas almofadadas com bandeiras... | 14 |
| Portas lisas..... | 13m ² ,20 |
| Janellas com venezianas e vidros..... | 14 |
| <i>Guichet</i> | 1 |
| Nome da estação (em alto relevo).... | 2 |
| Latrinas patente..... | 3 |
| Canos de barro para exgotto de 4"... | 83m ¹ ,55 |
| Canos de ferro galvanizado de 4".... | 109,60 |

OBRAS ACCESSORIAS

Caixas d'agua em Viçosa e Quebrangulo:

| | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Excavação para fundações..... | 36m ³ ,30 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa.. | 19m ³ ,11 |
| Idem de tijolos com argamassa..... | 13m ³ ,72 |
| Concreto | 17m ³ ,14 |
| Emboço e reboco..... | 63m ² ,63 |
| Caiçação | 154m ² ,85 |
| Chapa de argamassa com cimento.... | 7m ² ,57 |
| Pintura a oleo..... | 12m ² ,00 |
| Reboco rustico..... | 45m ² ,52 |
| Portas e janellas lisas..... | 3m ² ,20 |
| Canos de ferro galvanizado de ½.... | 4m ¹ ,20 |
| Drenos de manilha de 4"..... | 7m ¹ ,00 |
| Montagem de tanque..... | 1 |

Transporte de materiaes:

Peso do material empregado nas obras 218.131^{kg},25

Desapropriações:

Terrenos e bemfeitorias desapropriados. 15.628m¹,62

Numero de obras d'arte:

Iniciadas em 1911 e concluidas durante o anno:

Montagem de superstructuras metal-
licas

40m¹,00

Iniciadas e concluidas durante o anno:

| | |
|-------------------------------|----|
| Drenos de 0,80..... | 14 |
| Boeiros capeados de 0,60..... | 25 |
| » » » 0,80 | 15 |
| » » » 1,00 | 5 |
| » » duplos de 0,80 | 4 |
| » abertos de 1,00 | 4 |
| » » » 2,00 | 5 |
| Pontilhão de 3,00..... | 2 |

Iniciadas durante o anno e ainda não concluidas:

| | |
|-------------------------------|---|
| Boeiros capeados de 0,60..... | 5 |
| » » » 0,80 | 4 |
| » » duplos de 0,80 | 4 |
| » » de 1,00 | 1 |
| » » duplo de 1,00..... | 1 |
| Pontilhões de 3,00..... | 2 |
| Ditos de 5,00..... | 1 |

EDIFICIOS

Iniciados e concluidos durante o anno.

| | |
|---------------------|----------------------|
| Parada Caçamba..... | 5 ^{km} ,630 |
|---------------------|----------------------|

MATERIAL RODANTE JA' ADQUIRIDO

| Especie | Typo | Numero | Peso | Capacidade | Procedencia |
|------------------------------------|------------|--------|--------|------------|-------------|
| Locomotiva | Mogul..... | 3 | 62,400 | — | Inglaterra. |
| Carro de passageiros.1ª classe.... | | 1 | 21,000 | 37 | » |
| » » » .2ª » | | 1 | 17,729 | 72 | » |
| » » » .Mixto..... | | 1 | 21,000 | 52 | » |
| » » bagagem | | | | | |
| e Correio..... | | 1 | 18,653 | 4,500 | » |
| Wagões de mercadorias.Aberto..... | | 7 | 5,250 | 12,000 | » |
| » » » .Coberto..... | | 3 | 6,500 | 12,000 | » |
| » » » » | | 6 | 8,800 | 25,000 | » |
| » » » .Aberto..... | | 3 | 8,500 | 25,000 | » |

TYPO E EMPREGO DO MATERIAL FIXO

- Typo de trilho — Vignole.
- Peso por metro corrente — 32,24 kilogrammas.
- Typo de tala de junção — Cantoneira.
- Grampos ou tirefonds — Grampos.
- Especie de dormentes — Madeira de lei.
- Numero de dormentes por kilometro de linha — 1.200.

EXTENSÃO EM TRAFEGO

| Entre estações | Distancia | Data da inauguração |
|------------------------------|-----------|-------------------------|
| Vigosa a Annel..... | 9.408,00 | 29 de dezembro de 1911. |
| Annel a Paulo Jacintho..... | 11.510,00 | 19 de maio de 1912. |
| Paulo Jacintho a Quebrangulo | 20.072,00 | 14 de dezembro de 1912. |
| Quebrangulo ao kilometro 44. | 3.079,00 | 29 de dezembro de 1912. |

Nenhuma inauguração ao tráfego foi feita durante o anno de 1913.

Os serviços do primeiro trecho, comprehendidos entre o kilometro 0 e o kilometro 44,069 já se acham concluidos, com excepção das casas de turnas, cujos projectos estão dependentes da approvação do Governo. Os serviços, além do citado kilometro 44,069, foram atacados com alguma morosidade, tendo havido maior actividade naquelles, abrangidos do kilometro 44,069 até o kilometro 62.

ESTRADA DE FERRO DE RIBEIRÃO A BONITO

EXTENSÃO EM TRÁFEGO..... 28^{km},657

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|-------------|
| Receita | 64:437\$360 |
| Despeza | 97:029\$170 |
| Deficit | 32:591\$810 |
| Coefficiente de tráfego..... | 150,57 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidade de trabalho:

| Designação | Por kilo- | Por trem- | Por vehi- |
|----------------------|-------------------|-----------|--------------------|
| | metro de linha | kilometro | culo- kilometro |
| Receita | 2:248\$573 | 1\$886 | \$192 |
| Despeza | 3:385\$880 | 2\$840 | \$289 |
| <i>Deficit</i> | 1:137\$307 | \$954 | \$097 |

RECEITA

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS |
|----------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------------|
| | Quantidades | Productos | Quantidades | Productos | |
| Passageiros..... | 32,649 | 46:201\$090 | 36,964 | 47:737\$220 | + 1:536\$130 |
| Bagagens..... | 376 | 3:176\$020 | 326 | 3:077\$600 | + 98\$330 |
| Animaes..... | 433 | 281\$500 | 391 | 298\$200 | — 16\$700 |
| Mercadorias..... | 53,236 | 44:479\$500 | 54,006 | 43:389\$300 | + 700\$200 |
| Telegrammas..... | 1,178 | 449\$150 | 1,200 | 612\$920 | — 163\$470 |
| Armazenagens | — | 51\$000 | — | 77\$000 | — 26\$000 |
| Rendas diversas..... | — | 98\$500 | — | 59\$800 | + 39\$500 |
| Totaes..... | — | 64:437\$360 | — | 65:252\$430 | — 814\$770 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações %, nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 25,15 | 27,19 |
| Bagagens e encomendas..... | 4,93 | 4,72 |
| Animaes | 0,43 | 0,46 |
| Mercadorias | 68,57 | 66,50 |
| Telegrammas | 0,69 | 0,94 |
| Armazenagens | 0,08 | 0,10 |
| Rendas diversas..... | 0,15 | 0,09 |
| Totaes..... | 100,00 | 100,00 |

A receita proveniente das estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|---|--------------------|
| Ribeirão | 13:047\$890 |
| Caxangá | 10:833\$820 |
| Progresso | 3:944\$840 |
| Linda Flór..... | 3:456\$540 |
| Ilha de Flores..... | 15:379\$600 |
| Gortez | 17:747\$760 |
| Total arrecadado pelas estações..... | 64:407\$450 |
| Transportes a debito dos governos Federal e Estadual..... | 29\$919 |
| Total geral..... | 64:437\$360 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 43,080, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 64:450\$530.

Além da importancia mencionada de 64:450\$530, arrecadou a estrada, durante o anno findo, a de 129\$600, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a comissão de 4 % concedida á companhia, na importancia de 5\$184, e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 124\$416.

DESPEZA

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| Verbas de despesa | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|--------------------|--------------------|---------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 6:763\$910 | 7:228\$930 | + 465\$020 |
| Trafego | 15:551\$950 | 18:672\$010 | — 3:120\$060 |
| Locomoção | 38:989\$100 | 35:090\$870 | + 3:898\$230 |
| Via-permanente e edificios | 35:353\$460 | 28:430\$230 | + 6:923\$230 |
| Telegrapho | 370\$750 | 287\$700 | + 83\$050 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totaes..... | 97:029\$170 | 89:709\$740 | + 7:319\$430 |

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes, obtêm-se as seguintes relações %, nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|--|--------|--------|
| Administração, contabilidade e al- moxarifado | 6,97 | 8,05 |
| Trafego | 16,04 | 20,82 |
| Locomoção | 40,18 | 39,12 |
| Via-permanente e edificios..... | 36,43 | 31,68 |
| Telegrapho | 038 | 0,33 |
| Eventuaes | — | — |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Annos | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo |
|------------------------|---------------------------|--------------|--------------|-------------------|
| | | | | ou « deficit » |
| 1909..... | 28,657 | 72:964\$200 | 50:376\$960 | + 22:587\$240 |
| 1910..... | 28,657 | 58:465\$230 | 57:090\$650 | + 1:374\$580 |
| 1911..... | 28,657 | 55:701\$350 | 87:684\$130 | — 31:982\$780 |
| 1912..... | 28,657 | 65:252\$130 | 89:709\$740 | — 24:457\$610 |
| 1913..... | 28,657 | 64:437\$360 | 97:029\$170 | — 32:591\$810 |
| | | <hr/> | <hr/> | |
| Total no quinquennio.. | | 316:820\$270 | 381:890\$650 | — 65:070\$380 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 1.641 trens, que percorreram 38.549 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| Designação | Numero | Percurso |
|-------------------|--------|----------|
| Trens mixtos..... | 618 | 17.908 |
| » especiaes | 4 | 36 |
| » de carga..... | 915 | 16.220 |
| » » serviço | 104 | 4.385 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Tolacs | 1.641 | 38.549 |

Compuzeram esses trens 26.914 vehiculos, que percorreram 360.800 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| Designação | Numero | Percurso |
|---------------------------------|--------|----------|
| Carros de 1ª classe | 1.250 | 36.126 |
| » » 2ª » | 1.436 | 41.436 |
| Wagões de bagagem..... | 1.234 | 35.620 |
| » » animaes | 624 | 17.516 |
| » » cargas, carregados... | 10.652 | 100.608 |
| » » » varios | 10.715 | 103.970 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total em serviço do trafego.... | 25.911 | 335.276 |
| » » » não retribuido. | 1.013 | 25.524 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total..... | 26.924 | 360.800 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|--------|
| 1ª classe..... | 6.145 |
| 2ª » | 26.503 |
| Das duas classes..... | 32.648 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 123.145 |
| 2ª » | 373.684 |
| Das duas classes..... | 496.829 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 20,0 |
| 2ª » | 14,1 |
| Das duas classes..... | 15,2 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 6,9 |
| 2ª » | 20,8 |
| Das duas classes..... | 27,7 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 3,4 |
| 2ª » | 9,0 |
| Das duas classes..... | 6,4 |

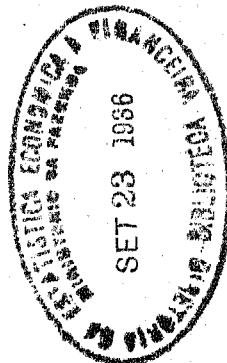
Percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 541.890 |
| 2ª » | 1.035.900 |
| Das duas classes..... | 1.577.790 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 22,7 |
| 2ª » | 36,1 |
| Das duas classes..... | 34,5 |

| | |
|---|-----------|
| Numero de animais embarcados..... | 433 |
| » » » transportados a um kilometro | 3.399 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 7,8 |
| Toneladas de bagagens e encomendas despachadas | 376 |
| Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro..... | 8.691 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas.... | 23,1 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço | 53.226 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 1.182.715 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 22,2 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias: | |
| Por wagon-kilometro..... | 5,8 |
| Por trem-kilometro..... | 34,6 |
| Relações %: | |
| Entre o percurso dos wagões de cargas, vazio, e o percurso total..... | 50,8 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vazios e cheios)..... | 93,2 |



TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero | Numero |
|-------------------------|-------------|----------|
| | de | de |
| | telegrammas | palavras |
| Particulares | 1.177 | 11.769 |
| Do Governo Federal..... | 1 | 29 |
| » » Estadual | — | — |
| Totales | 1.178 | 11.798 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|-----------|
| Assucar | 8.533 |
| Canna de assucar..... | 31.879 |
| Alcool | 1.198 |
| Algodão | 5 |
| Milho | 46 |
| Farinha de mandioca..... | 359 |
| Couros | 4 |
| Sementes de mamona..... | 1 |
| Oleo de mamona..... | 32 |
| Madeiras | 840 |
| Dormentes | 158 |
| Lenha | 7.690 |
| Carvão vegetal..... | 8 |
| Tijolos e telhas..... | 189 |
| Tabaco | 1 |
| Café | 69 |
| Diversas | 152 |
| Total..... | 51.164 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|-----------|
| Xarque | 186 |
| Bacalhau | 126 |
| Farinha de trigo..... | 161 |
| Fazendas | 34 |
| Mercearias | 181 |
| Ferragens | 430 |
| Sal | 47 |
| Vinho e vinagre..... | 22 |
| Kerozene | 78 |
| Arame farpado..... | 7 |
| Carvão mineral..... | 39 |
| Volumes vazios..... | 319 |
| Diversas | 432 |
| Total | 2.002 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafego e do lastro, consta do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas..... | 613.091 | 18.592\$940 | 6 | 5\$300 | 4.933 | 504\$700 | 215 | 98\$560 |
| Vehiculos..... | — | — | — | — | 603 | 433\$000 | 36 | 46\$100 |
| Total no anno..... | 613.091 | 18.592\$940 | 6 | 5\$300 | 2.536 | 637\$700 | 251 | 442\$660 |
| Total no anno anterior..... | 562.294 | 15.707\$860 | — | — | 2.333 | 479\$640 | 240 | 95\$720 |
| Diferença para mais..... | 50.797 | 2.884\$980 | 6 | 5\$500 | 203 | 158\$060 | 41 | 16\$940 |
| Diferença para menos..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Locomotiva-kilometro..... | 9,968 | \$302 | 0,000,4 | \$000,4 | 0,034 | \$008 | 0,003 | \$002 |
| 4.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | — | — | 4,674 | \$368 | 0,099 | \$044 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 13 locomotivas, que percorreram 61.500 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|----------------------------|------------|---------------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos..... | 17.908 | |
| » de carga..... | 16.220 | |
| » especiaes de passageiros | 36 | 34.164 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 3.685 | |
| Construcção | 700 | |
| Lastro | — | |
| Manobras | 22.951 | 27.336 |
| Total | | 61.500 |

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|-----------------|--------|
| Dormentes | 8.497 |
| Trilhos | 40 |
| Parafusos | 4.260 |
| Talas | 614 |
| Grampos | 25.685 |

Estações e edificios — Sofreram reparos geraes as estações de Caxangá e Progresso e ligeiros reparos as de Cortez, Linda Flor e Ilha das Flores.

Obras d'arte — Foram construidos dois boeiros abertos de um metro de vão nos kilometros 27 e 28. As demais foram regularmente conservadas.

Accidentes — Não houve.

ESTRADA DE FERRO DE PAULO AFFONSO

| | |
|--------------------------|---------|
| | Kms. |
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 115,136 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 45:805\$920 |
| Despeza | 403:819\$560 |
| <i>Deficit</i> | 57:953\$640 |
| Coefficiente de trafego..... | 220,25 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despesa de custeio por kilometro e unidades de trabalho:

| Designação | Por kilo- | Por trem- | Por vehi- |
|----------------------|-------------------|-----------|-------------------|
| | metro de linha | kilometro | culo kilometro |
| Receita | 308\$363 | 2\$789 | \$214 |
| Despesa | 901\$712 | 6\$314 | \$485 |
| <i>Deficit</i> | 503\$349 | 3\$525 | \$271 |

RECEITA

A receita Geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇAS |
|----------------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|---------------------|
| | QUANTI- DADES | PRODUCTOS | QUANTI- DADES | PRODUCTOS | |
| Passageiros | 2.615 | 5:111\$610 | 2.838 | 5:897\$800 | — 786\$190 |
| Bagagens | ^T 6 | 230\$590 | 7 | 277\$830 | — 47\$240 |
| Animaes..... | 172 | 262\$300 | 212 | 287\$110 | — 24\$810 |
| Mercadorias..... | ^T 4.193 | 32:644\$500 | 5.137 | 34:571\$400 | — 1:929\$000 |
| Telegrammas | 3.640 | 5:036\$030 | 3.368 | 5:072\$380 | + 36\$330 |
| Armazenagens..... | — | — | — | — | — |
| Rendas diversas..... | — | 2:583\$870 | — | 2:282\$160 | — 301\$710 |
| Totacs..... | — | 45:865\$920 | — | 48:388\$680 | — 2:522\$760 |

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totacs, obtêm-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Passageiros | 11,14 | 12,19 |
| Bagagens e encomendas..... | 0,50 | 0,58 |
| Animaes | 0,57 | 0,59 |
| Mercadorias | 71,17 | 71,45 |
| Telegrammas | 10,98 | 10,48 |
| Armazenagens | — | — |
| Rendas diversas..... | 5,64 | 4,71 |
| Totacs..... | 100,00 | 100,00 |

A receita por estações consta do quadro seguinte:

| Estações | Receita |
|---|--------------------|
| Piranhas | 28:425\$650 |
| Olhos d'Agua..... | 2:347\$200 |
| Talhado | — |
| Pedra | 12:116\$120 |
| Sinimbú | — |
| Moxotó | 586\$300 |
| Quixaba | 709\$120 |
| Jatobá | 1:301\$230 |
| Total arrecadado pelas estações..... | 45:485\$610 |
| Transportes a debito dos governos Federal e Estadual..... | 380\$310 |
| Total geral..... | 45:865\$920 |

Juntando ao total arrecadado pelas estações a importancia de 178\$740, recebida por conta dos transportes a debito, a receita total arrecadada eleva-se a 45:664\$350.

Além da importancia mencionada de 45:664\$350, arrecadou a estrada durante o anno findo a de 68\$800, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a comissão de 4 % concedida á companhia, na importancia de 2\$752, e recolhido opportunamente á repartição competente o liquido de 66\$048.

DESPEZA

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior consta do quadro abaixo:

| Verbas de despesa | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|
| | Importancias | Importancias | |
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 30:865\$360 | 34:255\$630 | — 3:450\$270 |
| Trafego | 19:336\$810 | 20:114\$500 | — 777\$690 |
| Locomoção | 36:062\$210 | 39:838\$510 | — 3:776\$300 |
| Via permanente e edificios | 17:257\$090 | 27:625\$060 | — 10:367\$970 |
| Telegrapho | 357\$190 | 383\$750 | — 26\$560 |
| Eventuaes | — | — | — |
| Totacs..... | 103:819\$560 | 122:218\$350 | — 18:398\$790 |

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes, obtem-se as seguintes relações % nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|---|---------------|---------------|
| Administração, contabilidade e almoxarifado | 29,67 | 28,01 |
| Trafego | 18,62 | 16,44 |
| Locomoção | 34,73 | 32,66 |
| Via permanente e edificios..... | 16,63 | 22,59 |
| Telegrapho | 0,35 | 0,30 |
| Eventuaes | — | — |
| Totaes | 100,00 | 100,00 |

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1909 a 1913 offerece os seguintes resultados:

| Anno | Extensão em trafego | Receita | Despesa | Saldo ou deicit |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| 1909..... | 115,853 | 48:496\$380 | 118:808\$920 | — 70:312\$540 |
| 1910..... | 115,853 | 43:593\$410 | 110:610\$000 | — 67:016\$590 |
| 1911..... | 115,853 | 52:081\$210 | 115:166\$370 | — 63:085\$160 |
| 1912..... | 115,853 | 48:388\$680 | 122:218\$350 | — 73:829\$670 |
| 1913..... | 115,853 | 45:865\$920 | 103:819\$560 | — 57:953\$640 |
| Total no quinquennio | | 238:425\$000 | 570:623\$200 | — 332:197\$600 |

TRAFEGO

Correram durante o anno 190 trens, que percorreram 18.244 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| | Numero | Percurso |
|---------------------|------------|---------------|
| Trens mixtos..... | 134 | 13.964 |
| » » especiaes | 2 | 410 |
| » » de carga..... | 32 | 2.367 |
| » » serviço | 22 | 1.803 |
| Totaes | 190 | 18.244 |

Compuzeram esses trens 3.563 vehiculos, que percorreram 226.394 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

| | Numero | Percurso |
|---|--------------|----------------|
| Carros de 1ª classe..... | 192 | 17.238 |
| » » 2ª » | 110 | 12.474 |
| Wagões de bagagem..... | 104 | 12.064 |
| » » animaes | 104 | 12.064 |
| » » cargas, carregados..... | 1.977 | 122.760 |
| » » » vasios | 863 | 37.296 |
| Total em serviço do trafego..... | 3.350 | 213.896 |
| » » » não retribuido.. | 213 | 12.498 |
| Total geral..... | 3.563 | 226.394 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens e encomendas, animais e mercadorias, consta da discriminação seguinte:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 881 |
| 2ª » | 1.734 |
| Das duas classes..... | 2.615 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 46.713 |
| 2ª » | 83.036 |
| Das duas classes..... | 129.749 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 53,0 |
| 2ª » | 47,9 |
| Das duas classes..... | 49,6 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 3,3 |
| 2ª » | 5,9 |
| Das duas classes..... | 9,2 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

| | |
|-----------------------|-----|
| 1ª classe..... | 2,7 |
| 2ª » | 6,7 |
| Das duas classes..... | 4,4 |

Percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 344.760 |
| 2ª » | 367.983 |
| Das duas classes..... | 712.743 |

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 13,5 |
| 2ª » | 22,6 |
| Das duas classes..... | 18,0 |

| | |
|--|---------|
| Numero de animaes embarcados..... | 172 |
| » » » transportados a um kilometro | 9.864 |
| Percurso kilometrico médio de um animal.. | 57,5 |
| Toneladas de bagagens e encommendas despachadas | 6 |
| Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro..... | 248 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encommendas..... | 41,3 |
| Numero de toneladas de mercadorias embarcadas, excluindo os transportes de serviço | 4.198 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 232.515 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria..... | 55,4 |

Numero médio de toneladas de mercadorias:

| | |
|--------------------------|------|
| Por wagon-kilometro..... | 1,5 |
| Por trem-kilometro..... | 14,1 |

Relações % :

| | |
|---|------|
| Entre o percurso dos wagões de cargas, vasilios, e o percurso total..... | 23,3 |
| Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (vasios e cheios)..... | 35,7 |

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo:

| Designação | Numero de telegrammas | Numero de palavras |
|-------------------------|-----------------------|--------------------|
| Particulares | 3.589 | 58.865 |
| Do Governo Federal..... | 51 | 1.968 |
| » » Estadual | — | — |
| Total | 3.640 | 60.833 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|--------------------------|--------------|
| Assucar | 26 |
| Canna de assucar..... | — |
| Alcool | 101 |
| Algodão | 207 |
| Caroços de algodão..... | 64 |
| Milho | 83 |
| Farinha de mandioca..... | 255 |
| Couros | 10 |
| Pelles | 719 |
| Madeiras | 89 |
| Lenha | 147 |
| Tijolos e telhas..... | 239 |
| Pedras | 1 |
| Café | 8 |
| Diversas | 195 |
| Total | 2.144 |

IMPORTAÇÃO

| Designação | Toneladas |
|-----------------------|--------------|
| Xarque | 5 |
| Bacalhau | 2 |
| Farinha de trigo..... | 107 |
| Fazendas | 45 |
| Ferragens | 464 |
| Sal | 255 |
| Vinho e vinagre..... | 20 |
| Kerozene | 111 |
| Arame farpado..... | 19 |
| Volumes vazios..... | 25 |
| Diversas | 1.001 |
| Total | 2.054 |

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, durante o anno findo, com o serviço do trafegu e do lastro, consta do quadro abaixo

| DESIGNAÇÃO | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|--------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilos | Valor em réis |
| Locomotivas | 169.283 | 2:882\$940 | 210 | 482\$110 | 1.634 | 578\$240 | 126 | 61\$200 |
| Veiculos | — | — | 473 | 403\$430 | 3 | 4\$300 | 4 | 2\$040 |
| Total no anno..... | 169.283 | 2:882\$940 | 683 | 587\$540 | 1.637 | 579\$540 | 130 | 63\$240 |
| Total no anno anterior | 168.768 | 2:626\$620 | 889 | 837\$400 | 1.671 | 569\$530 | 141 | 74\$480 |
| Diferença para mais..... | 515 | 256\$320 | — | — | — | 9\$980 | — | — |
| Diferença para menos..... | — | — | 206 | 249\$860 | 34 | — | 11 | 4\$240 |
| Locomotiva-kilometro..... | 6,970 | \$118 | 0,008 | \$007 | 0,063 | \$023 | 0,005 | \$002 |
| 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | 2,089 | 4\$790 | 0,013 | \$005 | 0,017 | \$009 |

LOCOMOÇÃO

O serviço de tração foi executado durante o anno por quatro locomotivas, que percorreram 24.285 kilometros, conforme o detalhe do quadro abaixo:

| Designação | Kilometros | Total de kilometros |
|----------------------------|------------|---------------------|
| Serviço retribuido: | | |
| Trens mixtos..... | 13.964 | |
| » de cargas..... | 2.367 | |
| » espeziaes de passageiros | 110 | 16.441 |
| Serviço gratuito: | | |
| Trafego | 1.803 | |
| Construcção | | |
| Manobras | 6.041 | 7.844 |
| Total..... | | 24.285 |

CONSERVAÇÃO

Via permanente — Foram substituidos durante o anno:

| | |
|----------------------|----------------------|
| Dormentes | 598 |
| Trilhos | 3 |
| Parafusos | 321 |
| Talas | 4 |
| Grampos | 3.610 |
| Lastro de areia..... | 7m ³ ,518 |

Viação Geral da Bahia

Linhas arrendadas á Compagnie des Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien

ACTOS QUE AS REGEM

Decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, que auctorizou a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910.

Decreto n. 9.029, de 11 de outubro de 1911, que auctorizou a transferencia para a «Compagnie des Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien» do contracto celebrado com a Companhia Viação Geral da Bahia.

Decreto n. 9.251, de 28 de dezembro de 1911, que approvou as tarifas e instrucções regulamentares actualmente em vigor.

Decreto n. 9.278, de 30 de dezembro de 1911, que auctorizou a encampação da Estrada de Ferro Bahia e Minas e respectivo termo de accôrdo, de 31 de dezembro de 1911.

A extensão em tráfego da rde ferro-viaria, de que é arrendataria a « Compagnie des Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien » atingiu em 31 de dezembro de 1913 ao total de 1.575^{km}.748^m,080, sendo constituída pelas linhas seguintes:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Bahia a S. Francisco..... | 575 ^{km} .440 ^m ,000 |
| Timbó a Propriá..... | 307 ^{km} .278 ^m ,080 |
| Central da Bahia: | |
| S. Felix a Bandeira de Mello..... | 254 ^{km} .600 ^m ,000 |
| Ramal de Machado Portella..... | 13 ^{km} .400 ^m ,000 |
| Idem da Feira de Sant'Anna..... | 45 ^{km} .060 ^m ,000 |
| Sub-ramal de S. Gonçalo..... | 3 ^{km} .600 ^m ,000 |
| Bahia e Minas..... | 376 ^{km} .370 ^m ,000 |
| Total | 1.575^{km}.748^m,080 |

A extensão média em tráfego, em 31 de dezembro de 1913, foi de 1.487^{km}.198^m,180.

Linhas em construcção em 31 de dezembro de 1913

BOMFIM A SITIO NOVO E RAMAES

| | |
|--|--|
| EXTENSÃO TOTAL..... | 399 ^{km} .978 ^m ,770 |
| Bomfim á Jacobina (extensão total) | 118 ^{km} .520 ^m ,00 |
| Jacobina a Mundo Novo..... | 20 ^{km} .888 ^m ,80 |
| Sítio Novo a Mundo Novo..... | 28 ^{km} .177 ^m ,90 |
| Ramal de Campo Formoso..... | 9 ^{km} .905 ^m ,77 |

Total em construcção... 177^{km}.492^m,470

Machado Portella á Carinhanha — Extensão total 562^{km}.200. Esta linha tinha em 31 de dezembro de 1913 cem kilometros em construcção.

Bandeira de Mello a Brotus — Extensão total 416^{km}.000. Esta linha tinha em 31 de dezembro de 1913 cincoenta kilometros em construcção.

Variante de S. Gonçalo — Toda a extensão de 10^{km}.925 desta variante se achava em construcção no fim do anno proximo passado.

Variante do Cabrito — A extensão de 3^{km}.908^m,290 desta variante estava com a construcção em execução.

Timbó a Propriá:

| | |
|------------------------|--|
| Aracajú a Propriá..... | 120 ^{km} .784 ^m ,330 |
| Ramal de Capella..... | 11 ^{km} .520 ^m ,000 |

Total em construcção..... 132^{km}.304^m,330

Theophilo Ottoni a Tremedal — Extensão total 587^{km}.200. Esta linha tinha em construcção bastante adiantada 49^{km}.500 em 31 de dezembro de 1913.

A extensão dos estudos approvados nas novas linhas a serem construidas na rde da viação bahiana era, em 31 de dezembro de 1913, de 1.858^{km}.548^m,900.

O quadro annexo indica a situação completa da viação ferrea federal da Bahia, em 31 de dezembro de 1913.

Viação Ferrea da Bahia

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EM TRAFEGO | EM CONSTRUÇÃO | COM ESTUDOS APPROVADOS | DEPENDENTE DE APROVAÇÃO | DEPENDENTE DE ESTUDOS | TOTAL |
|--|---------------|---------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------|
| Bahia a S. Francisco (Bahia a Joazeiro)..... | 575.440,000 | — | — | — | — | 575.440,000 |
| Central da Bahia e ramaes..... | 316.660,000 | — | — | — | — | 316.660,000 |
| E. F. Timbó a Propriá e ramal de Capella... | 307.278,080 | 132.304,330 | — | — | — | 439.582,410 |
| E. F. Bahia e Minas..... | 376.270,000 | — | — | — | — | 376.270,000 |
| Bomfim a Sítio Novo e ramaes..... | — | 177.492,470 | 182.121,900 | 40.364,000 | — | 399.978,370 |
| Machado Portella á Carinhonha..... | — | 100.000,000 | 462.500,000 | — | — | 562.500,000 |
| Bandeira de Mello a Brotas..... | — | 50.000,000 | 276.000,000 | 90.000,000 | — | 416.000,000 |
| Cajueiro a Cipó..... | — | — | 102.600,000 | — | — | 102.600,000 |
| Ramal de S. Gonçalo..... | — | 40.925,000 | — | — | — | 40.925,000 |
| Bom Jesus dos Meiras a Tremedal..... | — | — | 297.627,000 | — | — | 297.627,000 |
| Theophilo Ottoni a Tremedal..... | — | 49.500,000 | 537.700,000 | — | — | 587.200,000 |
| Barra a Brotas..... | — | — | — | — | 136.000,000 | 136.000,000 |
| | 1.575.648,080 | 820.221,800 | 1.858.548,900 | 130.364,000 | 136.000,000 | 4.220.782,780 |

Além das linhas federaes mencionadas, existem as seguintes estadoaes:

Estrada de Ferro de Nazareth — Bitola — 1 metro:

Em trafego:

| | |
|---------------------------------|------------------------|
| De Nazareth a Toca da Onça..... | 194 ^{km} ,929 |
| Ramal de Amargosa..... | 26 ^{km} ,755 |

Em estudos:

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| De Toca da Onça a Jequié..... | 52 ^{km} ,000 |
|-------------------------------|-----------------------|

Estrada de Ferro de Santo Amaro — Bitola — 1 metro:

Em trafego:

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Linha tronco..... | 41 ^{km} ,000 |
| Ramaes | 40 ^{km} ,000 |
| Em construcção..... | 11 ^{km} ,000 |

Estrada de Ferro de Ilhéos á Conquista — Bitola — 1 metro:

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Em trafego..... | 58 ^{km} ,700 |
| Em construcção..... | 23 ^{km} ,200 |

Centro Oeste — Bitola — 1 metro:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Em trafego..... | 52 ^{km} ,420 |
|-----------------|-----------------------|

Total das linhas estaduais..... 509^{km},684

Existem ainda no Estado da Bahia as seguintes linhas particulares:

Usina S. Bento — Bitola — 1 metro:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Em trafego..... | 14 ^{km} ,000 |
|-----------------|-----------------------|

Usina Terra Nova — Bitola — 1 metro:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Em trafego..... | 12 ^{km} ,000 |
|-----------------|-----------------------|

Usina Alliança — Bitola — 1 metro:

| | |
|-----------------|----------------------|
| Em trafego..... | 1 ^{km} ,000 |
|-----------------|----------------------|

Usina Capimirim — Bitola — 1 metro:

| | |
|-----------------|----------------------|
| Em trafego..... | 1 ^{km} ,000 |
|-----------------|----------------------|

Usina Malembá — Bitola — 1 metro:

Em trafego..... 6^{km},000

Usina S. Carlos — Bitola — 1 metro:

Em trafego..... 8^{km},000

Usina Colonia — Bitola — 0^m,65:

Em trafego..... 13^{km},000

Usina S. João — Bitola — 0^m,75:

Em trafego..... 4^{km},000

Usina Pitanga — Bitola — 1 metro:

Em trafego..... 6^{km},000

As linhas das usinas S. Bento, Terra Nova, Alliança, Capimirim e Malembá são ramaes da Estrada de Ferro de Santo Amaro. A linha da usina Pitanga entronca na Estrada de Ferro Bahia a S. Francisco e as outras são linhas isoladas.

Total das linhas particulares..... 78^{km},000

MOVIMENTO FINANCEIRO

1913

| | |
|--|----------------|
| Receita da rede..... | 3.750:707\$422 |
| Despezas de custeio..... | 4.176:696\$805 |
| <i>Deficit</i> | 425:989\$383 |
| Coefficiente de trafego..... | 111,35 |
| Receita da E. F. de S. Francisco e Ramaes | 2.843:793\$424 |
| Receita da E. F. Central da Bahia... | 906:913\$998 |

Quotas de arrendamento :

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Da linha de S. Francisco e ramaes | 189:495\$344 |
| Da linha Central da Bahia..... | 55:528\$558 |

Resultado da exploração do contracto :

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Receita da rede arrecadada..... | 3.750:707\$422 |
| Despezas do custeio..... | 4.176:696\$805 |
| Quotas de arrendamento..... | 245:023\$902 |
| <i>Deficit</i> | 671:013\$285 |

TRAFEGO MUTUO

Apesar do disposto na clausula XXXII, que estatue a obrigação de, por parte da companhia, ser mantido o trafego mutuo com as emprezas de viação ferrea e fluvial e, bem assim, com a Repartição dos Telegraphos, sómente com relação ao trafego de telegrammas e aos transportes pela Estrada de Ferro Centro Oeste está sendo mantida essa disposição contractual.

No sentido de ser dado exacto cumprimento ao disposto no contracto, tem a respectiva fiscalização chamado, por diversas vezes, a attenção da companhia arrendataria.

QUOTAS DE ARRENDAMENTO

De conformidade com o apurado nas actas de tomadas de contas dos dois semestres de 1913, a companhia arrendataria recolheu á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, neste Estado, as seguintes quotas:

| | |
|------------------|---------------------|
| 1º semestre..... | 142:511\$324 |
| 2º » | 102:512\$578 |
| Total | <u>245:023\$902</u> |

correspondente á renda bruta de 3.750:707\$422, relativa aos 12 mezes de 1913.

Pelo confronto verifica-se ter sido menor a quota de arrendamento do 2º semestre, diminuição esta motivada não só pela diminuição da receita, como, principalmente, pelo augmento da kilometragem com a inauguração da linha até Aracajú, em extensão de 170^m, 100^m, 080.

QUOTAS DE FISCALIZAÇÃO

De accôrdo com o disposto na clausula XLI do contracto a que se refere o decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, a companhia arrendataria recolheu á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, no Estado da Bahia, as quantias seguintes:

| | |
|------------------|---------------------|
| 1º semestre..... | 125:000\$000 |
| 2º » | 125:000\$000 |
| Total | <u>250:000\$000</u> |

Dessa importancia, 100:000\$, referentes ás despesas de fiscalização da exploração das estradas em trafego, foram por conta do custeio e o restante 150:000\$, relativos ás linhas novas, em construcção, foram depositados á conta do Governo, tendo sido organizadas folhas de pagamento em favor da companhia.

QUADRO DO PESSOAL DA VIAÇÃO

Satisfazendo o estatuido na clausula XL, letra c, do contracto em vigor, a « Compagnie des Chémins de Fer » apresentou á approvação do Governo a relação do pessoal necessario, que foi approvada por decisão do Ministerio da Viação de 14 de outubro de 1913, publicada no *Diario Official* de 1 de novembro de 1913.

Por occasião da tomada de contas do 2º semestre de 1913, teve a Fiscalização ensejo de verificar que o pessoal existente nas estradas é em numero superior ao do quadro approvado, apurando um excesso de 36:799\$ nos mezes de novembro e dezembro, o que, segundo allega a companhia, é devido ao augmento da kilometragem das linhas da Viação com a inauguração do trecho de via ferrea entre Barracão e Aracajú, na linha Timbó a Propriá.

Como ficou mencionado na referida acta, deixou de ser effctuada a glosa do excesso, por ter se compromettido a companhia a submeter á approvação do Governo um novo quadro suplementar, cuja não approvação implicará o desconto do excesso nas despezas, não só referente aos mezes de novembro e dezembro, como tambem aos mezes do corrente anno, na proxima tomada de contas.

CENTRO OESTE

Sobre a encampação desta estrada, objecto da clausula 1ª, § 5º n. I do contracto existente entre o Governo e a companhia arrendataria, ainda em 31 de dezembro de 1913, não se achava decidida.

Como já foi declarado no relatorio de 1912 — « E' pessimo o estado geral dessa estrada, quer quanto á sua via-permanente, com trilhos de pequeno peso e bastante estragados, quer quanto ao seu deficientissimo material rodante estragado.

CAPITAL DA COMPANHIA ARRENDATÁRIA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

O capital empregado até 31 de dezembro de 1912 é o capital inicial, determinado pela clausula VI do contracto a que se refere o decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, na importancia de 4.700:000\$, total dos ns. 1º, 2º, 3º e 4º da referida clausula, isto é:

| | |
|---|----------------|
| Capital da companhia, arbitrado pelo Governo..... | 3.000:000\$000 |
| Caução inicial..... | 500:000\$000 |
| Capital de movimento..... | 1.000:000\$000 |
| Quota para organização da companhia | 200:000\$000 |
| Total | 4.700:000\$000 |

Durante o anno de 1913 foram auctorizadas as seguintes quantias a serem levadas á conta de capital:

Pelo aviso n. 25, de 11 de abril, a quantia de 706\$656, com a construcção de dois curraes, nas estações de Barracão e Malombé;

Pelo aviso n. 71, de 21 de junho, a quantia de 1:452\$514, com a construcção de um deposito de gazolina, na estação de Calçada;

Pelo aviso n. 136, de 25 de setembro, a quantia de 1:471\$625, com a construcção de um abrigo para suinos e lanigeros, na estação de Calçada;

Pelo aviso n. 171, de 29 de novembro, a quantia de 1:027\$232, com a construcção de um abrigo para automoveis, na estação de Calçada.

Todas essas importancias ainda não foram apuradas nas tomadas de contas, para poderem, com a sancção do Governo, ser lançadas á referida conta de capital.

A caução referente a todos os trabalhos de construcção prevista pela clausula XLIX do contracto em vigor e constituída pela retenção de 5 % sobre os pagamentos, até 31 de dezembro de 1913, está na importancia de:

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Linhas novas | 512:576\$176 |
| Reconstrucções e material rodante. | 607:204\$874 |
| | <hr/> |
| Total | 1.119:784\$050 |

ESTUDO E LOCAÇÃO DAS NOVAS LINHAS

Os estudos e locação não concluidos pelas seis Commissions de Estudos deverão ser executados pela companhia arrendataria, como preceitúa a clausula VIII § 1º do decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911.

Durante o anno de 1913, a companhia effectuou o reconhecimento do trecho de Barra a Brotas e a locação dos seguintes trechos:

| | |
|-----------------------------------|---|
| De Jacobina a Mundo Novo..... | 13 ^{kms} .380 ^m ,00 |
| » Sitio Novo a Mundo Novo..... | 28 ^{kms} .177 ^m ,90 |
| » Machado Portella á Carinhanha.. | 9 ^{kms} .898 ^m ,00 |
| » Bandeira de Mello a Brotas..... | 9 ^{kms} .234 ^m ,50 |
| Ramal de S. Gonçalo..... | 10 ^{kms} .925 ^m ,00 |
| | <hr/> |
| Total | 71 ^{kms} .615 ^m ,40 |

MATERIAL NOVO RODANTE E DE TRACÇÃO

Desde a vigencia do novo contracto, até 31 de dezembro de 1913, a Viação Ferrea da Bahia se acha augmentada do seguinte material novo rodante e de tracção, fornecido pela Empresa Austriaciano de Carvalho & Comp. e a companhia arrendataria.

Pela Empresa Austriaciano de Carvalho & Comp. é o seguinte o material fornecido:

| | |
|---|-----|
| Locomotivas | 31 |
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 19 |
| » » » » 2ª » | 38 |
| » » correio e bagagens..... | 7 |
| » » mercadorias, fechados..... | 150 |
| » » animaes | 30 |
| » » borda alta..... | 110 |
| » » pranchas, com fuciros..... | 40 |

Pela empresa arrendataria foi fornecido o seguinte material, até 31 de dezembro de 1913:

| | |
|---|----|
| Locomotivas mixtas, typo « Ten Wheel »..... | 20 |
| » « Consolidation » | 4 |
| Carros abertos de borda alta, com freios automaticos e engates..... | 86 |
| Carros fechados para carga, com freios automaticos e engates..... | 70 |
| Carros de borda baixa para carga, com freios automaticos e engates..... | 30 |
| Carros pranchas com freios automaticos e engates | 19 |
| Carros para condução de caannas..... | 50 |
| » restaurants | 4 |
| » para animaes, com engates e freios automaticos | 57 |
| Carros para passageiros de 1ª classe..... | 12 |
| » » » » 2ª » | 20 |
| » de coreio e bagagens..... | 4 |
| » para condução de mel..... | 5 |
| » dormitorios | 3 |

MATERIAL RODANTE ESTRAGADO

Consoante ás determinações expressas nos avisos ns. 41, de 18 de março de 1913, e n. 54, de 30 de maio do mesmo anno, foram vendidos, em hasta publica, as locomotivas, carros e wagões retirados da circulação da linha de Bahia a Alagoinhas e Central da Bahia.

Os materiaes retirados daquella linha, por imprestaveis e tambem por causa da redução da bitola effectuada, e depositados em Peri-peri, foram vendidos no dia 10 de junho ultimo, depois da publicação de editaes pelo prazo de 90 dias, produzindo o resultado liquido de 19:702\$, que foi recolhido á Delegacia Fiscal, no Estado da Bahia.

Na Central da Bahia foram vendidos apenas 46 wagões, completamente imprestaveis. A venda, depois das formalidades legais, produziu a importancia de 920\$, que foi tambem recolhida á Delegacia Fiscal daquelle Estado.

Essa quantia foi recolhida englobadamente com a da verba do material imprestavel dos almoxarifados.

TARIFAS

Vigoram ainda as Tarifas e Instrucções Regulamentares approvadas pelo decreto n. 9.251, de 28 de dezembro de 1911, e applicadas em 15 de março de 1912, as quaes consoante o permittido no contracto, soffreram modificações propostas pela Companhia arrendataria e approvadas pelo Governo. quanto a alguns artigos, no intuito de se attender ás razoaveis reclamações de interessados, assumpto esse já minuciosamente exposto no relatorio do anno de 1912.

Approxima-se a época da revisão das tarifas, que de conformidade com o estatuido no contracto terá de ser effectuada de tres em tres annos.

Essa revisão attenderá aos interesses da producção e esclarecimento de certas disposições regulamentares e regularizará as anormalidades que tem sido observadas nas actuaes, tornando-as mais consentaneas aos interesses collectivos da companhia arrendataria, do Governo e do publico em geral.

Durante o anno de 1913 verificou-se um augmento de 18,14 % na receita de passageiros na linha de S. Francisco e ramaes e o de 20,62 % nas linhas da Central da Bahia.

Na receita de animaes constatou-se um augmento de 58,94 % nas linhas de S. Francisco e 94 % nas da Central da Bahia.

Sobre a receita de mercadorias verificou-se tambem um augmento nas linhas de S. Francisco e uma diminuição nas linhas da Central, sendo que nestas ultimas á diminuição da receita corresponde um augmento de tonelagem.

Durante o anno proximo passado tiveram as tarifas as seguintes alterações, approvadas pelo Governo:

Pelo aviso n. 52, de 20 de maio, o Governo approvou a tabella de preços para a descarga de mercadorias, por conta de particulares, na ponte de desembarque na estação da Calçada.

Pela aviso n. 51, de 19 de maio, foi auctorizada a companhia a emittir bilhetes de assignatura com 75 % de abatimento aos seus empregados residentes nos suburbios.

Pelo aviso n. 128, de 30 de agosto, ficou estabelecida a auctorização para a cobrança do preço correspondente a seis passageiros de 2ª classe para o transporte de enfermos de molestia não contagiosa, que desejarem viajar no brek do trem, por não o poderem fazer sentados nos carros.

Pelo aviso n. 137, de 25 de setembro, approvou o Governo o preço para o transporte de lanchas, automoveis e quacsquer vehiculos de grandes volumes.

Durante os mezes do anno de 1913 foram expedidos pelo Governo os seguintes avisos auctorizando contractos especiaes, que foram postos em execução:

Aviso n. 27, de 5 de março, auctorizando a « Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien » a firmar contracto com a Société de Construction du Port de Bahia, para o transito sobre as linhas desta ultima pelos wagões da primeira.

Aviso n. 20, de 6 de março, auctorizando a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* a firmar contracto com os Srs. Oli-

vieri & Comp., para o transporte de carne fresca de porco, da estação de Catú para a de Calçada.

Este contracto está hoje terminado.

Aviso n. 37, de 13 de março, auctorizando contracto entre a Companhia arrendataria e os Srs. Almeida Castro & Comp., para transporte de pedras e parallelepipedos, da estação de Santa Luzia para a de Calçada.

Aviso n. 89, de 22 de julho, auctorizando o contracto entre a Companhia e os Srs. Magalhães & Comp. para o transito sobre as linhas da Usina Pitanga dos wagões da Companhia.

Aviso n. 143, de 30 de setembro, auctorizando o contracto entre a Companhia arrendataria e a Empresa Austriellano de Carvalho & Comp. para regularização do transporte de materiaes, circulação de trens e aluguel de material na linha de Timbó a Propriá.

CONCENTRAÇÃO DAS OFFICINAS

A reforma geral das officinas existentes na Viação Ferrea da Bahia e a sua concentração é objecto da clausula I, alinea I, letra d, combinada com a alinea II da clausula VIII do contracto vigente.

Tendo a Companhia arrendataria apresentado em 1911 um requerimento ao Exmo. Sr. Ministro da Viação, em que submettia á sua approvação planos insufficientes para a concentração das officinas, foi-lhe determinado em aviso n. 200, de 30 de dezembro de 1912, do Ministerio da Viação, a apresentação de projecto e orçamentos para a restauração das officinas de Periperi, melhoramento das de Armary e Central da Bahia, bem assim dos depositos de machinas em Calçada, Alagoinhas, Queimadas, Piranga (hoje Barro Vermelho) e em duas estações da Estrada Central da Bahia.

Pelo mesmo aviso ficou determinado que as officinas complementares e mais dependencias desse serviço serão tomadas em consideração depois de unificada a bitola, tendo em vista a planta geral da réde.

Durante o anno de 1912, apesar das insistencias da fiscalização, não deu a Companhia cumprimento ás determinações do aviso citado.

Em 26 de março do corrente anno, remetteu a « Compagnie des Chéminis de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien » requerimento, acompanhado de plantas e orçamentos.

ALMOXARIFADOS

Procedeu-se á entrega á Companhia do material existente nos almoxarifados de Periperi, Alagoinhas e S. Felix, que têm applicação á bitola de 1^m,00 constante da relação enviada em 17 de maio de 1912.

Procedida uma nova verificação nos almoxarifados, chegou-se ao resultado constante da acta de tomada de contas, referente ao 1^o semestre de 1913, recolhendo a Companhia a importancia de 446:43\$024 aos cofres da Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, no Estado da Bahia.

Procedeu-se á venda em hasta publica do material deteriorado, e só applicavel á linha de bitola larga, venda realizada em 22 de setembro, produzindo um liquido de 8:100\$, que foi recolhido á Delegacia Fiscal.

Obras previstas na clausula I § 2º do contracto a que se refere o decreto n. S.648, de 31 de março de 1911

VIA PERMANENTE DA ESTRADA DE FERRO DE S. FRANCISCO

ALAGOINHAS A JOAZEIRO

A reconstrução desta estrada obedece á determinação contractual, em sua clausula I, § 2, letra c, que estabelece a substituição da via permanente, actualmente em trafego, na escala que fór necessaria para regularidade e segurança da mesma e os trabalhos estão sendo executados pelo orçamento approvedo pelo decreto n. 9.005 A, de 14 de outubro de 1911.

A Estrada de Ferro de S. Francisco, cuja extensão em trafego, desde o seu ponto inicial, na cidade de Alagoinhas, até o terminal, na cidade de Joazeiro, á margem do rio S. Francisco, é de 452^{km},310, estava bastante estragada até a estação de Bomfim, situada no kilometro 322.

O seu estado era lastimavel, existindo em diferentes trechos trilhos cortados e assentados de tamanho reduzido, com os cabeços estragados e já duplamente usados, o que occasionava constantes descarrilamentos; e o seu trafego teria de ser suspenso se o Governo Federal não autorizasse a reconstrução da linha até Bomfim.

A reconstrução desta linha até 31 de dezembro de 1913 estava no kilometro 242^{km}.211^m,878, já se achando assentados os desvios das estações de Aramary, Ouriçanguinhas, Irará, Cipó, Agua Fria, Lamarão, Rio Branco, Salgada, Rio do Peixe e mais dois desvios nos kilometros, 130 e 163, de accordo com o orçamento suplementar, approvedo pelo decreto n. 10.396, de 13 de agosto de 1913.

Os trabalhos da reconstrução foram feitos até certa época com morosidade, devido, principalmente, á falta de dormentes, proseguindo depois, entretanto, com melhor andamento, devem elles estar terminados até 10 de junho vindouro.

O quadro abaixo mostra o material metallico importado, o já empregado, numero de dormentes communs e especiaes, que foram empregados, extensão da linha desmontada, assentada e lastrada, os desvios já assentados e boeios construidos, tudo na importancia de 3.975:728\$927, inclusive 2 % de administração:

RECONSTRUCÇÃO DA S. FRANCISCO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| Especificações | Quantidades | Importancias |
|--|---|----------------|
| Trilhos importados para a extensão de 246 ^{km} .993 ^m ,00..... | 13.172 ^t .650,000 | 2.239:350\$500 |
| Dormentes de madeira de lei de 1 ^m ,80 × 0 ^m ,14 × 0 ^m ,18..... | 257.849 | 670:407\$400 |
| Dormentes especiaes..... | 957 | 4:306\$500 |
| Desmontagem da linha..... | 242 ^{km} .407 ^m ,80 | 242:407\$800 |

| | | |
|--|---|----------------|
| Chaves completas para mudança de linha assentada..... | 27 | 12:150\$000 |
| Assentamento de trilhos inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhe e perfuração de dormentes | 242 ⁵ ms, 241 ^m , 878 | 726:635\$634 |
| Excavação e transporte de terras de dois desvios nos kilometros 130 e 163..... | 500 ^m , 000 | 500\$000 |
| Onze (11) boeiros abertos nos kilometros 41,332, 41,587, 48,360, 48,612, 49,480, 49,720, 50,480, 51,439, 52,560, 83,670, 97,450 na importancia de..... | — | 2:015\$624 |
| Despezas geraes e administração — 2 %..... | — | 77:955\$469 |
| | | 3.975:728\$927 |

REDUCÇÃO DA BITOLA DA ESTRADA DE FERRO BAHIA A ALAGOINHAS

A redução da bitola da linha Bahia a S. Francisco, prevista na lettra *b*, § 2^o, da clausula I do contracto firmado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, já tinha sido auctorizada e seu orçamento approved pelo aviso, sem numero, de 22 de fevereiro de 1910.

Em vista de varias circumstancias e multiplas conveniencias, não se executou o projecto da redução como foi approved. Fez-se, primeiramente, uma redução provisoria para se desafogar o trafego abarrotado de mercadorias, pelo estado pessimo do material de bitola larga, ameaçado de ficar seriamente comprometido. Visando-se, tambem, que o material de bitola estreita, naquella data existente, por ser insufficiente, por si só não facilitaria um trafego regular, permittiu-se essa alteração, afim de se realizar o trafego simultaneo das duas bitolas.

Pelos trabalhos de assentamento de linhas provisorias pagou-se a importancia de 1\$500, metade do preço fixado para um metro corrente de linha assentada e lastrada, devendo-se entrar com a differença por occasião da normalização dos trabalhos, como actualmente se está observando.

Por taes razões, accrescidas com a morosidade dos trabalhos da companhia, não se acha a redução da bitola concluida, cumprindo-me, entretanto, declarar ter tido este anno maior impulso, sendo sua marcha regularmente satisfactoria; se assim proseguir, brevemente estará terminada.

A linha telegraphica directa entre as estações de Calçada e Alagoinhas já está assentada, concluindo-se actualmente a moutagem dos novos aparelhos « Morse ».

As obras de arte estão sendo atacadas á proporção que avançam os-trabalhos da redução. Varias destas obras acham-se concluidas.

As quantidades dos differentes trabalhos e as importancias correspondentes constam do quadro junto:

A quantia total importa em 1.888:368\$292.

| Especificações | Unidade | Quantidade | Importancia |
|--|---------|-------------|--------------|
| Dormentes simples..... | Um | 117.564 | 293:912\$000 |
| Dormentes duplos..... | Um | 1.612 | 6:448\$000 |
| Assentamento de linha incompleto | M | 146.018,040 | 174:027\$000 |
| Assentamento de linha concluido (complemento do precedente)..... | M | 83.520,000 | 125:280\$000 |
| Assentamento de linha completo | M | 11.807,421 | 35:422\$263 |

Material metallico importado:

| | | | |
|--|-----|---------------|----------------|
| Trilhos e accessorios..... | T | 6.156.330,000 | 1.046:576\$100 |
| Chaves para mudança de via.. | Uma | 73 | 32:850\$000 |
| Gyrador | Um | 2 | 20:000\$000 |
| Desmontagem da linha antiga e empilhamento | M | 95.451,540 | 95:451\$540 |
| Fio n. 8 para a linha telegraphica | Kil | 123,000 | 7:380\$000 |
| Isoladores com suporte | Um | 1.599 | 5:596\$500 |
| Apparelhos telegraphicos | Um | 21 | 8:400\$000 |
| Despezas geraes e administração 2 %..... | — | — | 37:026\$829 |

Total 1.888:368\$292

Nota — 1.087,908 toneladas de material do governo foram entregues á companhia para esses trabalhos.

REDUCCÃO DA BITOLA DA CENTRAL DA BAHIA E SEUS RAMAES

Em virtude do estatuido na clausula I, § 2º, letra *b*, do contracto vigente e tendo em vista o orçamento approved, conforme o aviso n. 170, de 6 de outubro de 1911, a companhia iniciou a reduccão da bitola dessa Estrada em 9 de agosto de 1912, preferindo reduzir primeiro a do ramal da Feira de Sant'Anna, por ser este de menor extensão e, assim, poder applicar o antigo material rodante do mesmo, uma vez iniciado seu serviço com o novo, na linha principal, para minorar a deficiencia desse material nesta linha, emquanto não estiver ella tambem reduzida.

O serviço começou, a titulo de experiencia, no kilometro 7 a 8, por administração. Este kilometro ficou prompto em outubro, quando foram atacados os kilometros 6 a 7 e 8 a 9. Em fevereiro e março o serviço continuou a ser feito por administração, prolongado então

até os kilometros 4 a 5. Em 8 de abril entraram esses trabalhos em nova phase, passando a ser executados por empreitada, tendo o empreiteiro atacado o serviço no kilometro 0 e, depois, em diversos pontos, continuando até a Feira, onde chegou em fins de dezembro.

Nessa época não estavam ainda de todo concluídos os trabalhos desse ramal, pois faltavam a redução de alguns desvios e linhas auxiliares, reforçamento dos viaductos, pontes e pontilhões, trabalhos que se estão executando.

Construiu-se na Cachoeira um gyrador com as dimensões das novas locomotivas, o que vem facilitar o novo serviço deste ramal, pois não é preciso irem as locomotivas a S. Felix para virar. Na estação da Feira está em construcção um outro gyrador, com o mesmo fim.

Em virtude de não estar ainda concluída a construcção da linha para a passagem directa pela cidade de S. Gonçalo, a companhia reduziu, á sua custa, o trecho comprehendido entre os kilometros 19 mais 680 e 28 mais 447,2 extremos dessa variante, depois do indeferimento, pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, da sua petição, em que pedia fosse esse serviço feito por conta do Governo.

Em meados de dezembro foram iniciados os serviços de redução da linha principal, estando atacada até o kilometro 13.

As quantidades das obras executadas e as respectivas quantias são as do quadro abaixo.

A quantia total importa em 2.097:312\$746.

Material metallico importado:

| | | |
|--|--------------------------|----------------|
| Trilhos e accessorios..... | 10.865'409'808 | 1.847:170\$667 |
| Chaves completas assentadas — | | |
| Uma | 15 | 6:750\$000 |
| Dormentes de 1 ^m ,80 × 0 ^m ,18 | | |
| × 0 ^m ,14 — Um..... | 30.578 | 79:502\$800 |
| Dormentes especiais — Um..... | 345 | 1:552\$500 |
| Assentamento de linha — Ml... | 37 ⁸ ,071,000 | 111:213\$000 |
| Gyrador assentado — Um..... | 1 | 10:000\$000 |
| | | <hr/> |
| | | 2.056:188\$967 |

Despezas geracs e administração:

| | | |
|---------------------------------|---|----------------|
| Art. 47 do Anexo n. 2, Cap. III | | 41:123\$779 |
| — 2 % | — | |
| | | <hr/> |
| | | 2.097:312\$746 |

VARIANTE DO CABRITO

Esta variante que, passando pelas encadas do Cabrito, Cobre e S. João, deve substituir a antiga ponte deste nome, é determinada pela letra e, § 2º da clausula n. I do contracto da Companhia.

O reconhecimento, exploração e locação foram feitos pela companhia arrendataria.

O projecto e orçamento foram approvados com algumas restrições e alterações pelo aviso n. 139, de 31 de agosto de 1911.

A marcha destes trabalhos tem sido irregular e morosa. Foi insignificante este anno a quantidade de trabalhos executados, deixando, por tal motivo, em varios kilometros, de ser effectuadas medições. Entretanto, justo é reconhecer que consideravelmente tem concorrido para isto a natureza pessima dos terrenos, extraordinariamente desaggregaveis e escorregadios.

A camada de terra e *massapé* sobreposta á camada de *tauá*, recebendo as chuvas, numa zona muito irrigada, deixa por suas fendas se infiltrarem as aguas pluviaes que, encontrando a superficie da camada schistosa, começam a humedecel-a, tornando-a pela disposição da camada um plano inclinado immensamente escorregadio. Molhada a superficie do *tauá*, as terras começam a se mover, desaggregando-se continuamente e ás vezes em grandes massas. Assim é que os córtes abertos, devidamente taludados, conservam-se perfectos durante os dias de estiagem, mas, ás primeiras chuvas, põem-se em movimento, deslizando, esboroando-se e frequentemente entulhando os córtes.

Em alguns pontos estes escorregamentos são bastante notaveis, observando-se as suas fendas a 100, 150 e mais metros da linha. Nesses pontos, quasi inuteis serão os trabalhos sem que sejam autorizados muros de arrimo ou outros quaesquer dos differentes processos de consolidação de taludes, adaptaveis ao caso.

A construcção da ponte de 20 metros de vão sobre o rio do Cobre ainda está atrasada, cravando-se actualmente as estacas para fundações, que se enterram de 9 a 40 metros até encontrarem o terreno resistente.

As quantidades das obras executadas e as respectivas quantias constam do quadro abaixo.

A quantia total importa em oitenta e nove contos quinhentos e cincoenta e cinco mil cento e trinta e quatro réis (89:555\$134).

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|--|------------|-------------|
| Reconhecimento e exploração — Kl. | 3.908,290 | 3:126\$632 |
| Locação — Kl..... | 3.908,290 | 2:344\$974 |
| Roçado em capoeira — M2 | 39.600,000 | 396\$000 |
| Excavação em terra — M3 | 24.592,746 | 22:133\$471 |
| Excavação em pedra solta — M3..... | 1.863,152 | 5:589\$456 |
| Excavação em rocha — M3 | 26,650 | 470\$560 |
| Transporte médio..... | — | 2:146\$694 |
| Estacas para fundações enterradas a oito metros — M..... | 139,000 | 1:848\$700 |

| | | |
|---|---------|------------|
| Estacas para fundações a mais de oito me- tros — M..... | 5,500 | 87\$450 |
| Tubos de cimento arma- do (diâmetro 0 ^m ,80) — Um..... | 30 | 900\$000 |
| Cavas para fundação — M3 | 71,019 | 71\$019 |
| Alvenaria de pedra secca — M3..... | 80,091 | 1:281\$456 |
| Alvenaria ordinaria para alicerces — M3..... | 23,302 | 582\$550 |
| Alvenaria ordinaria para cima de alicerces — M3 | 26,6736 | 831\$534 |
| Alvenaria de cantaria — M3 | 0,360 | 36\$000 |
| Concreto — M3..... | 22,6835 | 1:349\$668 |
| Chapa de cimento — M2. | 18,34 | 91\$700 |
| Rejuntamento — M2.... | 62,1760 | 118\$134 |
| Reboco e emboço — M2.. | 25,2080 | 30\$249 |
| Dormentes simples — Um | 1.319 | 3:429\$400 |

Material metallico importado:

| | | |
|--|-------------|-------------------|
| Trilhos e accessorios — T | 214.609,840 | 36:483\$672 |
| Assentamento de linha e lastro — M..... | 980 | 2:940\$000 |
| | | <hr/> 85:989\$319 |

A abater:

| | | |
|---|------------|-------------------|
| Material do Governo (pedras)..... | 170\$560 | |
| | | <hr/> 85:818\$759 |
| Eventuaes e administração — 2 %.... | 1:716\$375 | |
| | | <hr/> 87:535\$134 |
| Importancia das hemeitorias inde- mnizadas | 2:020\$000 | |
| | | <hr/> 89:555\$134 |

ESTAÇÃO DE CAMASSARY

A estação de Camassary, cujo projecto e orçamento foram approvados pelo decreto n. 9.419, de 6 de março de 1911, acha-se nesta data concluida.

A construcção desta obra foi feita por partes, dividindo-se em duas secções, afim de satisfazer ás exigencias do trafego, o que bastante concorreu para a demora de sua conclusão.

A sua medição final já foi realizada.

Até o fim do anno passado foram pagas por conta desta obra as quantidades constantes do quadro abaixo:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|--|------------|-------------|
| Cavas para fundação — M3. | 147,222 | 147\$222 |
| Alvenaria ordinaria para alicerces — M3..... | 136,966 | 3:424\$150 |
| Chapa de cimento — M2.... | 70,78 | 353\$900 |
| Emboço e reboco — M2.... | 457,8360 | 549\$403 |
| Paredes de frontal simples — M2..... | 71,42 | 399\$952 |
| Paredes de frontal dobradas — M2..... | 234,01 | 2:808\$120 |
| Calçamento com pedras irregulares — M2..... | 81,32 | 406\$600 |
| Portas lisas — M2..... | 23,6430 | 643\$090 |
| Portas com almofadas — M2. | 38,1600 | 1:381\$392 |
| Venezianas fixas para janelas — M2..... | 3,8400 | 113\$664 |
| Travejamento do tecto — M3 | 5,3830 | 718\$605 |
| Encaibramento e ripamento — M2..... | 270,000 | 1:648\$220 |
| Telhas chatas, modelo francez — M2..... | 270,000 | 1:702\$620 |
| | | <hr/> |
| | | 14:296\$938 |
| Eventuaes e administração — 2 %..... | | 285\$931 |
| | | <hr/> |
| | | 14:582\$869 |

PONTILHÃO DE PARIPE

O projecto e orçamento deste pontilhão foram approvados pelo aviso n. 164, de 30 de setembro de 1911.

Deverá ser concluida a sua construcção, quando a normalização dos trabalhos de redução da bitola chegar ao kilometro 16, onde se acha situado.

Desta sorte, as qualidades de obra e as importancias correspondentes são as mesmas do relatorio do anno passado.

A importancia total paga por conta desta obra monta a onze contos quinhentos e oitenta e sete mil, novecentos e trinta e seis réis (11:587\$936).

VARIANTE DE S. GONÇALO

Esta variante teve inicio em 6 de abril.

A linha, na extensão de 10^{km},925, está toda atacada, com o movimento de terra muito adeantado, faltando fechar alguns pequenos aterros e dous mais importantes, que são os de n. 1 e n. 2.

Neste ultimo, que cuba 24.000^m3,000 e é o maior de toda a variante, tem de ser construida uma ponte em arco, de oito metros de vão, em substituição ao pontilhão de tres metros, indicado no orçamento dos estudos, por ser este insufficiente.

A fiscalização apresentou o projecto e orçamento que foram devolvidos para serem apresentados pela companhia.

Em dezembro, estava concluido um boeiro, quatro estavam em construcção e marcados outros. Um pontilhão tinha os alicerces promptos.

A importancia dos trabalhos medidos até dezembro foi de quarenta e quatro contos, seiscentos e setenta e um mil réis (44:671\$), com a discriminação do quadro abaixo:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|-------------|-------------------|
| Locação — K..... | 10,925 | 5:462\$500 |
| Roçado e limpa em ca- poeira — M2..... | 103.500,000 | 1:035\$000 |
| Roçado e limpa em ca- poeirão — M2..... | 79.800,000 | 1:596\$000 |
| Destocamento — M2..... | 238,000 | 173\$740 |
| Excavação em terra— M3 | 23.844,108 | 21:459\$697 |
| Excavação em pedra sol- ta — M3..... | 211,200 | 633\$600 |
| Excavação para fundações — M3..... | 288,123 | 288\$123 |
| Alvenaria ordinaria—M3. | 24,772 | 619\$300 |
| Alvenaria para cima de alicerces — M3..... | 10,718 | 310\$822 |
| Alvenaria de lajões com argamassa — M3.... | 4,296 | 133\$176 |
| Concreto — M3..... | 75,840 | 4:512\$480 |
| Carregamento e descarga de materiaes excava- dos — M3..... | 18.460,830 | 1:846\$082 |
| Transporte dos materiaes de excavação por de- cametro de distancia — M3..... | 18.460,830 | 2:724\$588 |
| Cerca de arame—M1.... | 2.000,000 | 3:000\$000 |
| | | <hr/> 43:795\$098 |
| Despezas geraes e administração, artigo 47, cap. III das condições geraes | | |
| — 2 %..... | | 875\$902 |
| | | <hr/> 44:671\$000 |

Construção das linhas novas

LINHA DE BOMFIM A SITIO NOVO

EXTENSÃO Kms.
309,803,800

Desta linha, estavam em construção, em 31 de dezembro, os seguintes trechos:

| | |
|---------------------------------|------------|
| De Bomfim á Jacobina..... | 418,500,00 |
| Ramal de Campo Formoso..... | 9,905,77 |
| De Jacobina a Mundo Novo..... | 20,880,80 |
| De Mundo Novo a Sitio Novo..... | 28,177,90 |

Total..... 177,464,47

tendo-se despendido nos quatro primeiros trechos em:

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Trabalhos preparatorios..... | 86:313\$201 |
| Movimento de terras..... | 2.248:935\$228 |
| Obras de arte..... | 777:869\$208 |
| Edificios | 45:602\$397 |
| Cercas | 152:838\$810 |
| Locação | 6:690\$000 |
| Despezas geraes e administração.. | 65:751\$579 |
| Indemnizações | 91:555\$700 |

Importancia total..... 3.445:556\$116

representada pelos seguintes servicos mais importantes:

Movimento de terras:

| | |
|------------------|----------------------------|
| Terra | 675.483m ³ ,705 |
| Pedra solta..... | 333.022m ³ ,049 |
| Rocha | 72.030m ³ ,496 |

e respectivos transportes, carregamentos e descargas.

Obras de arte:

- 1 ponte de 50 metros de vão;
- 2 pontes de 20 metros de vão;
- 1 ponte de 15 metros de vão;
- 4 pontes de 10 metros de vão;
- 5 pontilhões de 5 metros de vão;
- 6 » » 6 metros de vão;
- 3 » » 2 metros de vão;
- 2 bocieiros em arco;
- 8 » duplos;
- 46 » abertos;
- 95 » capeados;
- 2 muros de arrimo;
- 1 canal de derivação.

Edifícios e dependências — No trecho Bomfim á Jacobina são em numero de quatro as estações marcadas pelo projecto. Dessas estão em construcção a da Missão do Saby e Lamarão. Ainda não tiveram começo as estações de Agua Branca e da Saude.

No ramal de Campo Formoso ainda não foi iniciada a respectiva estação, adiada para attender a outros serviços de mais importancia.

No trecho Jacobina-Mundo Novo está sómente em construcção a estação de Jacobina.

Cercas — Tem sido feitas em 107^{km}, 892,540 e são construidas com postes de madeira de lei e com cinco fios de arame farpado, sómente em propriedades agricolas e pastagens.

ESTRADA DE FERRO DE SITIO NOVO A MUNDO NOVO

Iniciaram-se os trabalhos desta linha entre os kilometros 203 e 231 + 177,90, numa extensão de 28.177,90, em 15 de novembro de 1913, não tendo havido ainda medições. Entretanto, apesar da apparição de muitos casos de febre, os trabalhos marcham bem orientados, estando actualmente atacados da maneira seguinte:

Trabalhos preparatorios — Esses trabalhos vão bastante adeantados e se acham simultaneamente atacados entre as estacas 10.150 e 11.558, sendo de presumir que em breve estejam concluidos.

Movimento de terras — Tiveram inicio os trabalhos de terraplenagem que vão tendo incremento satisfactorio, estando já alguns córtes de menores volumes abertos e convenientemente rampados.

Obras de arte correntes — Dentre as 46 obras de arte correntes, constantes do projecto apresentado pela commissão de estudos e approved pelo decreto n. 9.815, de 9 de outubro de 1912, estão locadas no terreno e em execução, já adeantada, as seguintes:

Boeiros abertos de 0.8|0.9, respectivamente nas estacas 11.543 e 11.547-4.

Boeiros simples capeados de 0.8|1.20 em as estacas 11.204, 11.472, 11.156-11, e 11.440-8.

Boeiros simples capeados de 0.8|1.10 em as estacas seguintes: 10.560-1, e 10.707-8.

ESTRADA DE FERRO BANDEIRA DE MELLO A BROTAS

Esta estrada, cujos estudos foram approved por decreto n. 9.636, de 26 de junho de 1912, tinha 50 kilometros de construcção iniciada em 31 de dezembro de 1913 e o estado dos trabalhos era:

| Especificações | Quantidade | Importancia |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Locação | 9.234,50 | 4:617\$250 |
| Desenhos no escriptorio | 5.264,00 | 786\$900 |
| Trabalhos preparatorios | 1.068.749,00 | 34:111\$130 |

| Especificações | Quantidade | Importancia |
|---|------------|--------------|
| Movimento de terras. | 89.422,789 | 221:763\$640 |
| Alvenaria e trabalhos connexos | 530,509 | 7:727\$353 |
| Trabalhos diversos... | 62.241,446 | 12:627\$716 |
| Trilhos e accessorios. | 2.600,00 | 442:000\$000 |
| Despezas geraes e administração — | — | 14:472\$680 |
| 2 % | — | — |
| Total | — | 738:106\$669 |

Donde se deduz a média mensal de 12.774^{ma},541 de excavação ou um rendimento de 31^{ma},936, por operario.

São as seguintes as condições technicas do traçado em execução:

| | Kms. |
|------------------------------------|-----------|
| Alinhamentos rectos | 27.908,15 |
| Alinhamentos em curvas | 22.091,85 |
| Extensão em nivel | 18.964,30 |
| Extensão em rampa | 31.035,70 |
| Declividade maxima | 0,018 |
| Raio minimo | 156,37 |
| Extensão em declividade maxima.... | 4.845,00 |
| » em curva de raio minimo.... | 9.623,90 |
| » maior da rampa maxima.... | 2.590,00 |
| » da maior tangente | 1.092,00 |

Estado sanitario — Merece especial menção o estado sanitario desta zona, não só pelo impudismo que em suas multiplas manifestações se registra diariamente em larga escala, como tambem pelas ulceras que devastam o operariado.

Medidas sanitarias tem sido postas em execução para attenuar as causas determinantes dessas molestias.

LINHA DE THEOPHILO OTTONI A TREMEDAL

| | Kms. |
|-------------------------------|---------|
| EXTENSÃO total | 587,200 |
| EXTENSÃO em construcção | 49,500 |

A construcção deste trecho de via-ferrea, cuja locação foi effectuada pela Companhia arrendataria, teve inicio no dia 14 de maio de 1913 e o estado dos trabalhos em 31 de dezembro se acha representado pelo quadro abaixo:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|------------|-------------|
| Locação do kilometro 0 ao kilometro 49,500 — Kms | 49,500 | 24:750\$000 |

Trabalhos preparatorios:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|--|-------------|----------------|
| Rogado e limpa em capoeira — M2. | 866.100,00 | 8:661\$000 |
| » em capoeirão de machado — M2..... | 52.500,00 | 1:050\$000 |
| Rogado em matta virgem — M2..... | 569.400,00 | 15:156\$000 |
| Destocamento | 14.980,00 | 10:935\$400 |
| <i>Movimento de terras:</i> | | |
| Excavação em terra | 302.962,269 | 272:666\$042 |
| » » pedra solta..... | 78.127,481 | 234:382\$443 |
| » » rocha | 42.744,878 | 273:567\$219 |
| Carregamento e descarga dos mate- riaes de excavação..... | 421.665,472 | 42:166\$517 |
| Transporte dos materiaes de exca- vação | 421.665,472 | 47:495\$682 |
| Terras em derivações de rios..... | 3.860,095 | 4:632\$114 |
| Obras de arte — M3..... | 21.580,539 | 486:703\$054 |
| Serviços commexos — M2..... | 5.845,02 | 15:573\$636 |
| Transporte dos materiaes para obras de arte — M3..... | 12.325,491 | 61:063\$501 |
| Trilhos de aço — T..... | 5.348,910 | 1.506:422\$538 |
| | | 1.432:779\$870 |
| Total..... | | 2.639:202\$403 |
| | | 2.639:202\$408 |
| Despezas geraes e administração — 2 %..... | | 52:784\$047 |

Total em 31 de dezembro de 1913..... 2.691:986\$455

O trecho de que trato constitue um dos mais pesados de toda a Rêde Bahiana, estando orgado em 4.884:465\$134, dando um preço de 98:676\$063 para média kilometrica.

Destacam-se como principaes obras deste trecho dous tunneis, um de 140 e outro de 100 metros; um viaducto de 500 metros e muros de arrimo com uma extensão linear total de 1.285 metros, dando uma cubação total de cerca de 10.000 metros cubicos de alvenaria e duas pontes de 20 metros sobre os rios Todos os Santos e Mueury.

Acham-se bastante adeantados os trabalhos em todo o trecho de 49^{km},500, sendo de presumir que a sua construcção, dada a sua diffi-
culdade, possa ser concluida dentro do prazo de um anno.

'ESTRADA DE FERRO DE MACHADO PORTELLA A GARINHANHA

KILOMETRO 0 A 50

Foram iniciados os trabalhos desta linha a 4 de dezembro de 1912, só podendo ter um andamento regular em janeiro e fevereiro do anno seguinte, decrescendo depois a sua productividade de trabalho, nos mezes de março a junho, em que os citados effeitos da secca se fizeram sentir mais fortes e desoladores.

Recomeçados com maior intensidade, puderam ter então os trabalhos um avangamento mais animador, embora as chuvas de setembro, contrastando com as causas de perturbação anterior, viessem paralyzar tambem o serviço, por sua queda copiosa e abundante, fazendo-se sentir em muitos côrtes e aterros a acção mechnica das enxurradas dessa occasião.

Cessadas todas estas occurrencias, que se reflectiam inteiras na construcção, os trabalhos de terraplenagem proseguem céleres, ao mesmo tempo que as obras de arte soffrem um pesado retardamento, devido, agora, á escassez de boa pedra para aquelle fim.

Neste trecho, de pesado movimento de terra, no orçamento approvado pelo decreto n. 9.590, de 22 de maio de 1912, o preço kilometrico médio é de 49:365\$735, dando um total de 2.468:286\$754, dos quaes até 31 de dezembro do anno findo estavam incluídos em folha de medição 1.516:618\$784, como se vê do quadro annexo:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|-------------|----------------------|
| <i>Trabalhos preparatorios:</i> | | |
| Rogado e limpa em capoeira — M2.. | 263.330,00 | 2:633\$300 |
| » em capoeirão de machado — M2..... | 381.860,00 | 7:637\$200 |
| Rogado em matla virgem — M2..... | 88.640,00 | 3:545\$600 |
| Destocamento | 5.445,99 | 1:183\$324 |
| <i>Movimento de terras:</i> | | |
| Excavação em terra — M3..... | 145.025,580 | 130:523\$027 |
| » » pedra solta — M3.... | 49.244,167 | 147:732\$501 |
| » » rocha — M3..... | 40.388,900 | 258.488\$959 |
| Carregamento e descarga dos mate- riaes de excavação — M3..... | 184.139,058 | 18:413\$905 |
| Transporte de materiaes de exca- vação — M3 | 184.139,058 | 17:557\$512 |
| <i>Obras de arte</i> — m3..... | 2.379,619 | 44:922\$240 |
| Serviços connexos — M2..... | 445,63 | 1:366\$443 |
| Transporte de materiaes para obras de arte — M3..... | 1.255,834 | 2.877\$150 |
| Trilhos de aço e accessorios — T.... | 5.000,000 | 636:881\$161 |
| | | 850:000\$000 |
| Despezas geraes e administração — 2 %..... | | 1.486:881\$161 |
| | | 29:737\$623 |
| | | <hr/> 1.516:618\$784 |

KILOMETRO 50 A 100

As chuvas de setembro vieram, numa anormalidade pouco commum, mostrar a exiguidade das secções de vasão de muitas obras, e que outras são dispensaveis, umas por se poderem, sem onus, derivar para outras, outras por desnecessarias, sem de nenhum modo prejudicar ou perturbar as boas condições da linha.

Comparadas as despesas das que terão de ser augmentadas, por deficiencia actual, com a das que se terão de supprimir, resultará uma economia sobre o orçamento.

Da regularidade do ataque dos serviços resulta já a construcção de 10 kilometros de linha promptos, faltando em muitos trechos as obras de arte necessarias.

O movimento de terras é menos pesado que o anterior e a média kilometrica approvada é de 41.823\$062 ou sejam 2.091:153\$109, já estando incluídos em folha 218:192\$928, como se vê discriminado no quadro annexo:

| Especificações — Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|------------|----------------------------|
| Locação entre as estacas 4.563 + 18 e 5.058 + 16 — Kms..... | 9.898 | 4:949\$000 |
| <i>Trabalhos preparatorios:</i> | | |
| Rogado e limpa em capoeira — M2.... | 311.540,00 | 3:415\$500 |
| » em capoeirão de machado — M2 | 290.320,00 | 5:806\$400 |
| Rogado em matta virgem — M2..... | 140.480,00 | 5:619\$200 |
| Destocamento | 16.963,139 | 12:383\$091 |
| <i>Movimento de terra:</i> | | |
| Excavação em terra — M3..... | 92.929,890 | 83:636\$900 |
| » » pedra solta — M3..... | 20.242,261 | 60:636\$783 |
| » » rocha — M3..... | 4.541,757 | 29.067\$244 |
| Carregamento e descarga dos materiaes de excavação — M3..... | 46.773,281 | 4:677\$328 |
| Transporte de materiaes de excavação — M3..... | 38.246,876 | 4:023\$190 |
| | | <hr/> |
| Despezas geraes e administração — 2 %..... | | 213:914\$636 4:278\$292 |
| | | <hr/> |
| Total em 31 de dezembro de 1913..... | | 218:192\$928 |

Foram estas as occurrencias principaes e de maior relevancia que, podendo ter consequencias mais prejudiciaes, todavia, deixaram ter nos bons estagios um avançamento dos trabalhos muito regular e productivo.

São as seguintes as condições technicas do traçado, entre os kilometros 0 e 100:

| | Kms. |
|-----------------------------------|------------|
| Alinhamentos rectos..... | 52.607,53 |
| Alinhamentos curvos..... | 47.392,47 |
| Extensão em nivel..... | 19.497,67 |
| Extensão em rampa..... | 80.502,33 |
| Declividade maxima..... | 0,018 |
| Raio minimo..... | 156,37 |
| Extensão em declividade maxima... | 12.205,320 |
| » em curvas de raio minimo | 7.659,320 |
| » da maior rampa maxima... | 8.698,88 |
| » da maior tangente..... | 1.250,00 |

ESTRADA DE FERRO TIMBÓ A PROPRIÁ

Autorizada a sua construção por decreto n. 7.174, de 12 de novembro de 1908, só a 8 de julho de 1913 foi inaugurado o tráfego.

O trecho inaugurado se estende da villa do Barracão, no Estado da Bahia, e distante 6^{km},980 do rio Real, divisa natural com Sergipe, a cidade de Aracajú, capital do Estado, e longe da sua fronteira 163^{km},129.00.

Ficaram desta sorte entregues á « Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien » as seguintes estações:

| Estações | Distancia entre as estações | Distancia da Bahia |
|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| Barracão | — | 259 ^{km} ,524,0 |
| Gerú | 19 ^{km} ,704,0 | 279 ^{km} ,228,0 |
| Itabaianinha | 11 ^{km} ,785,0 | 294 ^{km} ,013,0 |
| Pedrinhas | 21 ^{km} ,330,0 | 315 ^{km} ,343,0 |
| Boquim | 11 ^{km} ,970,0 | 327 ^{km} ,313,0 |
| Salgado | 28 ^{km} ,937,0 | 356 ^{km} ,250,0 |
| Itaporanga | 25 ^{km} ,380,0 | 381 ^{km} ,630,0 |
| Escorial (parada)..... | 3 ^{km} ,649,0 | 385 ^{km} ,279,0 |
| Rita Cacete (parada)..... | 7 ^{km} ,760,0 | 393 ^{km} ,039,0 |
| S. Christovão..... | 6 ^{km} ,460,0 | 399 ^{km} ,499,0 |
| Thebaida | 10 ^{km} ,370,0 | 409 ^{km} ,869,0 |
| Aracajú | 19 ^{km} ,592,0 | 429 ^{km} ,461,0 |

Em todo este longo percurso são as seguintes as obras de arte existentes:

- 1 ponte de 60 metros sobre o Vasabarris;
- 1 » » 50 » » » Piauh;
- 1 » » 40 » » » Real;
- 2 pontes de 30 metros sobre o Pitanga e o Poxim;
- 6 pontes de 20 metros sobre o Cova, Ilaymirim, Arauá, Piauh-tinga, Fundo e um braço do Vasabarris;
- 4 pontes de 10 metros sobre o braço do Arauá, Quebradas, Comprido e Paramopama;
- 24 pontilhões variando entre 5 e 2 e ½ metros de vão;
- 328 boeiros capeados, simples, duplos, triplos e quadruplos;
- 68 boeiros abertos;
- 2 mataburros.

Dentre estas obras merece menção especial o boeiro triplo de 20 metros quadrados de secção, sob o grande aterro do Parnahyba, que cuba 96,000 metros.

Durante este anno continuaram os trabalhos de terraplenagem e obras de arte do trecho norte de Aracajú até Propriá, na fronteira de Sergipe com Alagôas.

O assentamento da via-permanente tem sido fortemente prejudicado com o regimen anormal das chuvas rigorosas e abundantes entre a ponte do rio Cotinguiba, em Laranjeiras, e a do rio Sergipe, nas proximidades de Riachuelo.

Ahi, os leitos espessos de massapês, assentando em camadas inclinadas de schistos, formam uma superficie de escorregamento perigosa, que traz de grande distancia blocos enormes que se desprendem e se deslocam para o eixo da linha, soterrando-a, e cuja extracção se torna difficil ante a abundancia d'agua que abrolha a cada instante, fazendo-se necessario extrahir á mão todo o material, por isso mesmo impraticavel por meios ordinarios.

Da ponte do rio Sergipe até Propriá estão promptas quasi todas as obras de arte e concluidos todos os aterros e córtes, faltando-lhes apenas regularizações, que se impõem agora pelo abatimento de terras, que se acamaram, em consequencia da acção continua das chuvas e de outras que foram levadas pelas enxurradas.

Acham-se promptos para receber a via-permanente 121 kilometros, de Aracajú a Propriá, e 11 de Murta (estação de Entroncamento á Capella.)

São as seguintes as condições technicas de toda a linha, como se vê do quadro annexo:

CONDIÇÕES TECHNICAS DA LINHA PRINCIPAL

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Alinhamentos rectos..... | 211.598,691 |
| Alinhamentos curvos..... | 133.453,619 |
| Extensão em nivel..... | 109.624,050 |
| Extensão em rampa..... | 233.428,360 |
| Declividade maxima..... | 0,018 |
| Raio minimo..... | 104,33 |
| Extensão em declividade maxima.... | 62.318,137 |
| Extensão em curvas de raio minimo. | 2.369,590 |
| Maior rampa maxima..... | 2.000,000 |
| Maior tangente..... | 6.126,110 |

CONDIÇÕES TECHNICAS DO RAMAL DE CAPELLA

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Alinhamentos rectos..... | 4.864,050 |
| Alinhamentos curvos..... | 6.655,450 |
| Extensão em nivel..... | 3.190,000 |
| Extensão em rampa..... | 8.330,000 |
| Declividade maxima..... | 0,030 |
| Raio minimo..... | 104,33 |
| Extensão em declividade maxima.... | 1.490,000 |
| Extensão em curvas de raio minimo. | 262,080 |
| Maior rampa maxima..... | 1.490,000 |
| Maior tangente..... | 1.053,000 |

CONDIÇÕES TÉCNICAS DE APORA A BARRIÇÃO

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Alinhamentos rectos | 23.277,278 |
| Alinhamentos curvos | 10.021,853 |
| Extensão em nível | 9.052,454 |
| Extensão em rampa | 24.246,676 |
| Declividade maxima..... | 0,018 |
| Raio minimo..... | 150,23 |
| Maior rampa maxima..... | 5.666,666 |
| Extensão total em raio minimo..... | 1.926,97 |
| Maior tangente..... | 6.126,110 |
| Comprimento virtual médio..... | 124.945,939 |
| Coefficiente virtual médio..... | 3,752 |

ou, resumindo estas condições, temos as condições técnicas de todo o traçado:

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Alinhamentos rectos | 239.740,619 |
| Alinhamentos curvos..... | 150.130,922 |
| Extensão em nível | 121.866,504 |
| Extensão em rampa | 268.005,036 |
| Declividade maxima..... | 0,018 |
| Raio minimo..... | 358,89 |
| Maior rampa maxima..... | 9.156,666 |
| Extensão total em raio minimo..... | 1.926,97 |
| Maior tangente..... | 13.305,220 |
| Extensão em declividade maxima.... | 63.808,137 |
| Extensão em curvas de raio minimo. | 2.631,670 |
| Comprimento virtual médio..... | 124.945,939 |
| Coefficiente virtual médio..... | 3,752 |

No anno corrente deverão ser abertas ao trafego as seguintes estações, por sua ordem, entre Aracajú e Propriá:

Socorro (parada); Laranjeiras; Riachuelo (parada); Caeteté (parada); Maroin; Rosario; Carmo; Japarutuba; Murta; Sítio do Meio; Bananeiras; Propriá e Capella.

Até 31 de dezembro de 1913, eram as seguintes as importancias despendidas para a sua construção, discriminadamente por capitulos, como consta do quadro annexo:

| Especificações | Importancias |
|----------------------------|--------------|
| <i>Capitulo I</i> | |
| Estudos e locação (1)..... | 102:491\$902 |

(1) Reconhecimento e estudos definitivos do traçado e locação do projecto definitivo.

Capitulo II

Trabalhos preparatorios (2) 162:961\$998

Capitulo III .

Trabalhos de execuçao (3) 5.648:528\$381

Capitulo IV

Alvenaria, trabalhos connexos (4) .. 3.330:673\$217

Capitulo V

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Trabalhos de madeira (5)..... | 3:529\$280 |
| Edificios e dependencias..... | 1.083:448\$359 |
| Via-permanente | 5.629:392\$245 |
| Material rodante..... | 4.008:600\$000 |
| Diversos | 197:562\$400 |
| Officinas de Aracaju (6)..... | 1.288:198\$002 |
| | <hr/> |
| | 21.515:385\$784 |

ESTRADA DE FERRO BAHIA A SÃO FRANCISCO E RAMAES

Kms.

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... 882,718,80

RECEITA E DESPEZA

O movimento financeiro durante o anno foi o seguinte:

| | |
|---------------------------|----------------|
| Receita | 2.843:793\$424 |
| Despeza de custeio..... | 3.108:035\$446 |
| | <hr/> |
| <i>Deficit</i> | 264:242\$022 |
| | <hr/> |
| Despeza total..... | 3.370:732\$945 |
| <i>Deficit</i> total..... | 526:939\$521 |

Nesta despeza total estão incluidas as seguintes verbas:

| | |
|------------------------------|--------------|
| Fiscalização | 72:800\$006 |
| Quota de arrendamento..... | 189:495\$344 |
| Obras para particulares..... | 402\$149 |
| | <hr/> |
| | 262:697\$499 |

- (2) Segundo as respectivas especificações na folha de dezembro.
(3) Idem, idem, idem.
(4) Idem, idem, idem.
(5) Idem, idem, idem.
(6) Material metallico, machinismos, ferramentas e construcção.

RELAÇÃO POR CIENTO DA RECEITA

| | | % |
|---------------------------|----------------|--------|
| Passageiros | 912:999\$000 | 32,11 |
| Bagagens e encomendas. | 96:561\$021 | 3,40 |
| Animaes | 134:011\$780 | 4,72 |
| Mercadorias | 1.481:615\$890 | 52,10 |
| Telegrapho | 19:544\$438 | 0,69 |
| Armazenagem | 8:639\$940 | 0,30 |
| Alugueis de carros..... | 34:359\$120 | 1,20 |
| Diversas e eventuaes..... | 125:357\$537 | 4,40 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Receita accessoria..... | 2.813:088\$726 | 98,92 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Receita total..... | 2.843:793\$424 | 100,00 |

RELAÇÃO POR CIENTO DA DESPEZA

| | | % |
|----------------------|----------------|--------|
| Administração | 232:184\$824 | 7,47 |
| Trafego | 551:654\$154 | 17,75 |
| Locomoção | 1.657:248\$883 | 53,33 |
| Via-permanente | 609:476\$873 | 19,60 |
| Telegrapho | 57:473\$712 | 1,85 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 3.108:035\$446 | 100,00 |

Receita geral da Estrada de Ferro de S. Francisco e ramaes em 1913 e sua comparação
com a do anno anterior

| VERBAS DE RECEITA | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇAS |
|----------------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|----------------|
| | QUANTIDADE | IMPORTANCIA | QUANTIDADE | IMPORTANCIA | |
| Passageiros..... | 767.516 | 900:082\$050 | 582.450 | 725:376\$460 | + 174:705\$590 |
| Bagagens e encomendas..... | 1.900.453 | 96:501\$021 | 647.588 | 88:678\$457 | + 7:884\$564 |
| Animaes..... | 40.615 | 134:041\$780 | 35.275 | 84:313\$530 | + 49:698\$250 |
| Mercadorias..... | 131.852.211 | 1.481:015\$890 | 104.742.870 | 1.366:168\$823 | + 415:447\$067 |
| Telegrammas..... | 13.784 | 49:544\$438 | 13.605 | 20:025\$040 | + 480\$602 |
| Armazenagens..... | — | 8:639\$940 | — | 6:933\$076 | + 1:706\$864 |
| Rendas diversas..... | — | 203:338\$305 | — | 205:747\$160 | — 2:408\$855 |
| | — | 2.843:793\$424 | — | 2.407:240\$546 | + 346:552\$878 |

Relação por cento das verbas da receita para os respectivos estaes, nos annos mencionados:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|--------|--------|
| Passageiros..... | 31,65 | 29,65 |
| Bagagens e encomendas..... | 3,40 | 3,56 |
| Animaes..... | 4,71 | 3,38 |
| Mercadorias..... | 52,10 | 54,70 |
| Telegraphmas..... | 0,69 | 0,80 |
| Armazenagens..... | 0,30 | 0,27 |
| Rendas diversas..... | 7,15 | 8,24 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 100,00 | 100,00 |

A receita e despesa de custeio por kilometro e unidade de trabalho, foram :

| | Por kilometro de linha | Por trem- kilometro | Por vehiculo- kilometro |
|--------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|
| Receita..... | 3:542\$183 | 3\$200 | \$182 |
| Despesa..... | 3:913\$374 | 3\$913 | \$201 |

Despesa

| VERBAS | 1913 | 1912 | DIFFERENÇAS | |
|--------------------|----------------|----------------|--------------|-------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração | 232.181\$824 | 220.303\$504 | 11.878\$320 | — |
| Trafego..... | 551.654\$154 | 620.840\$945 | — | 69.186\$791 |
| Locomoção..... | 1.657.248\$883 | 1.191.813\$566 | 465.435\$317 | — |
| Via permanente.. | 609.476\$873 | 522.798\$376 | 86.678\$497 | — |
| Telegrapho..... | 57.473\$742 | 32.348\$236 | 25.125\$476 | — |
| Eventuacs..... | — | — | — | — |
| | 3.108.035\$446 | 2.588.104\$627 | 589.417\$610 | 69.186\$791 |

TRAFEGO

Embora aparelhada com novo material fixo e rodante, resentiram-se ainda de falhas os serviços do trafego desta estrada, que se tem tornado cada dia mais intenso, mórmente no trecho entre Calçada e Alagoïnhas, onde o numero de accidentes foi bastante elevado.

Vão em seguida os dados estatísticos que vos orientarão sobre os diversos detalhes do movimento dessa estrada.

Transportaram-se:

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 229.344 |
| » de 2ª classe..... | 619.866 |
| » das duas classes..... | 849.210 |
| Animaes | 40.613 |
| Bagagens e encomendas..... | 3.977.535 |

Os 849.210 passageiros de 1ª e 2ª classes transportados subdividem-se:

| | |
|---------------|---------|
| Pagando | 763.717 |
|---------------|---------|

Por conta dos Governos:

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Federal | 2.579 |
| Estadual | 8.658 |
| Gratis em serviço do trafego..... | 74.256 |

Os telegrammas transmittidos subdividem-se:

Particulares pagos:

| | |
|----------------|---------|
| Numero | 13.702 |
| Palavras | 169.855 |

Officiaes:

| | |
|----------------|-------|
| Numero | 82 |
| Palavras | 2.145 |

Em serviço do trafego:

| | |
|----------------|-----------|
| Numero | 70.051 |
| Palavras | 1.092.489 |

Os animaes subdividem-se:

| | |
|------------------------------|---------------|
| De montaria..... | 4.612 |
| Bois, vaccas e vitellas..... | 12.800 |
| Carneiros e porcos..... | 23.203 |
| Total..... | <u>40.615</u> |

As mercadorias transportadas em especie, peso e importancia, comparadas com as do anno anterior, constam do quadro seguinte:

COMPAGNIE DES CHÉMINES DE FER FÉDÉRAUX DE L'EST BRÉSILIEN

Mappa comparativo das mercadorias discriminadas, durante os annos de 1912 e 1913

| MERCADORIAS | 1912 | | 1913 | | DIFFERENÇAS | |
|--------------------------|-----------|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| | Peso | Importancia | Peso | Importancia | Peso | Importancia |
| | Fumo..... | 3.848.781 | 68.280\$115 | 4.746.481 | 88.490\$065 | 897.700 |
| Café..... | 928.926 | 28.032\$258 | 919.681 | 31.222\$039 | 9.245 | 3.189\$781 |
| Assucar..... | 3.289.385 | 41.277\$521 | 2.712.987 | 37.034\$415 | 585.298 | 4.243\$106 |
| Borracha..... | 1.471.585 | 98.361\$197 | 662.115 | 42.910\$065 | 809.470 | 55.421\$132 |
| Algodão..... | 932.555 | 17.708\$610 | 455.963 | 8.784\$432 | 476.592 | 8.927\$178 |
| Caroços diversos..... | 307.574 | 3.731\$837 | 128.765 | 1.308\$581 | 238.809 | 2.423\$256 |
| Sal..... | 6.403.693 | 119.284\$706 | 6.019.933 | 132.051\$831 | 383.740 | 12.767\$125 |
| Xarque..... | 1.357.882 | 17.778\$238 | 883.351 | 11.353\$264 | 474.531 | 6.424\$974 |
| Bacalhão..... | 618.424 | 8.153\$380 | 753.875 | 12.064\$207 | 135.451 | 3.910\$827 |
| Farinha de mandioca..... | 6.518.944 | 41.344\$360 | 6.705.821 | 72.958\$734 | 186.877 | 31.617\$374 |
| Farinha de trigo..... | 2.455.940 | 38.575\$333 | 2.888.024 | 48.632\$362 | 432.084 | 10.057\$030 |

| | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|------------|--------------|
| Milho..... | 3.214.730 | 28.706\$177 | 3.202.308 | 34.360\$236 | 12.422 | 5.654\$059 |
| Feijão..... | 1.312.218 | 15.449\$384 | 2.030.139 | 26.418\$325 | 723.921 | 10.968\$941 |
| Arroz..... | 128.400 | 2.188\$144 | 249.675 | 4.087\$970 | 121.275 | 1.899\$829 |
| Vinho e vinagre..... | 633.415 | 32.473\$378 | 519.752 | 25.477\$299 | 135.663 | 6.996\$079 |
| Couro e pelles..... | 1.392.432 | 51.440\$685 | 2.125.997 | 65.625\$887 | 535.545 | 14.183\$202 |
| Kerosene..... | 2.264.182 | 63.968\$207 | 2.588.452 | 65.549\$442 | 304.270 | 1.581\$205 |
| Madeiras..... | 3.927.590 | 8.895\$057 | 4.578.428 | 7.737\$573 | 650.838 | 1.157\$484 |
| Tijolos e telhas..... | 1.881.700 | 4.738\$798 | 1.800.408 | 3.682\$860 | 21.292 | 1.053\$938 |
| Fazendas e tecidos do paiz..... | 2.241.202 | 66.304\$441 | 2.853.409 | 82.780\$769 | 612.207 | 16.470\$328 |
| Lenha..... | 4.105.449 | 4.579\$264 | 1.664.109 | 3.143\$182 | 2.531.310 | 1.436\$082 |
| Carvão vegetal..... | 11.516.000 | 22.968\$479 | 9.426.704 | 18.908\$884 | 2.089.296 | 4.059\$595 |
| Carvão de pedra..... | 381.400 | 1.043\$791 | 25.754 | 396\$052 | 388.646 | 617\$739 |
| Ferragens..... | 681.153 | 29.118\$454 | 922.267 | 41.532\$550 | 241.314 | 12.414\$096 |
| Aguardente e alcool..... | 2.652.216 | 82.272\$259 | 2.145.051 | 48.599\$416 | 507.165 | 33.672\$843 |
| Diversas..... | 39.873.174 | 469.497\$753 | 70.786.542 | 566.478\$479 | 30.913.368 | 96.980\$726 |
| Totales..... | 104.742.870 | 4.366.168\$823 | 131.852.241 | 1.481.613\$890 | 27.109.344 | 115.447\$067 |

Este total ainda subdivide-se do seguinte modo:

| | Peso | Importancia |
|------------------|---------------------------|----------------|
| Importação | 16.663 ^t ,947 | 420:491\$866 |
| Exportação | 115.188 ^t ,264 | 1.061:124\$024 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 131.852 ^t ,211 | 1.481:615\$890 |

Na exportação estão incluídos 32.221,602 toneladas, com a importância de 134:002\$899, pertencentes ás expedições interestacionaes.

LOCOMOÇÃO

Esta Divisão tem sido a mais descurada pela Companhia apezar de constantes observações por parte da Fiscalização.

A conservação do material rodante e de tracção não é satisfactoria, embora tenham sido as despesas no anno passado maiores, relativamente ao anno de 1912.

O trafego foi movimentado durante o anno por 12.522 trens, que percorreram 1.128,053 kilometros, do modo seguinte:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|----------------------------|--------|---------------------------|
| Mixtos | 6.640 | 585.503 |
| Cargas | 2.333 | 290.498 |
| Especiaes de passageiros.. | 46 | 2.899 |
| » » serviços | 2.253 | 178.489 |
| » » lastro | 1.250 | 70.664 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total | 12.522 | 1.128.053 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total | 12.522 | 1.128.053 |

EFFECTIVO DO MATERIAL RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| Classificação | Em bom estado | Em estado regular | Em reparos | En-costados | Total |
|--|---------------|-------------------|------------|-------------|-------|
| Locomotivas | 52 | 26 | 2 | 11 | 91 |
| Carros de 1ª classe..... | 38 | — | 2 | — | 40 |
| » de 2ª classe..... | 57 | — | 8 | 5 | 70 |
| » mixtos | 11 | — | 2 | — | 13 |
| » especiaes de passageiros | 12 | — | — | — | 12 |
| Carros de bagagem e Correio | 16 | — | 3 | 7 | 26 |
| Wagões para gado..... | 153 | — | 1 | 41 | 195 |
| Wagões para mercadorias abertos | 427 | — | 1 | 48 | 476 |
| Wagões para mercadorias fechados | 334 | — | 1 | 104 | 439 |
| Wagões de lastro..... | — | — | — | — | — |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Total dos wagões.... | 1.048 | — | 18 | 205 | 1.271 |

O serviço de tracção foi feito por 17.726 locomotivas com um percurso de 1.338.083 kilometros, assim distribuidos:

| | Numero | Percurso |
|----------------------------|--------|-----------|
| Trens de passageiros..... | 46 | 2.899 |
| Mixtos | 6.640 | 585.503 |
| Carga | 2.333 | 290.498 |
| Serviço | 2.253 | 178.489 |
| Lastro | 1.250 | 70.664 |
| Isoladas e em manobras.... | 5.204 | 210.030 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 17.726 | 1.338.083 |

O dispendio de combustivel, lubrificante e estopa, durante o anno findo, foi o seguinte:

Serviço do trafego:

| | Kgs. | |
|---|------------|--------------|
| Carvão | 7.114.399 | 245:878\$795 |
| Lenha (reduzido do valor calorifero do carvão)..... | 12.852.666 | 195:902\$719 |
| Oleos | 67.277 | 22:633\$119 |
| Graxa | 9.058 | 3:842\$581 |
| Estopa | 7.926 | 2:706\$931 |

Serviço de lastro:

| | Kgs. | |
|--------------|---------|-------------|
| Carvão | 326.868 | 11:290\$204 |
| Lenha | 757.866 | 11:522\$944 |
| Oleos | 3.726 | 1:293\$786 |
| Graxa | 498,5 | 218\$622 |
| Estopa | 431,0 | 147\$823 |

Locomotivas em reparos:

| | Numero | Importancias |
|--|--------|--------------|
| Grande reparação superior a 3:000\$. | 9 | 58:229\$688 |
| Média (de 1:000\$000 a 3:000\$000).... | 20 | 40:232\$146 |
| Pequena (de 300\$ a 1:000\$000).... | 13 | 8:465\$636 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total..... | 42 | 106:927\$470 |

| | Numero | Importancias |
|-----------------------------|--------|--------------|
| Carros de passageiros | 124 | 91:617\$685 |
| Wagões diversos... | 1.089 | 144:667\$648 |

Viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|------------|
| 1ª classe..... | 10.742.377 |
| 2ª » | 20.355.318 |
| | <hr/> |
| Das duas classes..... | 32.097.695 |

Logares offerecidos:

| | |
|----------------|-------------|
| 1ª classe..... | 34.654.878 |
| 2ª » | 64.181.544 |
| Mixtos | 7.566.412 |
| Total | 106.402.834 |

Animaes transportados a um kilometro:

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Vacuum | 4.874.897 |
| Cavallar | 404.407 |
| Suino, caprino, ovino, etc..... | 3.914.224 |
| Total | 9.193.528 |

Bagagens e encomendas transportadas:

| | Numero remunerado | Numero gratis |
|---|---------------------------|--------------------------|
| Bagagens e encomendas transportadas... | 1.900 ^t ,453 | 2.077 ^t ,082 |
| Bagagens e encomendas transportadas a um kilometro..... | 158 ^t ,390 | 329 ^t ,069 |
| Mercadorias transportadas | 131.852 ^t ,211 | 62.011 ^t ,801 |
| Mercadorias transportadas a um kilometro | 22.597 ^t ,646 | 7.874 ^t ,839 |

Capacidade total offerecida pelos wagons

| | |
|---------------------|------------|
| de mercadorias..... | 88.176.159 |
|---------------------|------------|

UTILIZAÇÃO

1913

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|--------|
| 1ª classe..... | 46,838 |
| 2ª » | 32,878 |
| Das duas classes..... | 37,797 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 18,26 |
| 2ª » | 34,59 |
| Das duas classes..... | 54,55 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 5,80 |
| 2ª » | 11,03 |
| Das duas classes..... | 8,48 |

| | |
|---|---------|
| Relação por cento entre o percurso dos lo- gares occupados e o percurso dos lo- gares offercidos..... | 30,16 |
| Percurso kilometrico médio de um animal.. | 226,35 |
| » » » » uma tone- lada de bagagem e encomenda..... | 122,553 |
| Percurso kilometrico médio de uma tone- lada de mercadorias..... | 157,18 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro | 28,89 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias por wagon-kilometro | 2,18 |
| Relação por cento entre o percurso dos wa- gons de carga vasio e o percurso total. | 34,55 |
| Relação por cento entre o numero de tone- ladas-kilometro de mercadorias e a ca- pacidade dos wagons vasio e choios.. | 111,37 |

OFFICINAS

As officinas de Periperi e Aramary trabalharam com regulari-
dade. Nesta ullima deu-se em 5 de novembro um incendio, na secção
de modelação, propagando-se á de carpintaria, devido a uma fagulha
de uma fogueira proxima.

Estão sendo reconstruidas.

Os trabalhos effectuados nessas duas officinas e suas importancias
foram os seguintes.

Locomotivas :

| | | |
|---|-------|--------------|
| Grandes reparações..... | 20 | 125:845\$127 |
| Médias reparações..... | 35 | 68:324\$364 |
| Pequenas reparações..... | 25 | 14:323\$087 |
| Ligeiras reparações (conser- vação nos depositos)..... | — | 105:378\$141 |
| Reparações nos <i>tenders</i> em geral | — | 15:059\$211 |
| | | <hr/> |
| | | 328:029\$930 |
| Carros reparados..... | 124 | 91:617\$685 |
| Wagons reparados | 1.089 | 144:120\$033 |
| | | <hr/> |
| | | 564:667\$648 |
| Reparação do material rodante..... | | 564:667\$648 |
| Conservação das officinas e depositos | | 144:687\$228 |
| Obras para as divisões..... | | 22:230\$215 |
| » » o almoxarifado..... | | 36:394\$530 |
| » » particulares | | 402\$149 |
| » » a montagem de wagões restaurantes | | 4:228\$178 |
| Obras para a montagem de guin- dastes de 10 toneladas..... | | 432\$834 |

| | |
|--|--------------|
| Obras para a montagem de carros | 11:416\$921 |
| Obras para a montagem de wagons dormitorios | 19\$900 |
| Obras para a montagem de locomo- tivas | 10:664\$825 |
| Obras para o estreitamento da bitola | 3:521\$605 |
| » » a reconstrucção da São Francisco | 1:476\$144 |
| Obras para a Estrada Centro Oeste.. | 19:002\$954 |
| | <hr/> |
| | 819:145\$131 |

CONSERVAÇÃO

A par de sua reconstrucção e do levantamento dos trilhos da bitola larga, no trecho de Alagoinhas a Parafuso, em cerca de 84^h,540, soffreu esta estrada, bem como seu ramal, de Alagoinhas a Aracajú, os serviços de conservação ordinaria, constantes de reparos na via permanente, concerto e reconstrucção das obras de arte correntes, pontes, edificios e dependencias, não tendo sido, entretanto, essa conservação satisfactoria, principalmente entre Bahia e Alagoinhas, cujo estado da linha muito deixou a desejar durante o anno de 1913.

VIA PERMANENTE

Material substituido :

| | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Trilhos | 11.726 |
| Talas de junccão..... | 938 |
| Parafusos | 5.606 |
| Grampos | 2.286 |
| Aguihas (pontas, varões, etc.)..... | — |
| Dormentes de madeira..... | 40.121 |
| Lastro (metros cubicos)..... | 253.347m ³ |
| Linha telegraphica..... | — |
| Fios collocados..... | 154 ^h |
| Isoladores | 2.101 |
| Cercas reparadas..... | 36,25 |
| Pontes e pontilhões reparados..... | 61 |

Boeiros:

| | |
|---------------------|------------------|
| Desobstruidos | 348 |
| Reparados | 32m ² |

Soffreram reparos 33 estações, diversas casas, depositos e bar-
rações.

Foram reconstruidas as seguintes obras de arte:

| | |
|--|-----------|
| onte de 2 ^m ,77 de vão no kilometro | 22 + 100. |
| » » 2 ^m ,25 » » » » | 23 + 900. |
| » » 1 ^m ,88 » » » » | 64 + 200. |
| » » 16 ^m ,00 » » » » | 80 + 700. |
| » » 3 ^m ,46 » » » » | 81 + 900. |

Accidentes :

| | |
|--------------------------------|-----|
| Collisão de trens..... | 13 |
| Avaria em machina..... | 25 |
| Descarrilamento de trens..... | 6 |
| » » locomotivas | 59 |
| » » vehiculos | 290 |

Fracturas de peças de locomotivas :

| | |
|-------------------------|----|
| Embolos | — |
| Diversas fracturas..... | 22 |

De vehiculos :

| | |
|-------------------------|----|
| Rodas | — |
| Freios | 5 |
| Travessas de truck..... | — |
| Diversas | 36 |

Accidentes pessoais :

Em trens :

| | |
|--------------------------|----|
| Passageiros feridos..... | 20 |
| Passageiros mortos..... | 3 |

Empregados da estrada:

| | |
|---------------|----|
| Feridos | 12 |
| Mortos | 2 |

Feridos na linha :

| | |
|------------------------|----|
| Empregados | 3 |
| Pessoas estranhas..... | 13 |

Mortos na linha :

| | |
|------------------------|---|
| Empregados | 1 |
| Pessoas estranhas..... | 8 |

Edifícios e dependencias — Estão em bom estado de conservação.

Horarios — Continuaram em vigor os mesmos horarios, com excepção dos trens M 11 e M 12 (suburbanos), que de 4 de outubro em diante foram prolongados até á Matta de S. João (kilometro 68,570), da linha de Bahia a Alagoinhas.

Tarifas — Vigoraram as approvadas pelo decreto n. 9.251, de 28 de dezembro de 1911, e applicadas em 15 de março de 1912.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DA BAHIA

EXTENSÃO EM TRAFEGO

| | |
|--|------------------------|
| Linha principal—S. Felix a Bandeira de Mello..... | 254 ^{km} ,606 |
| Ramal de Queimadinhos a Machado Por- tolla | 13 ^{km} ,400 |
| Ramal de Cachoeira á Feira de Sant'Anna | 45 ^{km} ,060 |
| Sub-ramal de S. Gonçalo..... | 3 ^{km} ,600 |
| Total | 316 ^{km} ,666 |

TRAFEGO

Si bem que não tivesse havido irregularidade de grande monta, não foi todavia completamente satisfactorio o serviço do trafego desta estrada, no decurso do anno findo. Causas oriundas da deficiencia e máo estado do material rodante e de tracção, de systema antigo, de reduzida capacidade e já longamente trabalhado, exigindo constantes reparos, que difficilmente supportam, alliadas ao augmento do trafego, resultante de mais affluxo de passageiros, mercadorias e animaes, além dos transportes de grande quantidade de material para as novas construcções, e outras, de caracter administrativo, deram logar algumas vezes a atrasos de trens, demora dos transportes de passageiros e mercadorias e accidentes.

Foram de 26,83 % os atrasos dos trens de horario.

A fiscalização providenciou para sanar ou minorar os obices passivos de serem remediados, fazendo substituir o lubrificante e carvão empregados, que determinavam frequentes ignições nos bronzes dos eixos dos wagões e falta de pressão nas locomotivas de auxilio, occasionando atrasos e paradas dos trens; melhorando a illuminação das classes; fazendo supprir o almoxarifado dos materiaes de custeio, que faltavam, e dando outras providencias tendentes áquelle escopo.

Transportaram-se:

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 34.242 |
| » » 2ª » | 81.931 |
| » das duas classes..... | 116.173 |
| Animaes | 5.724 |
| Bagagens e encomendas..... | 1.504.204 |

Os 116.173 passageiros de 1ª e 2ª classes transportados, subdividem-se do seguinte modo;

Pagando 410.234

Por conta dos governos:

Federal 366

Estadual 2.767

Gratis em serviço do trafego..... 2.806

Os telegrammas transmitidos subdividem-se do seguinte modo:

Particulares pagos:

Numero 8.409

Palavras 116.126

Em serviço do trafego:

Numero 10.447

Palavras 137.597

Os animaes subdividem-se:

De montaria..... 2.121

Bois, vacas e vitellas..... 2,422

Carneiros, porcos e cães..... 1.161

Total 5.724

COMPAGNIE DES CHÉMINES DE FER FÉDÉRAUX DE L'EST BRÉSILIEEN

Mapa das mercadorias discriminadas, durante os annos de 1912 e 1913

| DESIGNAÇÃO | 1912 | | 1913 | | DIFFERENÇAS | |
|--------------------------|-----------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | Peso | Importancia | Peso | Importancia | Peso | Importancia |
| | Fumo..... | 1.291.488 | 128.485\$540 | 13.918.253 | 161.591\$481 | 12.626.765 |
| Café..... | 2.766.219 | 55.642\$018 | 1.289.957 | 28.642\$304 | 1.476.262 | 26:999\$714 |
| Assucar..... | 1.146.016 | 13.685\$230 | 1.554.913 | 13.244\$402 | 408.897 | 4:40\$828 |
| Borracha..... | 240.259 | 6.859\$311 | 55.078 | 2.111\$158 | 155.181 | 4:748\$153 |
| Algodão..... | 240.577 | 5.929\$154 | 204.921 | 3.719\$114 | 35.656 | 2:210\$040 |
| Caroços diversos..... | 71.793 | 167\$779 | 308 | 4\$800 | 71.485 | 163\$979 |
| Sal..... | 2.901.407 | 37.047\$793 | 2.338.750 | 19.364\$335 | 512.657 | 17:683\$258 |
| Xarque..... | 1.079.525 | 8:290\$854 | 367.434 | 2:530\$360 | 712.091 | 5:760\$494 |
| Bacallão..... | 390.534 | 2:910\$876 | 796.608 | 5:496\$860 | 406.074 | 2:579\$984 |
| Farinha de mandioca..... | 1.488.874 | 13:489\$300 | 1.437.047 | 8:608\$435 | 51.827 | 4:880\$865 |

| | | | | | | |
|---------------------------------|------------|--------------|------------|--------------|-----------|-------------|
| Farinha de trigo..... | 1.380.808 | 6.494\$696 | 1.835.248 | 9.132\$639 | 454.440 | 2.637\$943 |
| Milho..... | 1.593.169 | 8.776\$353 | 507.324 | 2.784\$654 | 1.085.845 | 5.994\$699 |
| Feijão..... | 781.099 | 3.358\$924 | 890.604 | 7.875\$130 | 139.505 | 4.516\$206 |
| Arroz..... | 73.084 | 575\$238 | 111.650 | 1.124\$987 | 38.566 | 549\$749 |
| Vinho e vinagre..... | 228.934 | 3.964\$870 | 421.283 | 9.856\$163 | 192.349 | 5.891\$293 |
| Couros e pelles..... | 674.538 | 14.599\$871 | 1.448.422 | 25.084\$472 | 773.884 | 10.484\$601 |
| Kerosene..... | 1.254.777 | 15.330\$001 | 1.268.542 | 16.386\$814 | 13.765 | 1.056\$813 |
| Madeiras..... | 938.387 | 4.740\$473 | 2.056.186 | 9.704\$925 | 1.117.799 | 4.964\$452 |
| Tijolos e telhas..... | 396.000 | 930\$100 | 761.490 | 1.382\$560 | 370.490 | 452\$460 |
| Fazendas e tecidos do paiz..... | 1.219.947 | 47.882\$355 | 1.176.338 | 24.167\$848 | 43.609 | 23.714\$507 |
| Lenha..... | 72.000 | 96\$800 | 54.440 | 59\$080 | 17.590 | 37\$720 |
| Ferragens..... | 245.875 | 8.215\$643 | 836.331 | 17.265\$075 | 590.456 | 9.049\$432 |
| Aguardente e alcool..... | 2.299.831 | 26.402\$939 | 2.426.755 | 20.323\$959 | 126.924 | 6.078\$970 |
| Diversas..... | 18.671.057 | 147.323\$085 | 9.442.735 | 132.467\$250 | 9.228.322 | 14.855\$835 |
| Totals..... | 41.386.198 | 561.205\$203 | 45.255.587 | 522.926\$015 | 3.869.389 | 38.279\$188 |

Este total ainda subdivide-se de seguinte modo:

| | Peso | Importancia |
|----------------------|-------------------------------|---------------------|
| Importação | 21.121 ^t ,655 | 256:138\$427 |
| Exportação | 24.133 ^t ,932 | 266:787\$588 |
| Totaaes | 45.255^t,587 | 522:926\$015 |

Na exportação está incluído o peso de 15.132^t,184 com a importância de 62:152\$053 pertencentes ás expedições inter-estacionaes.

Verifica-se que augmentou a tonelagem de mercadorias, mas diminuiu a importancia em réis.

Contribuíram sensivelmente para o augmento tanto em peso como em réis, o fumo, couros e pelles, ferragens, vinho e vinagre, feijão e madeiras. Concorreram para diminuição de peso e importancia o café, fazendas e tecidos do paiz, sal, milho, xarque, bacalháo, borracha e diversas. Augmentaram em peso, mas diminuíram em importancia, o assucar, aguardente e alcool, conforme se vê pelo quadro das mercadorias discriminadas.

RECEITA E DESPEZA

O movimento financeiro durante o anno foi o seguinte:

| | |
|----------------------|--------------|
| Receita | 906:913\$998 |
| Despeza | 968:259\$210 |
| <i>Deficit</i> | 61:345\$212 |

RELAÇÃO POR CENTO DA RECEITA

| | | % |
|-----------------------------|---------------------|---------------|
| Passageiros | 224:624\$140 | 24,77 |
| Bagagens e encomendas... | 22:116\$687 | 2,44 |
| Mercadorias | 522:926\$015 | 57,66 |
| Animaes | 13:298\$950 | 1,47 |
| Telegrapho | 10:756\$817 | 1,19 |
| Armazenagem | 397\$940 | 0,04 |
| Ponte D. Pedro II. | 50:465\$200 | 5,56 |
| Multas e rondas diversas... | 62:328\$249 | 6,87 |
| Total | 906:913\$998 | 100,00 |

RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA

| | | % |
|----------------------|---------------------|---------------|
| Administração | 106:431\$014 | 10,99 |
| Trafego | 199:538\$046 | 20,61 |
| Locomoção | 333:605\$773 | 34,45 |
| Via permanente | 295:114\$434 | 30,48 |
| Eventuaes | 15:269\$324 | 1,58 |
| Telegrapho | 18:300\$619 | 1,89 |
| Total | 968:259\$219 | 100,00 |

RECEITA E DESPEZA

O movimento financeiro da Estrada de Ferro Central da Bahia foi o seguinte:

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Receita | 906:913\$998 |
| Despeza total | 1.050:987\$762 |
| <i>Deficit</i> | <u>144:073\$764</u> |
| Despeza de custeio | 968:259\$210 |
| Receita | 906:913\$998 |
| <i>Deficit</i> | <u>61:345\$212</u> |
| Coefficiente do trafego | 106,76 |

Na despeza total estão incluídas as quantias:

| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Quota de fiscalização | 27:199\$994 |
| Quota de arrendamento | 55:528\$558 |
| | <u>82:728\$552</u> |
| que com o <i>deficit de</i> | 61:345\$212 |
| dão o <i>deficit total de</i> | <u>144:073\$764</u> |

A Receita e Despeza do custeio, por kilometro e unidades de trabalho, foram:

| | Por kilo- metro de linha | Por trem- kilometro | Por vehi- culo- kilometro |
|---------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Receita | 2:863\$999 | 4\$510 | \$329 |
| Despeza | 3:057\$725 | 4\$821 | \$351 |

Receita

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1913 | | ANNO DE 1912 | | DIFFERENÇAS | |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | Para mais | Para menos |
| | | | | | | |
| Passageiros..... | 113.367 | 224:624\$140 | 87.296 | 187:498\$050 | 37:126\$090 | — |
| Bagagens e encomendas..... | 679.067 | 22:116\$687 | 752.631 | 25:857\$178 | 6:443\$880 | 3:740\$491 |
| Animates | 5.724 | 13:298\$950 | 2.888 | 6:855\$070 | — | — |
| Mercadorias | 45.255.587 | 522:926\$015 | 44.386.198 | 561:205\$203 | — | 38:279\$188 |
| Telegram nas..... | 8.498 | 10:756\$817 | 8.168 | 10:579\$230 | 177\$587 | — |
| Armazenagens..... | — | 397\$940 | — | 257\$080 | 140\$860 | — |
| Ponte D. Pedro II..... | — | 50:465\$300 | — | 51:277\$080 | — | 811\$880 |
| Multas, rendas diversas | — | 62:328\$249 | — | 111:906\$815 | — | 49:578\$566 |
| | — | 906:913\$998 | | 955:433\$706 | 43:888\$417 | 92:410\$125 |

Observa-se que em 1913 houve augmento de 26.071 passageiros, ou cerca de 30 % sobre o total do anno anterior; de 2.836 animaes ou quasi o dobro e de 3.869,389 toneladas de mercadorias remuneradas.

Apesar disto, a receita total diminuiu de 48:521\$708. Esta diminuição foi principalmente devida á verba « Multas e rendas diversas » que decresceu de 49:578\$566. Não houve augmento em virtude do decrescimento da renda de mercadorias.

Os transportes gratis attingiram a 20.818,807 toneladas, ou mais 10.15%,040.

Trens especiaes incluídos na renda de passageiros.

DESPEZA

| Verbas | Anno de 1913 | Anno de 1912 | Differença | |
|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração .. | 106:431\$014 | 113:584\$303 | — | 7:153\$289 |
| Trafego | 199:538\$046 | 189:722\$832 | 9:815\$214 | |
| Locomoção | 333:605\$773 | 281:501\$157 | 52:104\$616 | |
| Via permanente | 295:414\$434 | 260:546\$110 | 34:568\$324 | |
| Telegrapho | 18:300\$619 | 16:170\$775 | 2:129\$844 | |
| Eventuaes | 15:269\$324 | 14:597\$174 | 672\$140 | |
| Totaes | 968:259\$210 | 876:122\$361 | 99:290\$138 | 7:153\$289 |

Nota-se augmento em todas as verbas de despeza, excepto na de administração, que diminuiu.

Atribuo o excesso da despeza do trafego ao augmento desta e á reforma da papelaria para sua escripturação; o accrescimo do dispendio na via permanente ao alargamento e mudança da linha no kilometro 251, no ramal de Bandeira de Mello, e ás despezas com a turma extraordinaria do 1º Districto de conservação; o augmento da verba da locomoção á crescente deterioração do material rodante e de tracção.

LOCOMOÇÃO

Movimento—O trafego foi movimentado durante o anno por 4.084 trens, que percorreram 248.183 kilometros, do modo seguinte:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|------------------------------|--------------|------------------------|
| Mixtos | 1.573 | 157.615 |
| Cargas | 1.057 | 41.385 |
| Especies de passageiros..... | 45 | 1.822 |
| Especies de serviço..... | 1.409 | 47.361 |
| Lastro | — | — |
| Total | 4.084 | 248.183 |

Os vehiculos que computaram esses trens foram:

| | Serviço remunerado | | Serviço gratis | |
|---------------------------|--------------------|------------------|----------------|----------------|
| | Numero | Percurso | Numero | Percurso |
| | Kms. | | Kms. | |
| Carros de 1ª classe | 2.372 | 305.874 | 13 | 863 |
| » » 2ª » | 2.526 | 299.693 | 35 | 2.516 |
| » mixtos | — | — | — | — |
| Bagagem e correio | 1.476 | 230.433 | 13 | 2.647 |
| Wagons para animaes | 6.761 | 334.376 | 4.280 | 243.191 |
| » » mercadorias ... | 25.129 | 1.578.460 | 8.524 | 238.727 |
| » de lastro..... | 433 | 1.949 | 74 | 6.377 |
| Total | 38.697 | 2.750.785 | 12.930 | 494.321 |

Effectivo do material rodante em 31 de dezembro de 1913.

| | Bom | | | Total |
|----------------------------------|------------|------------|-----------|------------|
| | regular | Em reparo | Encostado | |
| Locomotivas | 9 | 11 | 2 | 22 |
| Carros de 1ª classe | 7 | 10 | 4 | 21 |
| » de 2ª classe | 17 | 11 | 4 | 32 |
| » mixtos | — | — | — | — |
| » especiaes | 3 | — | — | 3 |
| » bagagem e correio | 13 | 5 | — | 18 |
| Wagons para gado | 46 | 46 | 9 | 71 |
| » mercadorias fechados | 74 | 43 | 53 | 137 |
| Wagons mercadorias abertos | 130 | 52 | 16 | 198 |
| Wagons de lastro..... | 16 | 11 | 9 | 36 |
| Total | 303 | 118 | 95 | 516 |

O serviço de tracção foi feito por 5.140 locomotivas com um percurso de 328.238 kilometros, assim distribuidos:

| | Numero | Percurso |
|---------------------------------|--------------|----------------|
| Trens de passageiros..... | 45 | 1.822 |
| Trens mixtos | 1.573 | 157.015 |
| Trens de carga | 1.057 | 41.385 |
| Trens de serviço | 1.049 | 47.361 |
| Trens de lastro | — | — |
| Trens isolados e de manobras... | 1.056 | 80.055 |
| Total | 4.780 | 328.238 |

O dispendio de combustivel, lubrificante e estopa, durante o anno, foi o seguinte:

Serviço do trafego:

| | Peso | Importancia |
|--|-----------|-------------|
| Carvão | 534.479 | 20:060\$793 |
| Lenha (reduzida ao valor calorifero do carvão).. | 3.704.933 | 47:237\$900 |
| Oleos | 15.252,9 | 5:339\$875 |
| Estopa | 2.524 | 870\$695 |

Locomotivas em reparo:

| | Numero | Importancia |
|---|-----------|--------------------|
| Grandes reparações (superior a 3:000\$) | 10 | 83:603\$300 |
| Médias (de 1 a 3:000\$000).. | 3 | 5:917\$788 |
| Pequenas (de 300\$ a 1:000\$000) | 2 | 663\$255 |
| Total | 15 | 90:184\$343 |

Carros em reparo:

| | | |
|----------------------------|--------------|--------------------|
| Carros de passageiros..... | 175 | 4:263\$625 |
| Wagons diversos | 1.682 | 45:076\$855 |
| Total | 1.852 | 49:340\$480 |

Viajantes transportados a 1 kilometro:

| | |
|-------------------------------|------------------|
| De 1ª classe | 1.583.167 |
| De 2ª classe | 3.373.376 |
| Das duas classes | 4.956.543 |

Logares offerecidos:

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| De 1ª classe | 4.091.880 |
| De 2ª classe | 7.192.632 |
| Das duas classes | 11.284.512 |

Animaes transportados a 1 kilometro:

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Vaccum | 296.925 |
| Cavallar | 132.302 |
| Suino, caprino, ovino, etc..... | 74.975 |
| Total | 504.202 |

Bagagens e encommendas transportadas:

| | Numero remunerado | Numero gratis |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Bagagens e encommendas transportadas | 679 ^t ,067 | 825 ^t ,137 |
| Bagagens e encommendas transportadas a 1 kilometro | 33 ^t ,975 | 65 ^t ,458 |
| Mercadorias transportadas | 45.255 ^t ,587 | 20.818 ^t ,807 |

| | Numero remunerado | Numero gratis |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Mercadorias transportadas a 1 kilometro | 4.594 ^t ,154 | 1.454.645 |
| Capacidade total offerecida pelos wagons de mercadorias | — | 8.170 ^t ,643 |

Utilização:

Durante o anno de 1913.

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|------------------------|--------|
| 1ª classe | 46,234 |
| 2ª classe | 41,173 |
| Das duas classes | 42,665 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|------------------------|-------|
| 1ª classe | 9,93 |
| 2ª classe | 24,16 |
| Das duas classes | 31,09 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro:

| | |
|---|--------|
| 1ª classe | 5,17 |
| 2ª classe | 11,25 |
| Das duas classes | 8,18 |
| Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos | 43,92 |
| Percurso kilometrico médio de um animal.. | 88,85 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagem e encomenda | 50,03 |
| Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias | 101,51 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro | 23,08 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias por wagon-kilometro | 2,04 |
| Relação por cento entre o percurso dos wagons de carga vassios e o percurso total. | 8,77 |
| Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagons vassios e cheios | 56,22 |

OFFICINAS

Os trabalhos das officinas correram com normalidade durante o anno, funcionando com precisão e regularidade as machinas motriz e operatrizes.

Foram fabricadas ferramentas necessarias ao desenvolvimento do serviço e reparadas outras.

Além de reparações do material rodante, effectuaram-se trabalhos para as divisões da Estrada e para particulares.

Foi augmentada com um grande galpão para montagem e deposito de novas locomotivas.

As despesas effectuadas foram:

| | |
|---|--------------|
| Reparação do material rodante..... | 139:524\$823 |
| Obras para divisões | 6:552\$435 |
| » » particulares | 5:348\$303 |
| Conservação das officinas e deposito, augmento | 22:531\$103 |
| <hr/> | |
| Total | 173:956\$664 |

O pessoal em serviço durante o anno foi, em média:

1 contra-mestre, 97 operarios e 30 aprendizes.

CONSIERVAÇÃO

Foram executados durante o anno os serviços de conservação da via-permanente. Entretanto o estado da linha não foi integralmente satisfactorio. O máo estado dos trilhos, talas e parafusos; a grande quantidade de dormentes podres; a insufficiencia de pessoal e material para isso concorreram.

Por falta de locomotivas e wagons apropriados, o serviço de lastro fez-se em trollys e, portanto, não foi completo, nem satisfactorio.

A fiscalização teve que intervir, obrigando a Superintendencia a fazer supprir o serviço de conserva das ferramentas e de grande stock de parafusos, que faltavam; fez crear uma turma extraordinaria para os cincoenta primeiros kilometros da linha principal, que demandavam mais assiduo cuidado.

Fizeram-se reparos nos viaductos, pontes, pontilhões, boeiros e cubras obras de arte; limpeza dos boeiros, vallas e valletas; roçagem e capinação; recomposição de bauquetas, substituição de dormentes, calçamento e bitolamento.

Alargou-se um córte no kilometro 251, do qual se extrahiu..... 4.000m³3,000 de terra e rocha, mudando-se a direcção da linha alli.

Via- permanente — Material substituido:

| | Numero |
|---|--------|
| Trilhos | 12 |
| Talas de junecção | 286 |
| Parafusos | 27.425 |
| Grampos | 47.210 |
| Agulhas (pontas de agulhas, varões) | — |
| Dormentes de madeira | 35.000 |

| | |
|--|--------|
| Lastro: | |
| Metros correntes | 82.105 |
| Linhas telegraphicas: | |
| Fios collocados (kilogrammas) | 4.700 |
| Isoladores | 62 |
| Cercas: | |
| Reparadas (metros) | 75,00 |
| Pontes e pontilhões: | |
| Reparados | 15 |
| Edificios: | |
| Reparados | 20 |
| Accidentes: | |
| Collisão de trens | — |
| Avaria em machina | — |
| Descarrilamento de locomotivas | 5 |
| Inutilizadas por causas diversas | — |
| Descarrilamento de vehiculos | 92 |
| Fracturas de diversas peças: | |
| De locomotivas: | |
| Embolos | — |
| Diversas fracturas | 34 |
| De vehiculos: | |
| Rodas | — |
| Travessas de trucks | — |
| Freios | 4 |
| Diversas | 36 |
| Accidentes pessoaes: | |
| Em trens: | |
| Passageiros feridos | 3 |
| Passageiros mortos | — |

Edificios e dependencias — Os edificios e dependencias acham-se em regular estado de conservação, tendo sido reparadas quasi todas as estações, sendo que a de Castro Alves soffreu concerto geral; a de Paraguassú retelhamento; a de Cachoeira concerto na plataforma, pintura do telhado de zinco, calçamento geral, etc.; a de Quicimadilhas concerto e retelhamento; a casa da gerencia substituição de paredes; a estação de S. Felix pintura geral, concerto, etc.

Horario — Continuou em vigor o mesmo horario do anno anterior. Com a inauguração do novo material é imprescindivel a sua reforma, de modo que as viagens se effectuem com mais rapidez e sejam menores as paradas nas estações.

Tarifas — Vigoraram as approvadas pelo decreto n. 9.251, de 28 de dezembro de 1911. Não se pôde ainda julgar e comparar bem os seus effectos, pois, é de 15 de abril de 1912 o seu funcionamento.

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

BITOLA DE 1 METRO

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | Kms. |
|---------------------------------|---------|
| No Estado da Bahia | 142,400 |
| No Estado de Minas Geraes | 233,870 |
| | <hr/> |
| Total | 376,270 |

Esta estrada, de conformidade com o decreto n. 9.278, de 30 de dezembro de 1914, e termo de accôrdo de 31 do mesmo mez e anno, foi encampada pelo Governo Federal e incorporada á rêde de Viação Ferrea da Bahia, em 6 de dezembro de 1912.

Acha-se em reparação o primeiro trecho de 172 kilometros desta estrada, obedecendo ao orçamento approved pelo decreto n. 10.582, de 26 de novembro de 1913, na importancia de 2.685:934\$618, referente ás obras do trecho comprehendido entre Ponta da Areia e Presidente Bueno.

O estado dos trabalhos realizados até 31 de dezembro acha-se especificado pelo quadro abaixo:

| Especificações Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|------------|--------------|
| Excavação em terra — m ³ . | 11958,000 | 10:762\$200 |
| Carregamento e descarga dos materiaes de excavação — m ³ | 11958,000 | 1:195\$800 |
| Transporte dos materiaes de excavação — m ³ ... | 11958,000 | 1:793\$700 |
| <i>Via permanente</i> | | |
| Desmontagem da linha — m | 32,000 | 32:000\$000 |
| Chaves completas para mudança de via — Uma.. | 14 | 6:300\$000 |
| Dormentes — Um | 25.600 | 66:560\$000 |
| Assentamento de trilhos, etc. — m | 32.000 | 96:000\$000 |
| | | <hr/> |
| | | 244:611\$700 |
| Despezas geraes e administração — 2 % | — | 4:292\$234 |
| | | <hr/> |
| | | 248:903\$934 |

Estações e extensão da linha em trafego da Estrada de Ferro Bahia e Minas

| ESTAÇÕES | CATEGORIA | POSICÃO NA LINHA | DISTANCIAS | | ALTITUDE | OBSERVAÇÕES |
|-----------------------|-----------|------------------|------------|---------|----------|-------------|
| | | | k | k | | |
| Ponta da Areia..... | 1ª classe | — | — | 376,270 | 1,50 | |
| Taquary..... | 3ª » | 37,800 | 37,800 | 338,470 | 40,50 | Abandonada |
| Juerana..... | 3ª » | 51,000 | 13,200 | 325,270 | 46,19 | |
| Peruhype..... | 3ª » | 66,000 | 15,000 | 310,270 | 7,20 | Abandonada |
| Helvecia..... | 3ª » | 73,696 | 7,696 | 302,574 | 58,00 | |
| Mucury..... | 3ª » | 122,000 | 48,304 | 254,270 | 116,00 | |
| Aymorés..... | 3ª » | 142,400 | 20,400 | 233,870 | 117,00 | |
| Presidente Bueno..... | 2ª » | 171,920 | 29,520 | 204,350 | 91,50 | |
| Mayrink..... | 2ª » | 191,200 | 48,800 | 185,070 | 95,40 | |
| Urucú..... | 3ª » | 233,400 | 42,200 | 142,870 | 134,00 | |
| Presidente Penna..... | 3ª » | 255,100 | 21,700 | 121,170 | 139,00 | |
| Francisco Sá..... | 3ª » | 290,380 | 35,280 | 85,890 | 182,20 | |
| Bias Fortes..... | 3ª » | 308,370 | 17,990 | 68,900 | 203,20 | |
| Pedro Versiani..... | 3ª » | 347,010 | 38,640 | 29,260 | 245,25 | |
| Theophilo Ottoni..... | 1ª » | 376,270 | 29,260 | — | 299,50 | |

Movimento financeiro:

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 893:779\$140 |
| Despeza | 778:570\$626 |
| Saldo | 115:208\$514 |
| Coefficiente de trafego..... | 87,49% |

Foram as seguintes as diversas parcelas da receita, em 1913:

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Passageiros | 40:533\$800 |
| Bagagens e encomendas | 3:058\$200 |
| Animaes | 1:463\$000 |
| Mercadorias | 791:408\$100 |
| Vehiculos | 38\$600 |
| Telegrammas | 6:960\$080 |
| Rendas diversas | 50:617\$360 |
| Total | 893:779\$140 |

Comparadas as receitas propriamente do trafego e respectivas quantidades, resulta o seguinte quadro:

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | 1914 | |
|------------------------|------------------------|--------------|------------------------|--------------|
| | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos |
| Passageiros..... | 6.020 | 40:533\$800 | 5.119 | 41:613\$500 |
| Bagagens e encomendas. | 16 ¹ ,0 | 3:058\$200 | 25 ¹ ,3 | 6:179\$300 |
| Animaes..... | 147 | 1:163\$000 | 110 | 760\$500 |
| Mercadorias..... | 26 ¹ .357,3 | 791:408\$100 | 14 ¹ .914,8 | 792:263\$800 |
| Vehiculos..... | 1 | 38\$600 | 8 | 143\$900 |
| Telegrammas..... | 4,395 | 6:960\$080 | 4.103 | 6:164\$720 |
| | | 843:164\$780 | | 847:125\$720 |

| DESIGNAÇÃO | DIFFERENÇAS PARA MAIS | | DIFFERENÇAS PARA MENOS | |
|------------------------|-----------------------|-----------|------------------------|------------|
| | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos |
| Passageiros..... | 1.501 | — | — | 1:079\$700 |
| Bagagens e encomendas. | — | 402\$500 | 9 ¹ ,3 | 3:121\$100 |
| Animaes..... | 37 | 402\$500 | — | — |
| Mercadorias..... | 11.442,3 | — | — | 855\$700 |
| Vehiculos..... | — | — | 7 | 105\$300 |
| Telegrammas..... | 290 | 795\$360 | — | — |
| | | | | 3:963\$940 |

Despesa — Foram as seguintes as diversas verbas das despesas nos dois ultimos annos:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differenças | |
|---------------------|---------------------|---------------------|-------------|--------------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração | 68:345\$960 | 42:660\$382 | 25:679\$578 | — |
| Trafego | 70:200\$876 | 77:603\$335 | 98:507\$541 | — |
| Locomoção | 102:860\$665 | 243:789\$410 | — | 140:928\$745 |
| Linha e edificios.. | 401:016\$965 | 437:390\$754 | — | 36:373\$789 |
| Fiscalização | 24:000\$000 | 15:000\$000 | 9:000\$000 | — |
| Diversas | 0:146\$160 | 43:691\$974 | — | 7:545\$814 |
| Totaes | 778:570\$626 | 830:231\$855 | — | 51:661\$229 |

Percursos dos trens — Durante o anno correram a linha 582 trens, que effectuaram o percurso total de 204.741 kilometros, percurso que se elevou com o serviço dos trens de lastro e de manobras a 249.979 kilometros.

Trens:

| | Numero | Kilometros |
|--------------------------------|------------|----------------|
| Ordinarios | 144 | 54.183 |
| Especiaes de carga | 384 | 130.240 |
| » da administração | 54 | 20.318 |
| Total | 582 | 204.741 |
| Lastro e manobras | | 45.238 |
| Total geral | | 249.979 |

Percursos dos vehiculos — O percurso dos vehiculos eleva-se a 1.908,735 kilometros, assim discriminados:

| | | Kms. |
|-----------------------------|---------|------------------|
| Carros de passageiros | — | 74,502 |
| » » bagagens | — | 108,366 |
| » » animaes | — | 6,376 |
| Wagões de inflammaveis..... | — | 15,428 |
| » » mercadorias, vasios | 786,911 | |
| » » » carre- | | |
| gados | 917,192 | 4.704,063 |
| Total | | 1.908,735 |

LOCOMOÇÃO

Possue essa estrada 12 locomotivas numeradas de 3 a 14, porém quasi todas improstaveis, estando sómente em condições de viajar as de ns. 11, 12, 13 e 14.

As de ns. 3 e 10 acham-se com as caldeiras inteiramente estraçadas, o movimento e o aro das rodas em estado de não comportarem mais reparação.

Além destas locomotivas, acham-se tambem em serviço tres locomotivas novas, que os arrendatarios importaram, de conformidade com o decreto n. 10.582, de 26 de novembro de 1913, que auctorizou a reconstrucção do 1º trecho de 172 kilometros dessa estrada.

Durante o anno de 1913 foram reparadas as de ns. 9, 11 e 14. A de n. 9, apesar de ter soffrido grande reparação, pouco poderá durar; tem a caldeira bastante arruinada, um cylindro partido e os aros das rodas muito finos.

O trafego tem sido prejudicado com a falta de material rodante, que, ruinoso e insufficiente, não póde attender ás necessidades e reclamos do serviço.

A's pessimas condições do material rodante allia-se o máo estado da linha e, como consequencia resultante, um serviço de transporte oneroso, retardado, deficiente e abundante em reclamações das partes servidas por esta via ferrea.

Em 31 de dezembro ultimo, existiam no serviço de passageiros apenas dois carros, em máo estado.

Para o serviço de inspecção e trens especiaes, a administração, aproveitando provisoriamente do deposito de materiaes velhos um antiquissimo carro de 1ª classe, já bastante uzado e encostado por imprestavel, mandou reparal-o, fez segurar as suas paredes com dois tirantes de ferro, afim de evitar que cahissem com a trepidação da viagem.

Os wagões destinados ao transporte de mercadorias são em quantidade deficiente e estes poucos mui arruinados, com excepção de 10 pranchas com fueiros, que, de conformidade com o aviso n. 98, de 11 de agosto de 1913, a Compagnie des Chémíns de Fer Fédéraux de l'Est Brélien destacou, do material destinado á estrada Central da Bahia, para o serviço dessa estrada.

Além desses wagões, já a Compagnie des Chémíns de Fer montou este anno e incluiu no trafego dessa estrada um carro de passageiros de 1ª classe.

O aviso n. 98, já citado, auctorizou a companhia arrendataria a ceder, do material rodante destinado á estrada Central da Bahia, o seguinte, para ser empregado no trafego da Bahia e Minas:

- 6 carros de 1ª classe;
- 6 » » 2ª classe;
- 2 » » correio e bagagem;
- 10 wagões abertos de borda alta;
- 10 » para gado;
- 3 » » inflammaveis;
- 10 pranchas com fueiros.

Quando, pelo Governo, foi a companhia auctorizada a ceder esse material a essa estrada, e a importar igual quantidade para a Central da Bahia, já todo o material rodante novo, desta estrada, com excepção das 10 pranchas e de um carro de passageiros de 1ª classe, se achava descarregado e em parte montado em S. Felix, pelo que, como providencia mais rapida, foi pedido, por telegramma, outro material para ser remettido directamente para Ponta da Areia.

Nos primeiros mezes do anno vindouro todo o material acima referido se achará naquelle porto, removendo-se assim as irregularidades apontadas.

Sendo urgente e imprescindivel abastecer as locomotivas em Ponta da Areia com agua mais pura do que a que actualmnte é utilizada, estão sendo tomadas as providencias necessarias.

VIA PERMANENTE

Devido ao máo estado da linha foram augmentadas as turmas de conservação e creadas tres turmas de lastro, afim de poder attender aos reparos mais urgentes. A despeito mesmo dessa medida, não foi possível conseguir-se um serviço de trafego regular e com a precisa segurança, em vista do pessimo estado dos trilhos.

Em 31 de dezembro já se achavam reconstruidos 32 kilometros de linha, de conformidade com o decreto n. 10.582, de 26 de novembro de 1913, já citado.

Em todas as pontes e pontilhões foram substituidos os dormentes e trilhos e reparados alguns pontilhões, porém em caracter provisorio.

No trecho mineiro, no kilometro 202, foi preciso elevar um pouco o *grade* da linha com lastro arenoso, devido á enchente do rio Mucury.

E' indispensavel a elevação do *grade* nos seguintes pontos, onde a linha é sempre attingida pelas aguas, nas épocas da enchente do rio, ficando submersa:

— Kilometros 202, 267, 313, 323, 325 ao 333, 338 ao 340, 349, 353 ao 357, 364 e 369 ao 370.

ACCIDENTES

Devido ao pessimo estado da linha, houve muitos descarrilamentos de carros e wagões e de algumas locomotivas, sendo entre estes últimos de maior gravidade o que teve logar, em agosto, no kilometro 62, por se ter quebrado um engate e disparado o restante do trem, lançando de cima da tolda um guarda-freio, que foi esmagado pelas rodas dos wagões.

Em novembro, chocaram-se dois trens nocturnos, no kilometro 156, que conduziam pessoal para o prolongamento, e no kilometro 177 cahiu de um destes trens um guarda-freio, que se achava dormindo, fracturando um braço.

ESTRADA DE FERRO VICTORIA A MINAS

I

Os actos que regem as linhas da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas são: o decreto n. 4.337, de 11 de fevereiro de 1902, e accôrdo de 11 do mesmo mez e anno; decreto n. 7.455, de 8 de julho de 1909, e accôrdo de 13 do mesmo mez e anno; decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, e termo de contracto de 31 de janeiro de 1910.

Os que regem as da Companhia Leopoldina são: o decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, e termo de contracto de 26 de junho do mesmo anno.

A Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas depositou até 31 de dezembro de 1913 a importancia de 8.851:499\$, ouro, sendo..... 3.000:000\$ de accôrdo com a primeira auctorização, 2.851:499\$, ouro, em virtude da segunda e 3.000:000\$, pela ultima.

Este deposito corresponde á extensão de linha de 295*,050.

Nas tomadas de contas foi apurada a despeza de 8.933:105\$692, superior aos depositos auctorizados, tendo sido reconhecida a despeza de 8.169:598\$230 e glosada a de 763:507\$462.

O deposito correspondente aos 295^k,050 acima referidos, foi dispendido em 100 kilometros, concluidos e mais 48 por concluir; restam, pois, por atacar 148^k,321.

Resulta, portanto, que está sendo indevidamente paga a garantia de 60:000\$, ouro, por um trecho de estrada não concluido, estando o Governo obrigado ao pagamento de 30:000\$, ouro, desde que é a Companhia que cabe o encargo do custo da estrada, no caso de exceder este ao maximo garantido.

A extensão de todas as linhas, consideradas em conjunto, consta do seguinte quadro:

| | Em trafego | Em construcção | Com estudos approvados | Total |
|--|------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| Linhas da Companhia | | | | |
| Estrada de Ferro Victoria a Minas..... | 579 ^{km} ,278 | 51 ^{km} ,863 | 250 ^{km} ,103 | 881 ^{km} ,244 |
| Linhas da Companhia Leopoldina | | | | |
| Leopoldina | 328 ^{km} ,487 | — | — | 328 ^{km} ,487 |
| Somma | 907 ^{km} ,765 | 51 ^{km} ,863 | 250 ^{km} ,103 | 1.209 ^{km} ,731 |

As linhas em trafego são:

| | | |
|--|-----------------------|---------|
| Victoria á Diamantina e ramal de Itabira | 443 ^k ,162 | |
| Currallinho á Diamantina | 136 ^k ,416 | 579,278 |
| Sul do Espirito Santo..... | 159 ^k ,768 | |
| Ramal para o Estado de Minas. | 147 ^k ,187 | |
| Sub-ramal do Castello | 21 ^k ,532 | 328,487 |
| | | 907,765 |

II

a) Linhas da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas

Em trafego:

| | |
|---|---------|
| Victoria á Diamantina e ramal de Itabira (Victoria á Cachoeira Escura)..... | 443,162 |
| Currallinho á Diamantina | 136,416 |
| Total | 579,278 |

Em construcção:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Linha do Sant'Anna dos Ferros | 2,620 |
| » » Itabira | 37,843 |
| » » Currallinho á Diamantina | 11,400 |
| Total | 51,863 |

Com estudos approvados:

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Linha de Sant'Anna dos Ferros..... | 122,704 |
| Linha de Itabira | 127,399 |
| Total | <u>250,103</u> |

b) Linhas da « The Leopoldina Railway Company, Limited ».

Em trafego:

Sul do Espirito Santo:

| | |
|---|---------|
| Victoria a Cachoeiro do Itapemirim..... | 159,768 |
|---|---------|

Ramal para o Estado de Minas:

| | |
|--|----------------|
| Cachoeiro do Itapemirim á Espera Feliz.. | 147,187 |
| Sub-ramal do Castello | 21,532 |
| | <u>328,487</u> |

RESUMO

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| Linhas em trafego | 907 ^k ,765 |
| » » construcção | 51 ^k ,863 |
| » com estudos approvados..... | 250 ^k ,103 |
| | <u>1.209^k,731</u> |

III

MOVIMENTO FINANCEIRO

Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas:

Estrada de Ferro Victoria á Diamantina e ramal de Itabira:

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Receita | 1.455:972\$153 |
| Despeza | 1.690:484\$267 |
| <i>Deficit</i> | <u>234:512\$114</u> |
| Coefficiente de trafego | 116,10% |

Estrada de Ferro de Currealinho á Diamantina:

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Receita | 158:587\$850 |
| Despeza | 280:073\$495 |
| <i>Deficit</i> | <u>121:485\$645</u> |
| Coefficiente de trafego | 176,60% |

The Leopoldina Railway Company, Limited:

Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Receita | 550:817\$686 |
| Despeza | 734:177\$980 |
| <i>Deficit</i> | 180:360\$294 |
| Coefficiente de trafego | 132,74% |

Ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal do Castello:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Receita | 300:385\$483 |
| Despeza | 286:399\$590 |
| Saldo | 13:985\$893 |
| Coefficiente de trafego | 95,34% |

ESTRADA DE FERRO VICTORIA A DIAMANTINA E RAMAL DE ITABIRA

PARTE EM TRAFEGO

Concessionaria — Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas.
 Cláusula de garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital fixado pelo Governo, não excedendo ao maximo de 30 contos, ouro, por kilometro.

| | |
|---|----------|
| Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1913 | 443*,102 |
| Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1912 | 443*,102 |

A linha em trafego começa na estação de Argollas e estende-se até á de Cachoeira Escura. Nessa extensão comprehendem-se: a linha de Victoria á Diamantina, desde Argollas até barra de Santo Antonio, e o ramal de Itabira, desde esse ponto de bifurcação até Cachoeira Escura.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | 1912 | 1913 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Receita | 1.401:210\$455 | 1.455:972\$153 |
| Despeza | 1.374:232\$494 | 1.090:484\$267 |
| Saldo | 26:977\$961 | 234:512\$114 |
| Coefficiente de trafego ... | 98,07 % | 116,10 % |

Comparação da Receita nos dois ultimos annos.

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇA |
|--------------------------|------------|----------------|------------|----------------|-------------|
| | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos | |
| Passageiros..... | 76,429 | 263:334\$900 | 74,999 | 256:153\$800 | 7:181\$100 |
| Bagagens e encomendas... | 484,591 | 27:606\$300 | 505,786 | 28:518\$000 | 911\$700 |
| Mercadorias..... | 32.111,920 | 1.056:915\$030 | 30.174,413 | 1.014:340\$100 | 42:574\$930 |
| Trens especiaes..... | 2 | 147\$500 | 25 | 4:608\$100 | 4:460\$600 |
| Animaes..... | 4.133 | 40:507\$000 | 3.731 | 25:937\$400 | 14:569\$600 |
| Vehiculos..... | 8 | 109\$800 | 4 | 225\$200 | 115\$400 |
| Telegrammas..... | 10.981 | 14:545\$379 | 10.886 | 15:425\$192 | 879\$813 |
| Rendas diversas..... | — | 52:806\$194 | — | 56:002\$663 | 3:196\$469 |
| | | 1.455:972\$153 | | 1.401:210\$455 | 54:761\$698 |

No producto do transporte de mercadorias em 1913 está incluída a quantia de 35:606\$940, importancia de fretes não cobrados, pelo transporte do material metallico para a construcção da linha de Itahira.

COMPARAÇÃO DA DESPEZA

| | |
|-----------------------|----------------|
| Despeza em 1913 | 1.690:484\$267 |
| Despeza em 1912 | 1.374:232\$494 |

Acrescimento em 1913 316:251\$773

As verbas de despeza que mais augmentaram foram: Locomoção, Via Permanente e Trafego.

TRAFEGO

Circularam durante o anno 2.861 trens, que percorreram 519.746 kilometros, assim discriminados:

| | Numero de trens | Percorso |
|---------------------------------------|-----------------|----------|
| Trens mixtos | 1.777 | 362.511 |
| » de carga | 243 | 36.284 |
| » especiaes | 2 | 72 |
| » em serviço da Companhia | 95 | 26.046 |
| Trens em serviço da construcção | 5 | 1.813 |
| Trens de lastro | 546 | 68.029 |
| » » carros vasios | 493 | 24.991 |
| Total..... | 2.861 | 519.746 |

Houve em 1913 um augmento de 521 trens e 95.097 kilometros de percurso. Está em vigor o horario approved pela Inspectoria em dezembro do anno passado e que entrou em vigor no dia 1 de janeiro.

De accidentes occorridos no trafego, durante o anno, resultaram as mortes de duas pessoas e ferimentos em outras duas.

LOCOMOÇÃO

No serviço de tracção a Estrada empregou durante o anno 20 locomotivas, sendo sete do typo Mogul, 11 do typo Ten-Wheel e duas do typo Mallet. Estas duas ultimas locomotivas, que foram adquiridas especialmente para tracção dos trens de madeira, estão actualmente paradas.

O percurso total destas locomotivas foi de 557.322 kilometros.

A estrada dispõe mais do seguinte material rodante:

| | |
|--|-----|
| Carros de passageiros de 1ª classe | 5 |
| » » » » 2ª » | 4 |
| » mixtos | 4 |
| » para correio e bagagens | 6 |
| » de inspecção | 2 |
| » para pagamento | 1 |
| Wagons fechados para mercadorias | 56 |
| » para animaes | 10 |
| » » inflammaveis | 3 |
| » plataforma | 117 |

Comquanto tenha tido um augmento de 21, o numero de wagons fechados, é ainda insufficiente para satisfazer a necessidade do trafego.

As officinas em João Neiva e o deposito em Porto Velho funcionaram com regularidade, executando os concertos e reparações necessarios no material rodante, sobresahindo as grandes reparações feitas nas locomotivas ns. 3, 5 e 8.

VIA-PERMANENTE

A linha acha-se em condições regulares de segurança, apesar de haver sido um tanto descuidada a sua conservação nos 9 primeiros mezes do anno. As obras d'arte estão tambem em boas condições de segurança, tendo continuado o rebitamento das pontes, cujas peças estavam ligadas por parafusos.

As estações estão bem conservadas, precisando algumas de augmento de capacidade nos armazens e de acrescimos para accommodações dos agentes e de suas familias.

Fizeram-se reparações em diversas estações, casas de turmas e obras d'arte.

Foi substituido o seguinte material:

| | |
|------------------|--------|
| Dormentes | 43.690 |
| Trilhos | 191 |
| Tire-Fonds | 200 |

| | |
|-----------------------|----------------|
| Talas de junção | 266 |
| Parafusos | 28.037 |
| Grampos | 28.758 |
| | m ³ |
| Lastro | 78.677 |

A linha telegraphica está mal conservada. Para a sua conservação foram empregados 903 isoladores e 1.359 postes de madeira.

Trabalhos complementares:

Foram reconstruidos os boeiros dos kilometros 120, 157 e 182, um muro de ala da ponte do rio Marinho, um dito do boeiro do kilometro, 173, á represa do carneiro hydraulico de Baunilha e iniciada a reconstrução do muro de arrimo do kilometro 71.

Construiram-se 14 boeiros, 3 valletas de exgotto de alvenaria, um muro de arrimo, um armazem em Natividade, um prolongamento de 50 metros, no triangulo de reversão de Porto Velho, 2 desvios de 225 metros cada um na estação de S. Carlos, uma rampa para embarque e desembarque de gado no kilometro 358, um encanamento de 1.148 metros de extensão para conduzir agua para a caixa do depósito de Porto Velho.

Foi iniciada a construção de um muro de arrimo no kilometro 94.

Finalmente foram alargados alguns cortes nos kilometros 8-10-348 e 396.

ESTRADA DE FERRO DE CURRALINHO A DIAMANTINA

EXTENSÃO EM TRAFEGO em 31 de dezembro
de 1913 136*,100

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 158:587\$850 |
| Despeza | 280:073\$495 |
| <i>Deficit</i> | 121:485\$045 |
| Coefficiente de trafego..... | 176,60% |

RECEITA EM 1913

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Passageiros | 40:928\$600 |
| Bagagens e encommendas | 5:675\$000 |
| Animacs | 372\$400 |
| Mercadorias | 108:197\$400 |
| Vehiculos | 88\$700 |
| Telegrammas | 1:375\$500 |
| Armazenagens | 31\$000 |
| Rendas diversas | 403\$250 |
| Renda eventual | 1:051\$600 |
| Trens especiaes | 464\$400 |
| Total | 158:587\$850 |

DESPEZA EM 1913

| | |
|----------------------|---------------------|
| Administração | 10:927\$449 |
| Trafego | 32:590\$504 |
| Locomoção | 82:849\$435 |
| Via-Permanente | 143:853\$411 |
| Telegrapho | 3:852\$696 |
| Fiscalização | 6:000\$000 |
| Total | 280:073\$495 |

COMPARAÇÃO DA RECEITA NOS DOUS ULTIMOS ANNOS

| Designação | 1912 | 1913 | Differenças |
|-----------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|
| Passageiros | 25:710\$900 | 40:928\$600 | + 15:217\$700 |
| Bagagens e encomendas | 3:503\$200 | 5:075\$000 | + 2:171\$800 |
| Animaes | 379\$000 | 372\$400 | — 6\$600 |
| Mercadorias | 55:410\$400 | 108:197\$400 | + 52:787\$000 |
| Vehiculos | — | 88\$700 | + 88\$700 |
| Telegrammas | 1:120\$500 | 1:375\$500 | + 255\$000 |
| Armazenagens | 49\$000 | 31\$000 | — 18\$000 |
| Rendas diversas..... | 2:265\$110 | 1:919\$250 | — 345\$860 |
| Total..... | 88:438\$110 | 158:587\$850 | + 70:149\$740 |

COMPARAÇÃO DA DESPEZA NOS DOUS ULTIMOS ANNOS

| Designação | 1912 | 1913 | Differenças |
|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Administração fiscal.. | — | 16:927\$449 | 16:927\$449 |
| Trafego | 35:739\$793 | 32:590\$504 | — 3:149\$289 |
| Locomoção | 33:115\$153 | 82:849\$435 | + 49:734\$282 |
| Via-permanente | 107:376\$087 | 143:853\$411 | + 36:477\$324 |
| Telegrapho | 1:140\$299 | 3:852\$696 | + 2:712\$397 |
| Total..... | 177:371\$332 | 280:073\$495 | 102:702\$163 |

Durante o anno de 1913 completou-se a esplanada de Diamantina e assentou-se a via-permanente na extensão de 61.316 metros. Foram montadas as pontes dos rios Pardo, Tamanduá, Bexiga e Baraúna, de 30 e de 10 metros de vão respectivamente as duas primeiras, e de 15 cada uma das duas ultimas.

As estações de Baraúna, no kilometro 120 e de Guinda no 136, foram inauguradas respectivamente a 3 de agosto e 15 de dezembro.

Construíram-se as casas de turnas dos kilometros 100, 110, 130 e iniciou-se a do 140.

No dia 8 de agosto um grande incendio atcado por fagulhas de uma locomotiva na pilha de cinco mil dormentes, que estava sob a ponte do rio Pardo, inutilizou-a completamente. Por causa disto foi construída uma nova ponte provisoria, até que a definitiva seja reparada.

A linha telegraphica na extensão de 51.518 metros e a cerca de arame na extensão de 50.978 metros ficaram construídas.

O trafego fez-se regularmente durante todo o anno.

ESTAÇÕES EM TRAFEGO DA ESTRADA DE FERRO DE CURRALINHO
A DIAMANTINA:

| Nomes das estações | Kilometros | Altitude |
|------------------------|------------|-----------------------|
| Curralinho | — | 607 ^m ,200 |
| Roga do Brejo..... | 23,500 | 548 ^m ,000 |
| Santo Ilyppolito | 39,000 | 509 ^m ,800 |
| Rodeador | 68,100 | 669 ^m ,400 |
| Riacho das Varas..... | 84,596 | 960 ^m ,000 |
| Baraúna | 120,000 | — |
| Guinda | 136,100 | — |

CONDIÇÕES TECHNICAS

Planta :

| | |
|---|-------------------------|
| Alinhamentos rectos..... | 81.414 ^m ,55 |
| Curvas de raio de mais de 300 metros | 3.731 ^m ,02 |
| Curvas de raio de menos de 300 metros | 62.373 ^m ,42 |

Perfil :

| | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Extensão em patamar..... | 40.914 ^m ,00 |
| » » rampa e contra-rampa | 106.602 ^m ,00 |

A rampa maxima é de 0,025 e foi empregada na extensão de 6.596^m,40.

A extensão da linha de Curralinho á Diamantina é de 147.516 metros.

CONSTRUCÇÃO DAS LINHAS DE SANT'ANNA DOS FERROS E DE ITABIRA DE MATTO DENTRO

Linha de Itabira :

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Extensão em construcção..... | 37 ^{km} ,843 |
| » com estudos approvados..... | 127 ^{km} ,399 |

Aos 30 de dezembro de 1912, foi inaugurado, em continuação á linha tronco, o trecho de 16^{km},748 da linha de Itabira, desde a origem, proximo á barra do rio Santo Antonio, até a estação de Cachoeira Escura.

O trecho inaugurado, entre Nack e Cachoeira Escura, não estava completamente prompto, faltando o lastramento da linha em grande extensão e estando algumas obras d'arte por se concluirem.

O lastramento (com terra) e quasi todas as obras d'arte foram concluidos em 1913.

Entre as obras d'arte distingue-se por sua importancia a ponte sobre o rio Santo Antonio.

Durante o anno de 1913 nenhum trecho foi entregue ao trafego. Os trabalhos de construcção proseguiram com grande morosidade, devido talvez á crise financeira.

O assentamento de trilhos está quatro kilometros adiante de Cachoeira Escura.

A terraplenagem chegou ao kilometro 56.

O serviço mais importante foi a montagem da ponte sobre o rio Santo Antonio, de 110 metros de comprimento, com dous vãos de 55 metros cada um.

Especificação dos trabalhos executados em 1913 :

Locação de variantes approvadas entre as estacas:

| | Metros |
|-----------------------------|----------------|
| 1.855 e 1.913 = | 1.160 |
| 1.928 e 2.032 = | 2.080 |
| 2.735 e 2.781 = | 920 |
| 2.898 e 2.779 = | 2.380 |
| | m ² |
| Roçada em matta virgem..... | 52.200 |
| | Metros |
| Caminhos de serviço..... | 1.100 |

Movimento de terra :

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 154.174m ³ ,255 |
| » » pedra solta..... | 40.221m ³ ,200 |
| » » rocha | 15.976m ³ ,100 |
| Total..... | 210.371m ³ ,555 |

Obras d'arte :

| | |
|---|------------------------|
| Excavação para fundação a secco..... | 117m ³ ,266 |
| Excavação para fundação com escoramento | 323m ³ ,268 |
| Excavação para fundação com exgotto a tres metros de profundidade..... | 74m ³ ,756 |
| Excavação para fundação com exgotto a quatro metros de profundidade.... | 453m ³ ,728 |
| Concreto com argamassa de 1 de cimento e 1 ½ de areia..... | 662m ³ ,248 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 503m ³ ,126 |
| » » lajões | 4m ³ ,278 |
| » » pedra com argamassa de 2 de cimento e 3 de areia..... | 356m ³ ,966 |
| Alvenaria de aparelho..... | 8m ³ ,358 |
| Cantaria | 14m ³ ,200 |
| Rejuntamento | 497m ² ,10 |
| Vigas de madeira de lei..... | 177m ³ ,380 |
| Ferro em obra..... | 367 ^t ,131 |
| Superstructura metallica | 142 ^t ,802 |

Via-permanente :

| | |
|---|-----------------------|
| Dormentes (numero)..... | 8.451 |
| Trilhos e accessorios..... | 390 ^t ,880 |
| | Metros |
| Assentamento da linha com nivelamento | 4,200 |
| Transporte do material metallico até o logar do emprego..... | 5.133.702 |

Obras d'arte concluidas — Ponte sobre o rio Santo Antonio:

| | |
|--|------------|
| Pontilhão de 2 ^m ,50 na estaca..... | 517 + 15 |
| Boeiro em arco de 2 ^m ,00 na estaca.... | 632 + 18 |
| Pontilhão de 5 ^m ,00 na estaca..... | 656 + 16 |
| » » 5 ^m ,00 na estaca..... | 711 + 9 |
| » » 5 ^m ,00 na estaca..... | 1.191 + 15 |

Linha tronco para Sant'Anna dos Ferros :

Os trabalhos de construcção estão na estaca 4.183.

| | |
|--------------------------------|------------------------|
| Têm de estudos approvados..... | 122 ^{km} ,704 |
| » em construcção..... | 2 ^{km} ,620 |

Os trabalhos executados em 1913 constam apenas da seguinte terraplenagem sem nenhuma obra d'arte:

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Excavação em terra..... | 17.768 ^{m³} ,100 |
| » » pedra solta..... | 5.838 ^{m³} ,100 |
| » » rocha | 1.776 ^{m³} ,800 |
| Total,..... | 25.383 ^{m³} ,000 |

ESTRADA DE FERRO DO CORGOVADO

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 3824 ^m ,00 |
| Bitola | 1 ^m ,00 |

(Não gosa de garantia de juros)

Cessionaria — «The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited», por decreto n. 6.040, de 29 de maio de 1907.

Capital empregado:

O capital empregado e incluído no capital da «The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company», foi de 712:000\$ tendo sido o custo kilometrico de 186:192\$468.

São os seguintes os pontos de parada, com as suas respectivas distancias, referidas á estação do Cosme Velho, e altitudes:

| | Distancias | Altitudes |
|----------------------|---------------------|-----------------------|
| Cosme Velho..... | 0 ^m ,000 | 38 ^m ,800 |
| Morro do Inglez..... | 0 ^m ,700 | 141 ^m ,200 |
| Sylvestre | 1 ^m ,260 | 254 ^m ,600 |
| Paineiras | 2 ^m ,750 | 465 ^m ,000 |
| Corcovado | 3 ^m ,824 | 667 ^m ,800 |

As condições technicas da linha são as seguintes:

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| Extensão da linha..... | 3824 ^m ,000 |
| » em alinhamento recto..... | 1157 ^m ,000 |
| » em curvas..... | 2667 ^m ,000 |
| Raio minimo..... | 120 ^m ,076 |

A rampa maxima é de 33 %, empregada em pequena extensão no trecho de Paineiras ao Alto do Corcovado.

Dispõe de dous desvios com a extensão total de 172 metros e entre as suas obras d'arte conta 31 boeiros de vão menor de tres metros, tres pontilhões e uma ponte com a extensão de 75 metros, com um vão livre maximo de 20 metros.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Foi o seguinte o movimento financeiro dessa estrada nestes ultimos annos:

| | Receita | Despeza | Saldo |
|-----------|-------------|-------------|-------------|
| 1910..... | 67:627\$000 | 57:125\$490 | 10:502\$510 |
| 1911..... | 75:369\$000 | 64:063\$950 | 11:305\$050 |
| 1912..... | 82:642\$700 | 63:588\$695 | 19:054\$005 |
| 1913..... | 71:110\$400 | 67:487\$954 | 3:622\$446 |

Via-permanente — O estado de conservação da linha é satisfactorio, tendo-se despendido com esta conservação:

| | |
|-----------|-------------|
| 1910..... | 11:126\$000 |
| 1911..... | 16:670\$340 |
| 1912..... | 13:127\$740 |
| 1913..... | 20:028\$050 |

Locomoção — O serviço de locomoção foi feito por tres locomotivas electricas, que fizeram o percurso de 18.693^{km},5.

A despeza elevou-se, comprehendida a da força motriz, a 30:928\$800, consumindo-se 167.150 kilowats de energia electrica, no valor de 4:190\$380.

As despezas com a locomoção tem sido:

| | |
|-----------|-------------|
| 1910..... | 33:748\$490 |
| 1911..... | 34:186\$000 |
| 1912..... | 36:116\$014 |
| 1913..... | 30:928\$804 |

Trafego — O serviço foi feito com regularidade por 4.862 trens com o percurso total de 18.693^m,5, sendo:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|-----------------------------|--------|---------------------------|
| Trens em serviço ordinario. | 4.572 | 16.339 ^{km} ,300 |
| » especiaes | 65 | 549 ^{km} ,800 |
| » de lastro..... | 227 | 1.804 ^{km} ,400 |

O total do percurso kilometrico dos trens de passageiros foi de 16.889^{km},1.

O numero de trens por dia referidos á extensão média foi:

| | |
|----------------------|------|
| De passageiros | 12,1 |
| De lastro..... | 1,28 |

Foram transportados 54.797 passageiros, que produziram a renda de 71:110\$400.

Os passageiros transportados foram:

Do Cosme Velho ao Sylvestre, 1.522 passagens simples;
Do Cosme Velho ás Paineiras, 6.019 passagens de ida e volta;
Do Cosme Velho ao Corcovado, 10.956 passagens de ida e volta;
Do Sylvestre ao Cosme Velho, 1.115 passagens simples;
Do Sylvestre ao Corcovado, 8.762 passagens de ida e volta;
De Paineiras ao Corcovado, 373 passagens de ida e volta.

A despeza com o trafego tem sido:

| | |
|-----------|------------|
| 1910..... | 5:700\$000 |
| 1911..... | 6:084\$970 |
| 1912..... | 6:651\$250 |
| 1913..... | 9:338\$500 |

Numero de passageiros transportados:

| | |
|-----------|--------|
| 1910..... | 47.919 |
| 1911..... | 30.743 |
| 1912..... | 71.307 |
| 1913..... | 48.182 |

Horarios e tarifas — Continuam em vigor os approvados, em caracter provisório, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, em dezembro de 1910.

Occorrencias — Não houve occurrencias.

Hotel das Paineiras — Não deu, ainda, a companhia, começo aos melhoramentos de que tanto carece o Hotel das Paineiras, faltando, assim, ao cumprimento da clausula VI das que acompanharam o decreto n. 7.480, de 29 de julho de 1907.

The Leopoldina Railway Company, Limited

ESTRADA DE FERRO DO NORTE

| | |
|---|-----------------------|
| Praia Formosa (cargas) a Entroncamento, | 46 ^{km} ,138 |
| » » (passageiros) a Entroncamento | 45 ^{km} ,262 |

(Não gosa de garantia de juros)

Cessionaria — « The Leopoldina Railway Company, Limited. »

TRAFEGO

Movimento financeiro:

| | |
|---------------|----------------|
| Receita | 2.613:556\$041 |
| Despeza | 1.605:697\$780 |
| Saldo..... | 1.007:858\$261 |

Coefficiente de trafego, 64,43 %.

RECEITA

Passageiros:

| | | |
|-----------------|--------------|----------------|
| Suburbios | 621:389\$900 | |
| Interior | 665:006\$600 | 1.286:396\$500 |

Bagagens e encomendas:

| | | |
|----------------------|--------------|----------------|
| Suburbios | 50:716\$375 | |
| Interior | 213:457\$050 | 264:173\$425 |
| Animaes | | 3:428\$700 |
| Carros | | 3:560\$500 |
| Mercadorias | | 1.040:990\$256 |
| Telegrammas | | 1:576\$100 |
| Armazenagens | | 3:995\$500 |
| Certificados | | 949\$000 |
| Rendas diversas..... | | 8:486\$060 |

2.613:556\$041

DESPEZA

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Administração superior, contabilidade, etc..... | — | 25:696\$780 |
| Trafego: | | |
| Administração | 7:394\$860 | |
| Estações | 653:313\$350 | |
| Movimento | 413:902\$760 | 774:610\$970 |

Locomoção:

| | | |
|---------------------|--------------|--------------|
| Administração | 15:555\$840 | |
| Tração | 446:958\$500 | |
| Officinas | 117:051\$180 | 579:565\$520 |

Linha:

| | | |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Administração | 13:740\$170 | |
| Conservação ordinaria..... | 169:641\$370 | |
| Polícia e vigilância..... | 38:377\$930 | |
| Telegrapho | 4:065\$040 | 225:824\$510 |

1.605:697\$780

Trens:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|---------------------------|--------|---------------------------|
| Trens de passageiros..... | 32.914 | 698.337 |
| » mixtos | — | — |
| » de cargas..... | 4.559 | 90.192 |
| Serviço da estrada..... | 2.296 | 9.631 |
| Total..... | 39.769 | 798.160 |

Os trens de passageiros subdividem-se em:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|-------------------------|--------|---------------------------|
| Trens de suburbios..... | 27.556 | 449.505 |
| » do interior..... | 5.358 | 248.832 |

Vehiculos — Serviço remunerado:

Carros de 1ª classe:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|-----------------|--------|---------------------------|
| Suburbios | 57.350 | 882.092 |
| Interior | 14.232 | 644.619 |

Carros de 2ª classe:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|-----------------|---------|---------------------------|
| Suburbios | 118.608 | 1.820.423 |
| Interior | 1.715 | 168.805 |

Carros mixtos:

| | Numero | Kilometros percorridos |
|------------------------------|--------|---------------------------|
| Interior | 3.715 | 168.805 |
| Carros de bagagem e correio. | 6.349 | 292.842 |
| Wagões de animaes..... | 1.688 | 45.363 |
| » » mercadorias | 58.441 | 1.171.642 |

UTILIZAÇÃO DOS TRENS E VEICULOS

Numero de viajantes embarcados :

| | | |
|-----------------|-----------|-----------|
| 1ª classe: | | |
| Suburbios | 886.462 | |
| Interior | 455.394 | 1.341.856 |
| | | <hr/> |
| 2ª classe: | | |
| Suburbios | 2.556.388 | |
| Interior | 47.894 | 2.604.282 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 3.946.138 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro :

| | | |
|-----------------|------------|------------|
| 1ª classe: | | |
| Suburbios | 8.864.620 | |
| Interior | 21.327.619 | 30.192.239 |
| | | <hr/> |
| 2ª classe: | | |
| Suburbios | 25.563.880 | |
| Interior | 1.573.741 | 27.137.621 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 57.329.860 |

Percurso dos logares offerecidos :

| | | |
|-----------------|-------------|-------------|
| 1ª classe: | | |
| Suburbios | 37.047.864 | |
| Interior | 30.296.098 | 67.343.962 |
| 2ª classe: | | |
| Suburbios | 109.225.380 | |
| Interior | 9.959.090 | 119.184.470 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 186.528.432 |

Numero de animaes embarcados :

| | |
|--------------------------|-------|
| Vaccum | 1.758 |
| Cavallar | 258 |
| Suino, caprino, etc..... | 86 |
| | <hr/> |
| | 2.102 |

Numero de animaes transportados a um kilometro :

| | Numero | Kilometros percorridos |
|---------------------------|--------|---------------------------|
| Animaes de montaria | 258 | 10.571 |
| Bois, vacas, etc..... | 1.758 | 29.824 |
| Cães, porcos, etc..... | 86 | 778 |
| | | <hr/> |
| | | 41.173 |

Numero de toneladas de bagagens e encomendas embarcadas :

| | |
|--------------------|-------------------|
| Suburbios | 4.374,683 |
| Interior | 14.741,836 |
| | <hr/> |
| Total | 29.116,519 |

Numero de toneladas de mercadorias embarcadas :

Excluidos os transportes em serviço. 442.835,461

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro :

8.139.745,303

Especificação das mercadorias :

| | Kilogrammas |
|-----------------------------|--------------------|
| Café | 106.116.411 |
| Assucar | 16.123.726 |
| Algodão | 3.806.280 |
| Aguardente | 6.011.010 |
| Fumo | 554.583 |
| Madeiras | 37.652.479 |
| Cereaes | 72.895.254 |
| Sal | 5.008.350 |
| Diversas de importação..... | 111.335.119 |
| » » exportação | 83.332.249 |
| | <hr/> |
| Total | 442.835.461 |

Telegrapho — Telegrammas particulares 2.106, com 17.651 palavras.

Locomoção — Combustivel e lubrificantes:

| | Locomotivas |
|-------------------------------------|---------------------|
| Carvão de pedra — 9.347.100 kilos.. | 317:156\$200 |
| Lenha — 195 metros cubicos..... | 790\$570 |
| | <hr/> |
| Total | 317:946\$770 |
| Graxa — 10 kilos..... | 6\$040 |
| Oleos — 19.069 kilos..... | 4:666\$200 |
| Estôpa — 4.506 kilos..... | 1:648\$200 |
| | <hr/> |
| Total | 324:267\$210 |

Vehiculos :

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Oleo — 1.602 kilos..... | 303\$700 |
| Graxa — 114 kilos..... | 49\$000 |
| Estôpa — 167 kilos..... | 60\$940 |
| Total..... | 413\$640 |

Percurso das locomotivas :

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| | Kilometros |
| Em trens regulares e remunerados..... | 788.529 |
| » » não remunerados | 9.631 |

Officinas :

Importancia das reparações:

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Locomotivas | 29:314\$150 |
| Carros de passageiros..... | 51:895\$170 |
| Wagões diversos | 15:554\$780 |
| Total..... | 96:764\$400 |

Linha — Via-permanente — Material substituido:

| | |
|-------------------------------|--------|
| Trilhos | 7 |
| Chaves e cruzamentos..... | 1 |
| Agulhas | 1 |
| Chapas de junção (pares)..... | 15 |
| Parafusos | 2.821 |
| Grampos | 4.256 |
| Dormentes | 11.430 |

Serviços de conservação ordinaria :

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| | Metros |
| Nivelamento | 40.251 |
| Vallas limpas..... | 17.719 |
| Valletas | 19.071 |
| Exgottos | 24.805 |
| Repregação | 22.570 |
| Juntas niveladas..... | 5.317 |
| » apertadas..... | 7.152 |
| | m2 |
| Capinação | 39.728 |
| Rogada | 215.302 |
| Obrus d'arté, limpas..... | 94 |
| Passagens de nivel, preparadas..... | 5 |

VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS

Movimento de terra :

Repararam-se as linhas dos desvios e respectivas chaves das estações Praia Formosa-passageiros e Praia Formosa-cargas. Refor-

cou-se e nivelou-se o aterro das linhas entre a rua Figueira de Mello e a Ponte sobre o rio Maracanã.

No pateo da estação de cargas assentou-se um desvio de 100 metros para o armazem provisório de inflammaveis.

Alargou-se o aterro de ambos os lados da linha no kilometro 7,090, em uma extensão de 185 metros; reforcou-se o talude da linha n. 2, no kilometro 9,780, em uma extensão de 115 metros e alargou-se a plataforma das linhas ns. 1 e 2, entre os kilometros 13,000 e 13,448. Nesses serviços foi empregado um volume de terra de 3.850 metros cubicos.

Para desviar uma entrada na parte interna da linha circular de Merity, construíram-se 220 metros lineares de caminho, com aterro de 0^m,30 a 0^m,70 e com uma largura constante de cinco metros.

No kilometro 45 alargou-se o aterro em uma extensão de 420^m,00 e no kilometro 39,063 fez-se identico serviço, em uma extensão de 157^m,00 com uma largura de cinco metros, para assentamento de uma linha provisoria.

Na estação de Entroncamento construiu-se um aterro de 228^m,50, para assentamento de uma linha ligando a Norte com a Grão Pará e constituindo o terceiro lado de um triangulo de reversão.

A construção do desvio na estação de Actura exigiu uma escavação de 117 metros de extensão e 233 metros de aterro com altura média de 0^m,35.

O aterro entre Sarapuby e Actura foi reforçado e nivelado e com esse serviço foram empregados 915 metros cubicos de terra.

Continuou o movimento de terra para duplicação da linha no trecho de Merity a Sarapuby. Nos kilometros 22 e 23 fez-se escavação para rebaixo da linha 1, e aproveitaram-se as terras para alargamento e levantamento do aterro do kilometro 22. O volume extrahido e transportado foi de 5.850 metros cubicos.

Obras d'arte

Na ponte do kilometro 3,384 foram essentadas duas vigas de 6^m,10, que tinham sido cravadas em 1912, e foram substituidas por vigas metallicas as vigas de trilhos e de madeiras das seguintes pontes:

Kilometro 11,393 vão livre cinco metros de vãos;

» 13,012 » » » » » » ;
» 15,209 » » » » » » .

Nos pontilhões de tres metros de vão dos kilometros 5,850 e 8,493, foram substituidas por vigas duplo T, armadas, as vigas de madeira existentes nas linhas 1 e 2.

No kilometro 7,090 construiu-se uma ponte de 8^m,80 de vão, com vigas metallicas, para melhorar a passagem das aguas do rio Faria.

A ponte foi construida para quatro linhas, empregando-se um volume de 300^m³,510 de alvenaria ordinaria com argamassa de 1 x 3, nos dous encontros.

No kilometro 13,012 prolongaram-se as alvenarias dos encontros do pontilhão de cinco metros em uma extensão de 8^m,20 e assentaram-se

vigas duplo T para a linha de acesso da circular da Penha, e no kilometro 13,200 prolongaram-se de 5^m,50 as alvenarias do boeiro capeado de 1^m,00 × 0^m,60.

Na estação de Actura, no desvio para carregamento de areia, empregaram-se 15 tubos de cimento de 0^m,60 de diametro.

Foram substituidas por vigas metallicas as vigas de trilhos dos seguintes pontilhões:

| | | | | |
|-----------|--------|-----------|---------------------|---------------------|
| Kilometro | 30,594 | vão livre | 4 ^m ,10; | |
| » | 35,037 | » | » | 5 ^m ,00; |
| » | 44,000 | » | » | 4 ^m ,90. |

e por vigas duplo T, armadas, as vigas de trilhos dos seguintes pontilhões:

| | | | | |
|-----------|--------|-----------|---------------------|---------------------|
| Kilometro | 36,019 | vão livre | 2 ^m ,95; | |
| » | 42,280 | » | » | 2 ^m ,95; |
| » | 43,424 | » | » | 2 ^m ,95; |
| » | 44,300 | » | » | 2 ^m ,00. |

No pontilhão do kilometro 44,300, além da substituição das vigas, foram tambem prolongados os muros em uma extensão de 2^m,50.

No triangulo de reversão de Entroncamento construíram-se os encontros de alvenaria para um pontilhão esconso de quatro metros de vão.

No kilometro 29,000, da variante Sarapuhý-Actura, começou-se a construção de uma ponte de cinco metros de vão, para via dupla, de alvenaria ordinaria de pedra e base de concreto sobre estacada.

A obra achava-se bem adiantada a 31 de dezembro.

Fizeram-se reparos e modificações na ponte levadiça de madeira sobre o rio Iguassú.

Para a ponte definitiva do primitivo projecto, fez-se escavação com enseccadeira de 16^m,00 × 7^m,00 até 6^m,20 do nivel do sólo. Batearam-se 55 estacas de madeira de lei, que penetraram, em média, 12 metros. Construíram-se tambem dous jogos cylindricos de alvenaria de tijolo, de 4^m,00 de diametro interno e 1^m,50 de parede, enterrados de 2^m,80. A companhia, em requerimento de 21 de julho, pediu autorização para modificar o projecto da ponte de vão movel por projecto de ponte fixa.

No kilometro 21,915 levantaram-se os encontros do boeiro aberto de tres metros de vão até o nivel do aterro e prolongaram-se os muros para receberem duas linhas. Prepararam-se e assentaram-se dous jogos de vigas duplo T, armadas.

Estações e edificios

Concluiu-se a construção do muro para fechar o pateo da estação de cargas, no Cúes do Porto, ao lado da rua Quatro.

Levantou-se um muro de frontal entre o armazem n. 1 e o muro da rua Quatro. Construíram-se rampas de alvenaria para acesso ás plataformas do armazem 2. Fizeram-se divisões de madeira dentro dos armazens 1 e 2, para guardar volumes incursos em armazenagem e para isolar o telephone.

Em frente ao armazem provisório para inflammaveis calçou-se uma área de 350 metros quadrados com parallelepipedos e meios fios de pedra. Modificou-se parte do deposito de cimento, adaptando-o para armazem provisório de inflammaveis.

Na estação da Praia Formosa (passageiros) assentaram-se dous grupos de reservadas, no pateo, para uso do pessoal do trafego e da locomoção. Retirou-se o soalho de pranchões de madeira em frente do armazem de aves, na plataforma dos trens de Petropolis e substituiu-se por concreto, com capa de cimento. Construiu-se uma valla de tijolos, de 130 metros, para encaminhar as aguas pluvias e as de lavagem do armazem de aves.

No abrigo de carros, collocaram-se telhas de vidro e lampadas electricas para melhorar a illuminação de dia e de noite.

Nas estações de Bomsuccesso, Ramos e Penha fizeram-se installações de lampadas electricas. Em Ramos, na casa de moradia do agente, fez-se uma fossa aseptica e um tanque para lavagem.

Começou-se em Cordovil a montagem e cravação da superstructura metallica — Typo suburbano — para cobertura da estação.

Para sustentação do aterro das plataformas da linha 2, das estações de Cordovil e Vigario Geral, construiu-se muro de alvenaria de pedra secca de 120 metros cubicos e 43 metros cubicos respectivamente.

Ficou terminada a construcção das duas casas de turma na estação de Merity, com a área total de 214m²,5, e de mais outras duas no pateo da estação de Triagem e no da Penha, com a mesma área, sendo a desta ultima construida sobre pilares de alvenaria.

Na estação de Cordovil ficaram concluidos os alicerces para uma casa de turma, de 16m,50 X 6m,50.

Alargou-se o pateo por traz da estação de Actura e aterrou-se uma parte para facilitar o movimento das carroças.

Assentaram-se duas guaritas para o telegrapho e dormitorio do pessoal encarregado da manobra da ponte levadiça do Iguassú.

VIA - PERMANENTE.

Os cruzamentos provisorios com a linha de bondes na rua D. Anna Nery foram substituidos por definitivos.

Modificou-se a posição de uma chave de entrada no abrigo de machinas em Praia Formosa (passageiros). Assentaram-se quatro chaves. Alterou-se parte de um desvio na extensão de 185 metros e assentaram-se 230 metros de linha para ligação com a linha do caés.

Mudou-se a posição dos semaphoros ns. 6 e 7 na estação da Penha, e assentou-se um a 400 metros da estação de Merity, para reger a entrada dos trens do lado de Sarapuhy.

Modificou-se a posição das chaves de traspasse da estação da Penha, lado de cima, para mais perto da estação. Deslocaram-se as linhas 1 e 2 para a direita, entre os kilometros 13,019 e 13,469 e assentou-se uma linha de 510 metros á esquerda da linha 1, com chave de bifurcação no kilometro 12,964, para accesso independente dos trens á circular da Penha.

Na estação de Actura assentaram-se 435 metros de trilhos para o desvio de carregamento de areia.

Na estação de Entroncamento construiu-se uma linha de 234^m,80, partindo do desvio da estação para ligar-se á linha Grão Pará e constituir assim o terceiro lado de um triangulo de reversão.

Na estação de Estrada, lado de cima, puxou-se a linha em 420 metros, para fazer coincidir o alinhamento recto com o da chave de entrada.

Assentou-se uma chave, ligando o desvio de Sarapuby á linha 1 para Merity e assentaram-se 2.285 metros de linha dupla.

Modificou-se a posição das chaves da linha principal e do desvio de Actura e bifurcação da variante do lado de Sarapuby.

Puxou-se a linha 2 na entrada da ponte do Pantanal, melhorando-se a curva.

ABASTECIMENTO D'ÁGUA

Construiu-se um tanque sobre pilástras de alvenaria junto ao existente em Praia Formosa (passageiros), com a capacidade de 16.308 litros, alimentado por uma bomba accionada por um motor «Morelli», com agua do poço artesiano, aberto em 1912.

Em Triagem assentou-se um hydrante do lado da linha 2, com encanamento de seis pollegadas de diametro interno, ligado ao tanque alli existente, para abastecer as locomotivas.

LASTRO DE PEDRA

Entre os kilometros 6 e 19 foram empregados para reforço e nivelamento da linha, 1.413 metros cubicos de pedra britada, e um volume de 749^m3,50, nos kilometros 31, 33, 35, 40 e 44. Na variante Sarapuby-Actura, foram empregados para o mesmo fim, 1.235 metr cubicos de pedra britada.

TELEGRAPHIO

No trecho de Merity a Sarapuby e nas entradas de Actura e Estrella foram afastados para junto da cerca 32 postes; e entre o rio Iguassú e Actura foram collocados postes e estendido fio em um comprimento de 6.065 metros.

Ramal de Sumidouro

| | |
|--------------------------|----------------------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 93 ^{km} ,07 |
| BIPOLA | 4 ^m ,00 |

Cessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited», pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Receita | 112:371\$913 |
| Despeza | 382:411\$080 |
| <i>Deficit</i> | 270:039\$107 |
| Coefficiente de trafego em 1913.... | 340,31 |
| Coefficiente de trafego em 1912.... | 336,00 |

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despesa do custeio por kilometro e unidade de trabalho.

| Designação | Por kilo- | Por trem- | Por vehi- |
|----------------------|-------------------|-----------|--------------------|
| | metro de linha | Kilometto | culo- Kilometro |
| Receita | 1:207\$391,30 | 1\$623,12 | \$346,95 |
| Despesa | 4:108\$854,77 | 5\$523,62 | \$840,40 |
| <i>Deficit</i> | 2:901\$463,38 | 3\$900,50 | \$593,45 |

RECEITA

A receita geral da Estrada nos annos de 1912 e 1913 consta do quadro seguinte:

| | 1913 | | 1912 |
|-------------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| | Quant. | Producto | Producto |
| Passageiros | 31.809 | 39:477\$900 | 38:804\$600 |
| Bagagens e en- commendas . | 695 ^t | 8:624\$400 | 8:644\$400 |
| Mercadorias | 9.901 ^t | 62:302\$265 | 51:233\$200 |
| Animaes | 207 | 264\$800 | 611\$400 |
| Carros | 2 | 60\$500 | 3\$200 |
| Telegrammas ... | 698 | 1:181\$000 | 1:103\$500 |
| Armazenagens .. | — | 220\$000 | 185\$300 |
| Rendas diversas.. | — | 241\$048 | 159\$736 |
| Totaes... | — | 112:371\$913 | 100:745\$336 |
| Diferença para mais. | — | — | 11:626\$577 |

As passagens, bagagens e encommendas, mercadorias e telegrammas a debito dos Governos Federal e Estadual importaram em 1:336\$500, assim discriminados:

Passageiros:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|---|----------|
| 76 passageiros de 1ª classe, produzindo.. | 215\$800 |
| 7 passageiros de 2ª classe, produzindo.. | 19\$100 |
| Passageiros-kilometro de 1ª classe..... | 2.244 |
| Passageiros-kilometro de 2ª classe..... | 315 |

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|---|----------|
| 99 passageiros de 1ª classe, produzindo. | 212\$200 |
| 177 passageiros de 2ª classe, produzindo. | 376\$600 |
| Passageiros-kilometro de 1ª classe..... | 3.107 |
| Passageiros-kilometro de 2ª classe..... | 9.406 |

Bagagens e encomendas:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|--|---------|
| 1,595 toneladas, produzindo..... | 24\$400 |
| Transportadas a 1 kilometro — Tons.... | 25,630 |

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|--|----------|
| 5,067 toneladas, produzindo..... | 238\$600 |
| Transportadas a 1 kilometro — Tons.... | 278,571 |

Mercadorias:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|--|--------|
| 0,150 toneladas, produzindo..... | 1\$200 |
| Transportadas a 1 kilometro — Tons.... | 24,560 |

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|--|---------|
| 0,440 toneladas, produzindo..... | 19\$600 |
| Transportadas a 1 kilometro — Tons.... | 24,560 |

Telegrammas:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|---|----------|
| 25 telegrammas com 402 palavras, produzindo | 115\$000 |
|---|----------|

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|---|----------|
| 30 telegrammas com 451 palavras, produzindo | 114\$000 |
|---|----------|

A Estrada arrecadou durante o anno a importancia de 926\$200, proveniente do imposto de transporte, sendo deduzida da mesma a comissão de 4 %, concedida á Companhia, na importancia de 37\$048, e recolhido á repartição competente o liquido de 889\$152.

DESPEZA

A despesa nos dois ultimos annos foi a que consta do seguinte quadro:

| | 1913 | 1912 |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Superintendencia ... | 17:253\$660 | 16:250\$680 |
| Trafego | 115:309\$380 | 111:168\$360 |
| Locomoção | 93:664\$530 | 71:472\$305 |
| Linha e Edificios.... | 156:183\$510 | 139:620\$860 |
| Total.... | 382:411\$080 | 338:512\$205 |

Trens — Correram durante o anno 860 trens, que percorreram 74.746 kilometros, como se vê do quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DE LASTRO | |
|-------------------|-------------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | Numero | Percorso | Numero | Percorso | Numero | Percorso |
| Trens mixtos..... | 726 | 67.480 | — | — | — | — |
| » de cargas..... | 19 | 1.752 | — | — | — | — |
| » especiaes..... | — | — | 105 | 5.399 | — | — |
| » de lastro..... | — | — | — | — | 10 | 115 |
| Total..... | 745 | 69.232 | 105 | 5.399 | 10 | 115 |

Compozeram estes trens 6.253 vehiculos, que percorreram 467.163 kilometros, conforme discrimina o quadro abaixo e no mesmo se verifica que o numero de eixos-kilometro é de 1.868.124.

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DE LASTRO | | EIXOS-KILOMETRO |
|--|-------------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|-----------------|
| | Numero | Percorso | Numero | Percorso | Numero | Percorso | |
| Carros de 1ª..... | 102 | 9.202 | — | — | — | — | 36.808 |
| » » 2ª..... | 53 | 4.567 | — | — | — | — | 18.268 |
| » mixtos..... | 768 | 70.662 | — | — | — | — | 282.648 |
| » de animaes... | 364 | 33.600 | — | — | — | — | 134.400 |
| » » bagagem e animaes..... | 749 | 69.228 | — | — | — | — | 276.912 |
| Wagões fechados, carregados e vazios.. | 2.798 | 204.325 | 1 | 92 | — | — | 817.668 |
| Wagões abertos, carregados e vazios... | 813 | 63.448 | 578 | 11.775 | 25 | 264 | 301.420 |
| | 5.649 | 455.032 | 579 | 11.867 | 25 | 264 | 1.868.124 |

O serviço retribuido constou de 5.649 vehiculos, com o percurso de 455km,032 e eixos-kilometro em numero de 1.820.128.

O serviço não retribuido constou de 604 vehiculos, com o percurso de 12.131 kilometros e eixos-kilometro em numero de 48.524.

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, animaes, bagagens, encommendas e mercadorias consta da discri-
minação seguinte:

Numero de viajantes embarcados (incluidos os gratuitos):

| | |
|-----------------------|--------|
| 1ª classe..... | 11.577 |
| 2ª classe..... | 20.232 |
| Das duas classes..... | 31.809 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro (incluidos os gratuitos):

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 249.543 |
| 2ª classe..... | 397.617 |
| Das duas classes..... | 647.160 |

Percurso kilometrico médio de 1 viajante:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 21,56 |
| 2ª classe..... | 19,65 |
| Das duas classes..... | 20,35 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 3,60 |
| 2ª classe..... | 5,74 |
| Das duas classes..... | 9,34 |

Numero de viajantes por vehiculo-kilometro:

| | |
|-----------------------|------|
| 1ª classe..... | 2,95 |
| 2ª classe..... | 4,71 |
| Das duas classes..... | 7,66 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|-----------|
| 1ª classe..... | 1.689.300 |
| 2ª classe..... | 2.393.880 |
| Das duas classes..... | 4.083.180 |

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o
percurso dos logares offerecidos:

| | |
|---|-------|
| 1ª classe..... | 14,77 |
| 2ª classe..... | 16,61 |
| Das duas classes..... | 15,85 |
| Numero de carros embarcados..... | 2 |
| Numero de carros transportados a 1 ki- lometro | 107 |
| Percurso kilometrico de um carro..... | 53,5 |
| Numero de animaes embarcados..... | 207 |
| Numero de animaes transportados a 1 kilometro | 6.344 |
| Percurso kilometrico médio de um ani- mal | 30,65 |

Os animaes são assim discriminados:

Animaes de montaria:

| | |
|----------------|-----|
| Numero | 19 |
| Percurso | 676 |

Bois, vaccas, etc.:

| | |
|----------------|-------|
| Numero | 36 |
| Percurso | 2.224 |

Cães, porcos e carneiros:

| | |
|----------------|-------|
| Numero | 152 |
| Percurso | 3.444 |

Numero de toneladas de bagagens e encomendas despachadas (incluidas as gratuitas)..... 694,984

(Numero de toneladas de bagagens e encomendas transportadas a 1 kilometro (incluidas as gratuitas).. 39,93

Numero de toneladas de mercadorias embarcadas (incluidas as gratuitas) 9.900,895

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a 1 kilometro (incluidas as gratuitas)..... 445.546,075

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria embarcada 45,00

Numero médio de toneladas de mercadorias:

Por wagon-kilometro 1,66

Por trem-kilometro 6,44

Relação por cento entre o numero de toneladas de mercadoria e a capacidade dos wagões vazios e cheios..... 12,47

Com o serviço da Companhia (gratuito):

| | Numero |
|--|------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 42 |
| » » 2ª classe..... | 65 |
| » -kilometro de 1ª classe..... | 2.392 |
| » -kilometro de 2ª classe..... | 2.557 |
| Bagagens e encomendas embarcadas — Tons | 10,166 |
| Bagagens e encomendas transportadas a 1 kilometro — Tons | 432.918 |
| Mercadorias embarcadas — Tons..... | 2.086,705 |
| Mercadorias transportadas a 1 kilometro — Tons..... | 73.695,141 |

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico durante o anno findo:

| Designação | Numero | Palavras |
|------------------------------|--------------|---------------|
| Particulares | 643 | 8.513 |
| Do Governo Federal..... | 25 | 402 |
| Do Governo Estadual..... | 30 | 451 |
| Em serviço da Companhia..... | 6.513 | 28.774 |
| Total..... | 7.211 | 38.140 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro seguinte:

| Designação | Toneladas |
|-----------------------------|------------------|
| Café | 2.144,934 |
| Assucar | 259,710 |
| Aguardente | 91,270 |
| Fumo | 19,190 |
| Madeiras | 314,950 |
| Cereaes | 1.643,830 |
| Sal | 183,480 |
| Diversas de importação..... | 1.541,174 |
| Diversas de exportação..... | 1.615,652 |
| Total..... | 7.814,190 |

Não tem esta estrada de ferro material proprio.

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 873 locomotivas, que percorreram 88.716 kilometros, conforme se vê em detalhe no quadro abaixo.

Designação:

Serviço retribuido:

| | Kilometros |
|---------------------|------------|
| Trens mixtos..... | 67.480 |
| Trens de carga..... | 1.752 |

Serviço não retribuido:

| | |
|------------------------------------|---------------|
| Trens em serviço da Companhia..... | 5.514 |
| Manobras, machinas escoteiras..... | 13.970 |
| Total..... | 88.716 |

VIA PERMANENTE

O estado da linha é bom.

Durante o anno executaram-se os seguintes serviços:

Nivelamento:

| | |
|-----------------------------|--------|
| Extensão — metros..... | 31.190 |
| Terra — metros cubicos..... | 16.822 |
| Pedra — metros cubicos..... | 260 |
| Vallas limpas — metros..... | 35.157 |

| | |
|-----------------------------------|---------|
| Valletas novas — metros..... | 450 |
| Valletas limpas — metros..... | 21.021 |
| Exgottos limpos | 179.060 |
| Repregações — metros..... | 51.584 |
| Juntas niveladas..... | 11.987 |
| Capinação — metros quadrados..... | 292.804 |
| Rogada — metros quadrados..... | 7.960 |
| Obras d'arte desobstruidas..... | 82 |

Material substituido:

| | |
|-------------------------------|--------|
| Dormentes | 8.000 |
| Trilhos — metros..... | 16 |
| Chapas de junção — pares..... | 16 |
| Parafusos de linha..... | 4.273 |
| Grampos de linha..... | 14.773 |

ACCIDENTES

Durante o anno não se deu nenhum accidente.

LINHA DO CENTRO

PORTO NOVO DO CUNHA A SAUDE E RAMAL DE LEOPOLDINA

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | |
|--------------------------|-------------|
| Linha do Centro..... | 368.496,000 |
| Ramal de Leopoldina..... | 12.479,000 |
| Total..... | 381.425,000 |

Cessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited.»

Não goza de garantia de juros ou subvenção kilometrica do Governo Federal, tem, porém, um trecho garantido pelo Estado de Minas Geraes, em cujo territorio se acha construida.

Trafego:

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|--------------------------------------|----------------|
| Receita | 3.158:738\$820 |
| Despeza | 2.003:825\$120 |
| Saldo | 1.154:913\$700 |
| Coefficiente de trafego em 1913..... | 63,43 % |
| Coefficiente de trafego em 1912..... | 62,69 % |

Reccita — A receita do trafego decompõe-se do seguinte modo:

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 325:143\$750 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 330:616\$800 |
| Bagagens e encomendas..... | 292:609\$960 |
| Mercadorias | 2.111:198\$640 |
| Animaes | 48:712\$100 |

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Carros | 384\$000 |
| Telegrammas | 25:280\$100 |
| Armazenagens e certificados..... | 9:135\$900 |
| Rendas diversas..... | 14:933\$450 |
| Commissão 4 % e imposto de transito | 754\$120 |

Total..... 3.158:738\$820
 Receita em 1912..... 2.936:018\$982

Diferença para mais em 1913..... 222:719\$838

Numero de unidades de trafego:

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Passageiros-kilometro 1ª classe..... | 5.162.642 |
| Passageiros-kilometro 2ª classe..... | 7.255.404 |
| Total das duas classes..... | 12.420.246 |
| Bagagens toneladas-kilometro..... | 1.390.627 |
| Mercadorias toneladas-kilometro..... | 18.898.937 |
| Animaes-kilometro | 2.112.292 |
| Carros | 1.137 |

Confronto das diversas verbas da receita da estrada nos dous ultimos annos:

| DESIGNAÇÃO | RENDA | | DIFERENÇA | |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| | 1913 | 1912 | Para mais | Para menos |
| Passageiros..... | 655:730\$550 | 590:811\$498 | 64:919\$052 | — |
| Bagagens e encomendas..... | 292:609\$960 | 209:037\$724 | 83:572\$236 | — |
| Animaes..... | 48:712\$100 | 63:283\$500 | — | 14:571\$400 |
| Mercadorias..... | 2.111:198\$640 | 2.023:648\$180 | 87:550\$460 | — |
| Carros..... | 384\$000 | 266\$000 | 118\$000 | — |
| Telegrammas..... | 25:280\$100 | 23:522\$900 | 1:757\$200 | — |
| Armazenagens.... | 9:135\$900 | 8:508\$400 | 627\$500 | — |
| Rendas diversas... | 14:933\$450 | 16:259\$700 | — | 1:326\$250 |
| Commissão de 4%. | 754\$120 | 681\$080 | 73\$040 | — |
| Total..... | 3.158:738\$820 | 2.936:018\$982 | 238:617\$488 | 15:897\$650 |

Diferença para mais em 1913..... 222:719\$838

Movimento de passageiros, mercadorias, bagagens, animaes etc. —
 O numero de passageiros e peso de mercadorias, etc., transportados, constam do quadro seguinte:

| | Numero |
|-----------------------------------|---------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 137.673 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 302.317 |
| Total das duas classes..... | 439.990 |
| Bagagens e encomendas — Tons..... | 10.153 |
| Mercadorias — Tons..... | 74.143 |
| Telegrammas | 12.572 |
| Animaes | 14.769 |
| Carros | 11 |

Pelo seguinte quadro vê-se o movimento de passageiros, mercadorias, bagagens, etc., nos dous ultimos annos:

| Designação | Annos | | Differença |
|-------------------|------------|------------|-------------|
| | 1913 | 1912 | |
| Passageiros | 439.990 | 410.694 | + 29.296 |
| Bagagens | 10.153 | 8.881 | + 1.272 |
| Animaes | 14.769 | 20.367 | - 5.598 |
| Mercadorias | 74.143,000 | 72.496,147 | + 1.646,853 |
| Telegrammas | 12.572 | 11.786 | + 786 |
| Carros | 11 | 8 | + 3 |

Peso em kilos de mercadorias transportadas:

| | |
|--------------|------------|
| Em 1913..... | 74.143,000 |
| Em 1912..... | 72.496,147 |

Valor das receitas de mercadorias transportadas:

| | |
|--------------|----------------|
| Em 1913..... | 2.111:198\$640 |
| Em 1912..... | 2.023:648\$180 |

Differença para mais em 1913..... 87:550\$460

Numero de passageiros, mercadorias, etc., transportados a qual-qual distancia:

| Designação | Annos | |
|----------------------------|------------|------------|
| | 1913 | 1912 |
| Passageiros de 1ª classe.. | 157.673 | 117.862 |
| Passageiros de 2ª classe.. | 302.317 | 292.832 |
| Total das duas classes... | 439.990 | 410.694 |
| Bagagens | 10.153 | 8.881 |
| Mercadorias | 74.143.000 | 72.496.147 |
| Carros | 11 | 8 |

Passageiros, mercadorias, animaes, etc., kilometro:

| Designação | Annos | |
|----------------------------|------------|------------|
| | 1913 | 1912 |
| Passageiros de 1ª classe.. | 5.162.642 | 4.582.897 |
| Passageiros de 2ª classe.. | 7.255.404 | 7.292.050 |
| Total das duas classes... | 12.420.246 | 11.874.947 |

| Designação | Annos | |
|-------------------|------------|------------|
| | 1913 | 1912 |
| Bagagens | 1.390.627 | 879.545 |
| Mercadorias | 18.898.937 | 20.819.216 |
| Animaes | 2.172.292 | 2.958.854 |
| Carros | 1.137 | 669 |

Mercadorias transportadas:

| Designação | Peso-kilos | |
|-----------------------------|---------------|-----------------------|
| Café | 23.161 | 1.512:198\$000 |
| Assucar | 7.309 | 102:445\$000 |
| Canna | 36 | 58\$000 |
| Milho | 8.022 | 74:362\$000 |
| Sal | 417 | 1:288\$000 |
| Farinha de trigo..... | 197 | 720\$000 |
| Aguardente | 2.865 | 67:378\$000 |
| Arroz | 4.435 | 18:247\$000 |
| Feijão e outros cereaes... | 2.658 | 20:423\$000 |
| Fumo | 353 | 15:091\$000 |
| Madeiras | 2.447 | 11:945\$000 |
| Lenha | 60 | 109\$000 |
| Areia, cal, pedra, etc..... | 4.125 | 12:723\$000 |
| Farinha de mandioca..... | 182 | 732\$000 |
| Machinismos | 243 | 596\$000 |
| Dormentes | 5.734 | 24:545\$000 |
| Diversos | 11.899 | 248:340\$640 |
| Total..... | 74.143 | 2.111:198\$640 |

Animacs:

| Designação | Quant. | Peso-kilos | Ronda |
|-------------------|---------------|--------------------|--------------------|
| Montaria | 657 | 197.700,0 | 3:149\$200 |
| Bois, vacas..... | 5.469 | 2.187.600,0 | 53:183\$900 |
| Carneiros, porcos | 8.643 | 864.300,0 | 12:379\$000 |
| Total..... | 14.769 | 3.249.600,0 | 48:712\$100 |

Circulação dos trens — Os trens que correram a linha do centro durante o anno foram em numero de 7.336, com o percurso de 540.519 kilometros, distribuidos da seguinte fórma:

| | Numero | Percurso Kilometros |
|---------------------------|--------------|------------------------|
| Trens de passageiros..... | 1.476 | 227.972 |
| » mixtos | 4.740 | 278.435 |
| » de cargas..... | 1.120 | 34.112 |
| Total..... | 7.336 | 540.519 |

Além dos trens acima percorreram mais 4.864 em serviço da Companhia, com o percurso de 44.562 kilometros, sendo:

| | Numero | Percurso Kilometros |
|---------------------------------|--------------|------------------------|
| Trens em serviço da Companhia.. | 4.607 | 42.833 |
| » de lastro..... | 257 | 1.729 |
| Total..... | 4.864 | 44.562 |

Numero de trens nos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Trens de passageiros..... | 1.476 | 1.470 |
| » mixtos | 4.740 | 4.688 |
| » de cargas..... | 1.420 | 747 |
| Total..... | 7.336 | 6.905 |
| Diferença para mais em 1913..... | | 431 |

Numero de trens em serviço da Companhia nos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Trens em serviço da Companhia.. | 4.607 | 3.261 |
| Trens em serviço de lastro..... | 257 | 160 |
| Total..... | 4.864 | 3.421 |
| Diferença para mais em 1913..... | | 1.443 |

Percurso dos trens nos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| | Kilometros | Kilometros |
| Trens de passageiros..... | 227.972 | 226.593 |
| » mixtos | 278.435 | 281.536 |
| » de cargas..... | 34.112 | 18.603 |
| Total..... | 540.519 | 526.732 |
| Diferença para mais em 1913..... | | 13.787 |

Percurso dos trens em serviço da Companhia nos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| | Kilometros | Kilometros |
| Trens em serviço da Companhia... | 42.833 | 33.736 |
| Trens em serviço de lastro..... | 1.729 | 2.012 |
| Total..... | 44.562 | 35.746 |
| Diferença para mais em 1913..... | | 8.816 |

DESPEZA GERAL DA ESTRADA

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Administração Central..... | 240:605\$720 |
| Trafego | 431:564\$290 |
| Locomoção | 610:647\$270 |
| Via-permanente | 721:007\$840 |
| Total..... | 2.003:825\$120 |

No quadro abaixo vê-se por verbas as despesas dos dous ultimos annos:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------------|--------------|-----------------------|
| Administração Cen- tral | 240:605\$720 | 243:370\$920 |
| Trafego | 431:564\$250 | 412:713\$550 |
| Locomoção | 610:647\$270 | 536:631\$400 |
| Via-Permanente | 721:007\$840 | 647:980\$730 |
| Total... 2.003:825\$120 | | 1.840:696\$650 |
| Diferença para mais em 1913..... | | 163:128\$470 |

TELEGRAPHO

Foram transmittidos 12.570 telegrammas, dando uma renda de 25:280\$100.

Imposto de transito — Além da receita indicada, foi arrecadada pela Companhia como imposto de transito a importancia de..... 19:607\$120, que, deduzida a porcentagem de 4 %, em vista de accordo com o Governo Federal e a Companhia, cabe áquelle a importancia de 18:853\$ e a ésta a de 754\$120.

VIA-PERMANENTE

Bitola — E' de um metro (1,00) entre trilhos e em todo o seu percurso de via simples.

Estado da linha — E' em geral bom, o estado da linha em toda a sua extensão.

Serviços executados — Constan da seguinte nota os trabalhos feitos durante o anno:

| | |
|--|---------|
| Nivelamento da linha — m1..... | 163.875 |
| Terra empregada — m ³ | 69.379 |
| Pedra — m ³ | 43 |
| Vallas novas — m1..... | 5.149 |
| Vallas limpas — m1..... | 31.946 |
| Valletas novas — m1..... | 11.070 |
| Valletas limpas — m1..... | 663.299 |
| Exgottos limpos | 234.909 |
| Repregação — m1..... | 230.992 |
| Juntas niveladas..... | 70.982 |
| Capinação — m ² | 779.305 |
| Rogada — m ² | 248.176 |
| Passagens de nivel..... | 206 |
| Obras darte limpas..... | 894 |

Material empregado na conservação ordinaria da linha:

| | |
|---------------------------------|---------|
| Dormentes communs..... | 54.814 |
| Dormentes espeziaes..... | 198 |
| Chapas de junção (pares)..... | 210 |
| Parafusos | 21.166 |
| Grampos | 123.092 |
| Agulhas | 1 |
| Chaves completas..... | 1 |
| Fios telegraphicos (kilos)..... | 7 |
| Isoladores | 31 |
| Apparelhos telegraphicos | 12 |

Locomoção — Todos os serviços de reparações, construcções e reconstrucções do material fixo e rodante, foram feitos nas officinas de Porto Novo do Cunha.

Percurso das locomotivas — E' assim distribuido o percurso das locomotivas nos diversos serviços da linha do Centro e ramal de Leopoldina.

Em serviço de trens de:

| | Kilometros |
|----------------------------|------------|
| Passageiros | 185.075 |
| Mixtos | 266.145 |
| Cargas | 66.226 |
| Manobras nas estações..... | 72.443 |
| Diversos | 42.251 |

Total..... 632.140

Percurso dos vehiculos de 4 eixos — E' assim distribuido:

Vehiculos em trens de:

| | Kilometros |
|-------------------|------------|
| Passageiros | 446.047 |
| Mixtos | 339.382 |
| Cargas | 1.025 |
| Diversos | 15.398 |

Total..... 801.852

Percurso dos wagons de 4 eixos — E' assim distribuido:

Wagons em trem de:

| | Kilometros |
|-------------------|------------|
| Passageiros | 378.997 |
| Mixtos | 1.666.980 |
| Cargas | 241.185 |
| Diversos | 47.530 |

Total..... 2.334.492

CAPIVARY A CABO FRIO

(THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED)

A Companhia requereu a 16 de novembro de 1912 prorogação de prazo de mais um anno para atacar a construção. Esse requerimento ainda não teve despacho até a presente data.

A extensão total da linha é de 54^{kms},160.

Não existe na Fiscalisação nenhuma planta ou outro qualquer dado tecnico sobre a referida linha.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE MACAHE'

| | Kms. |
|--------------------------|--------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 42,700 |
| BITOLA | 1,00 |

Cessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited, pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

Garantia de juros — Gosa da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital maximo de 28:028\$241, por kilometro, conforme o decreto n. 10.121, de 15 de dezembro de 1888.

O capital empregado na construção da Estrada, e sobre o qual o Governo paga juros, é de 1.196:805\$897, sendo o juro annual de 71:808\$354.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 57:648\$664 |
| Despeza | 123:498\$901 |
| Deficit | 65:550\$237 |
| Coefficiente de trafego..... | 213,70 |

RECEITA

Foi a seguinte, a receita do anno de 1913:

| Verbas | Quantidade | Producto |
|--------------------------|------------|--------------------|
| Passagens | 7.773 | 10:906\$100 |
| Bagagens e encommendas.. | 125,120 | 1:846\$500 |
| Animaes | 27 | 137\$900 |
| Mercadorias | 2.719,351 | 26:094\$600 |
| Telegrammas | 135 | 230\$100 |
| Armazenagens | — | 271\$200 |
| Certificados | — | 34\$000 |
| Rendas diversas..... | — | 18:128\$264 |
| Total..... | — | 57:648\$664 |

Na receita acima estão incluídas as importancias dos transportes effectuados por conta dos Governos, a saber:

GOVERNO FEDERAL

| | |
|--------------------|-------|
| Passagens | 9.900 |
| (Mercadorias | 3.200 |

GOVERNO ESTADUAL

| | |
|-----------------------------|---------|
| Passagens | 125.300 |
| Bagagens e Encommendas..... | 24.230 |
| Mercadorias | 19.100 |

Em « Rendas diversas » está incluída a quantia de 18:081\$000, sendo 5:558\$ de aluguel de locomotivas e 12:523\$ de aluguel de vehiculos, de conformidade com as instrucções approvadas por portaria de 11 de novembro de 1889.

RENDA DAS ESTACOES

| | |
|-------------------|--------------------|
| Macahé | 18:568\$700 |
| Mundéos | 4:473\$920 |
| Glycerio | 16:525\$044 |
| Total..... | 39:567\$664 |

Foi arrecadada a quantia de 131\$600 de imposto de transito, que, deduzida a commissão de 4 % a que tem direito a Companhia, foi recolhida á Repartição competente.

REQUISIÇÕES DOS GOVERNOS

As passagens, bagagens e encomendas e mercadorias transportadas por conta dos Governos Federal e Estadual e que estão incluídas nas respectivas verbas, são assim discriminadas:

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

| <i>Passagens</i> | | | |
|--------------------|----------|---------------|---------------|
| | N. | Producto | Per- curso |
| 1ª classe..... | 1 | 3\$900 | 45 |
| 2ª classe..... | 2 | 6\$000 | 90 |
| Total | 3 | 9\$900 | 135 |

| <i>Mercadorias</i> | | | |
|--------------------|------|----------|----------|
| | Pezo | Producto | Percurso |
| 6u | | 3\$200 | 2.700 |

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

| <i>Passagens</i> | | | |
|--------------------|-----------|-----------------|---------------|
| | N. | Producto | Per- curso |
| De 1ª classe..... | 28 | 89\$900 | 1.196 |
| De 2ª classe | 16 | 35\$400 | 632 |
| Total..... | 44 | 125\$300 | 1.828 |

| <i>Bagagens e Encomendas</i> | | | |
|------------------------------|------|----------|----------|
| | Pezo | Producto | Percurso |
| 9.720 | | 21.230 | 313.480 |

| <i>Mercadorias</i> | | | |
|--------------------|------|----------|----------|
| | Pezo | Producto | Percurso |
| 3.520 | | 19\$100 | 59.460 |

O movimento da receita e despesa no ultimo quinquennio foi o seguinte:

| Annos | Receita | Despeza | Deficit |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1909 | 53:143\$509 | 107:419\$577 | 53:976\$068 |
| 1910 | 62:398\$773 | 106:665\$332 | 44:266\$559 |
| 1911 | 67:014\$318 | 98:609\$444 | 31:595\$126 |
| 1912 | 67:440\$388 | 108:859\$420 | 41:419\$032 |
| 1913 | 57:648\$664 | 123:198\$901 | 65:550\$237 |
| Totacs.. | 307:645\$652 | 544:452\$674 | 236:807\$022 |

COMPARAÇÃO ENTRE AS RECEITAS DE 1912 E 1913

| Verbas | 1912 | |
|--|------------|-------------|
| | Quantidade | Producto |
| Passagens | 6.775 | 41:898\$000 |
| Bagagens e encomendas. | 112',385 | 1:076\$000 |
| Animaes | 29 | 143\$200 |
| Carros | 1 | 13\$300 |
| Mercadorias | 3.501',452 | 32:944\$600 |
| Telegrammas | 122 | 143\$300 |
| Armazenagens e certifi- cados | — | 211\$800 |
| Rendas diversas..... | — | 20:409\$288 |
| | | 67:440\$388 |

1913

| VERBAS | QUANTIDADE | PRODUCTO | DIFERENÇA | |
|---------------------------------------|----------------|-------------|-----------|-------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Passagens..... | 7.773 | 40:906\$100 | — | 991\$900 |
| Bagagens e encom- endas..... | T 125,420 | 1:846\$500 | 169\$600 | — |
| Animaes..... | 27 | 137\$900 | — | 5\$300 |
| Carros..... | — | — | — | 13\$300 |
| Mercadorias..... | T 2.719,351 | 26:094\$600 | — | 6:850\$000 |
| Telegrammas..... | — | 230\$100 | 86\$800 | — |
| Armazenagens e Cer- tificados..... | — | 305\$200 | 93\$400 | — |
| Rendas diversas..... | — | 18:428\$264 | — | 2:281\$024 |
| | | 57:648\$664 | 349\$800 | 40:141\$524 |
| Diferença para menos em 1913..... | | | | 9:791\$724 |

RECEITAS MÉDIAS

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 1:350\$085 |
| » trem-kilometro | 4\$067,21 |
| » vehiculo-kilometro | 1\$227,51 |

DESPEZA

A despesa total foi de 123:498\$901, sendo:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| Administração superior..... | 23:895\$731 |
|-----------------------------|-------------|

TRAFEGO

| | Pessoal | Material | Total |
|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Administração | 2:588\$410 | 41\$940 | 2:630\$350 |
| Serviço de trens..... | 2:717\$500 | 329\$410 | 3:046\$910 |
| Serviço de estações..... | 8:109\$180 | 1:834\$680 | 9:943\$860 |
| Totales..... | 13:415\$090 | 2:206\$030 | 15:621\$120 |

VIA-PERMANENTE

| | Pessoal | Material | Total |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Administração | 2:698\$000 | 141\$160 | 2:839\$160 |
| Polícia e vigilância..... | 1:456\$870 | — | 1:456\$870 |
| Conservação ordinária..... | 26:523\$630 | 27:703\$020 | 54:226\$650 |
| Telegrapho | 250\$620 | — | 250\$620 |
| Totales..... | 30:629\$120 | 27:844\$180 | 58:473\$300 |

LOCOMOÇÃO

| | Pessoal | Material | Total |
|---------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Tracção | 6:013\$700 | 4:714\$890 | 10:728\$590 |
| Reparação | 6:823\$380 | 3:892\$680 | 10:716\$060 |
| Totales..... | 12:837\$080 | 8:607\$570 | 21:444\$650 |

ALMOXARIFADO

| | | | |
|-----------------------------|----------|---|------------|
| Pessoal | 133\$100 | — | 133\$100 |
| Intercambio de wagões..... | — | — | 2:014\$000 |
| Aluguel de locomotivas..... | — | — | 1:617\$000 |

COMPARAÇÃO ENTRE AS DESPESAS DE 1912 E 1913

| VERBAS | 1912 | 1913 | DIFERENÇAS | |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração superior..... | 24:297\$410 | 23:895\$731 | — | 401\$679 |
| Trafego..... | 14:977\$640 | 15:621\$120 | 643\$480 | — |
| Locomoção..... | 24:459\$060 | 21:444\$650 | — | 3:014\$410 |
| Via-Permanente e Telegrapho..... | 42:434\$060 | 58:473\$300 | 16:039\$240 | — |
| Eventuaes..... | 2:691\$250 | 3:764\$100 | 1:072\$850 | — |
| | 108:859\$420 | 123:198\$901 | 17:755\$570 | 3:416\$089 |

Diferença para mais em 1913..... 14:330\$481

COMPARAÇÃO ENTRE AS RECEITAS DE 1912 E 1913

| Verbas | 1912 Quantidade | Producto |
|-----------------------------------|--------------------|-------------|
| Passagens | 6.775 | 11:898\$000 |
| Bagagens e encomendas. | 112,385 | 1:676\$900 |
| Animaes | 29 | 143\$200 |
| Carros | 4 | 13\$300 |
| Mercadorias | 3.501,152 | 32:944\$600 |
| Telegrammas | 122 | 143\$300 |
| Armazenagens e certificados | — | 211\$800 |
| Rendas diversas..... | — | 20:409\$288 |
| | | <hr/> |
| | | 67:440\$388 |

1913

| VERBAS | QUANTIDADE | PRODUCTO | DIFFERENÇA | |
|-----------------------------------|----------------|-------------|------------|-------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Passagens..... | 7.773 | 40:906\$100 | — | 991\$900 |
| Bagagens e encomendas..... | T 125,420 | 1:846\$500 | 169\$600 | — |
| Animaes..... | 27 | 137\$900 | — | 5\$300 |
| Carros..... | — | — | — | 43\$300 |
| Mercadorias..... | T 2.719,351 | 26:094\$600 | — | 6:850\$000 |
| Telegrammas..... | — | 230\$100 | 86\$800 | — |
| Armazenagens e Certificados..... | — | 305\$200 | 93\$400 | — |
| Rendas diversas..... | — | 48:428\$264 | — | 2:281\$024 |
| | | 57:648\$664 | 349\$800 | 40:441\$524 |
| Diferença para menos em 1913..... | | | | 9:791\$724 |

RECEITAS MÉDIAS

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 1:350\$085 |
| » trem-kilometro | 4\$067,21 |
| » vehiculo-kilometro | 1\$227,51 |

DESPEZA

A despesa total foi de 123:198\$901, sendo:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| Administração superior..... | 23:895\$731 |
|-----------------------------|-------------|

TRAFEGO

| | Pessoal | Material | Total |
|--------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Administração | 2:588\$410 | 41\$940 | 2:630\$350 |
| Serviço de trens..... | 2:717\$500 | 329\$410 | 3:046\$910 |
| Serviço de estações..... | 8:109\$180 | 1:834\$680 | 9:943\$860 |
| Totacs..... | 13:415\$090 | 2:206\$030 | 15:621\$120 |

VIA-PERMANENTE

| | Pessoal | Material | Total |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Administração | 2:698\$000 | 141\$160 | 2:839\$160 |
| Polícia e vigilância..... | 1:156\$870 | — | 1:156\$870 |
| Conservação ordinária..... | 26:523\$630 | 27:703\$020 | 54:226\$650 |
| Telegrapho | 250\$620 | — | 250\$620 |
| Totacs..... | 30:629\$120 | 27:844\$180 | 58:473\$300 |

LOCOMOÇÃO

| | Pessoal | Material | Total |
|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Tracção | 6:013\$700 | 4:714\$890 | 10:728\$590 |
| Reparação | 6:823\$380 | 3:892\$680 | 10:716\$060 |
| Totacs..... | 12:837\$080 | 8:607\$570 | 21:444\$650 |

ALMOXARIFADO

| | | | |
|-----------------------------|----------|---|------------|
| Pessoal | 133\$100 | — | 133\$100 |
| Intercambio de wagões..... | — | — | 2:014\$000 |
| Aluguel de locomotivas..... | — | — | 1:617\$000 |

COMPARAÇÃO ENTRE AS DESPESAS DE 1912 E 1913

| VERBAS | 1912 | 1913 | DIFERENÇAS | |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração superior..... | 24:297\$410 | 23:893\$731 | — | 404\$679 |
| Trafego..... | 14:977\$640 | 15:621\$120 | 643\$480 | — |
| Locomoção..... | 24:439\$060 | 21:444\$650 | — | 3:014\$410 |
| Via-Permanente e Telegrapho..... | 42:434\$060 | 58:473\$300 | 16:039\$240 | — |
| Evontuaes..... | 2:691\$250 | 3:764\$100 | 1:072\$850 | — |
| | 108:859\$420 | 123:198\$901 | 17:735\$570 | 3:446\$089 |

Diferença para mais em 1913..... 14:339\$481

DESPEZAS MÉDIAS

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 2:885\$220 |
| » trem-kilometro | 8\$691,89 |
| » vehiculo-kilometro | 2\$623,26 |

TRENS

Correram durante o anno 396 trens, que percorreram 15.727 kilometros, sendo:

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DE LASTRO | |
|---------------------------|-------------------|---------------|------------------|------------|-------------------|--------------|
| | Numero | Percurso | Numero | Percurso | Numero | Percurso |
| Trens de passageiros..... | 2 | 90 | — | — | — | — |
| « mixtos..... | 313 | 13.834 | — | — | — | — |
| « de cargas..... | 7 | 230 | — | — | — | — |
| « especiais da companhia | — | — | 7 | 291 | — | — |
| « de lastro..... | — | — | — | — | 65 | 1.262 |
| Total..... | 324 | 14.174 | 7 | 291 | 65 | 1.262 |

VEHICULOS

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | | SERVIÇO ESPECIAL | | | SERVIÇO DE LASTRO | |
|---|-------------------|---------------|------------|------------------|------------|------------|-------------------|--------------|
| | Numero | Percurso | Kilometros | Numero | Percurso | Kilometros | Numero | Percurso |
| Carros especiais..... | — | — | — | 4 | 180 | — | — | — |
| » de 1ª classe..... | 10 | 450 | — | — | — | — | — | — |
| » mixtos de 1ª e 2ª classes..... | 317 | 13.851 | — | — | — | — | — | — |
| Carros de animaes..... | 24 | 1.070 | — | — | — | — | — | — |
| » » bagagens e animaes..... | 316 | 13.834 | — | — | — | — | — | — |
| Wagons fechados, carregados e vazios..... | 458 | 10.854 | — | 2 | 90 | — | — | — |
| Wagons abertos, carregados e vazios..... | 286 | 6.899 | — | — | — | — | 64 | 1.142 |
| Totales..... | 1.411 | 46.964 | — | 6 | 270 | — | 64 | 1.142 |

UTILISAÇÃO DOS TRENS E VEICULOS

Passageiros:

Numero de viajantes embarcados:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 2.024 |
| 2ª classe..... | 4.922 |
| Das duas classes..... | 6.946 |

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 76.150 |
| 2ª classe..... | 133.417 |
| Das duas classes..... | 209.567 |

Numero de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 5,17 |
| 2ª classe..... | 9,58 |
| Das duas classes..... | 15,05 |

Percurso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 37,62 |
| 2ª classe..... | 27,10 |
| Das duas classes..... | 30,17 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 5,32 |
| 2ª classe..... | 9,32 |
| Das duas classes..... | 14,65 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|---------|
| 1ª classe..... | 280.900 |
| 2ª classe..... | 415.630 |
| Das duas classes..... | 696.530 |

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos:

| | |
|-----------------------|-------|
| 1ª classe..... | 27,11 |
| 2ª classe..... | 32,10 |
| Das duas classes..... | 30,08 |

Animaes:

| | |
|--|-------|
| Numero de animaes embarcados..... | 27 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 4.074 |
| Percurso kilometrico médio de um animal. | 39,77 |

Os animais são assim discriminados:

De montaria:

| | |
|----------------|-----|
| Numero | 24 |
| Percorso | 972 |

Bois e vacas:

| | |
|----------------|----|
| Numero | 1 |
| Percorso | 45 |

Cães, porcos e carneiros:

| | |
|----------------|----|
| Numero | 2 |
| Percorso | 57 |

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

| | |
|--|------------|
| Numero de toneladas de bagagens e en- commendas despachadas..... | 125',120 |
| Numero de toneladas de bagagens e en- commendas transportadas a um ki- lometro | 5.148',540 |
| Percorso kilometrico médio de uma tone- lada de bagagens e encommendas... | 41,14 |

Mercadorias:

| | |
|---|--------------|
| Numero de toneladas de mercadorias des- pachadas | 2.719',351 |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro..... | 113.297',115 |
| Percorso kilometrico médio de uma tone- lada de mercadorias..... | 41,66 |

Telegrammas:

Particulares:

| | |
|-----------------------------|-------|
| Numero | 135 |
| Quantidade de palavras..... | 1.390 |

Em serviço da companhia:

| | |
|-----------------------------|--------|
| Numero | 2.441 |
| Quantidade de palavras..... | 16.205 |

Serviço da companhia:

Bagagens, encommendas e mercadorias:

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Peso | 581',953 |
| Transportadas a um kilometro..... | 20.086',350 |

Discriminação das mercadorias transportadas durante o anno:

| Designação | Peso em kilos |
|-----------------------------|---------------------|
| Café | 1.152.850 |
| Assucar | 100.480 |
| Aguardente | 80.400 |
| Fumo | 6.470 |
| Madeiras | — |
| Cereaes | 587.120 |
| Sal | 120.460 |
| Diversas de importação..... | 169.090 |
| Diversas de exportação..... | 502.481 |
| Total..... | 2.719.351 |

Locomoção:

O serviço de tracção foi executado por 396 locomotivas, que percorreram 17.556 kilometros, assim discriminados:

| | Numero | Percurso |
|------------------------|------------|---------------|
| Serviço ordinario..... | 324 | 10.003 |
| » especial | 7 | 291 |
| » de lastro..... | 65 | 1.262 |
| Total..... | 396 | 17.556 |

Kms.

Capacidades offerecidas:

| | |
|--|---------|
| Percurso dos logares offerecidos..... | 696.530 |
| Percurso das toneladas de capacidade dos wagões de mercadorias..... | 185.603 |

O consumo de combustível, lubrificantes e estopa, com o serviço do tráfego durante o anno de 1913, consta do seguinte quadro :

| DESIGNAÇÃO | CARVÃO | | LENHA | |
|---------------------------------|---------------------|------------|----------------------------|----------|
| | Quantidade em kilos | Valor | Quantidade em metro cubico | Valor |
| Locomotivas..... | 125.511 | 4:247\$940 | 37 | 135\$410 |
| Vehiculos..... | — | — | — | — |
| | 125.511 | 4:247\$940 | 37 | 135\$410 |
| Por locomotiva-kilometro..... | 7,149 | 244,96 | 0,002 | 7,713 |
| Por 1.000 vehiculos-kilometro.. | — | — | — | — |

| DESIGNAÇÃO | OLEO | | GRAXA | |
|---------------------------------|---------------------------|----------|---------------------------|---------|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor | Quantidade em kilogrammas | Valor |
| Locomotivas..... | 268 | 61\$830 | — | — |
| Vehiculos..... | 592 | 111\$390 | 37 | 15\$630 |
| | 860 | 173\$220 | 37 | 15\$630 |
| Por locomotiva-kilometro..... | 0,15 | 3,52 | — | — |
| Por 1.000 vehiculos-kilometro.. | 12,304 | 2,315 | — | — |

| DESIGNAÇÃO | ESTÓPA | | KEROZENE | |
|---------------------------------|---------------------------|---------|---------------------------|-------|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor | Quantidade em kilogrammas | Valor |
| Locomotivas..... | 62 | 22\$770 | — | — |
| Veiculos..... | 163 | 59\$570 | — | — |
| | 225 | 82\$340 | — | — |
| Por locomotiva-kilometro..... | 0,003 | 1,29 | — | — |
| Por 1.000 vehiculos-kilometro.. | — | — | — | — |

Officinas:

Esta estrada não possui officinas proprias, sendo o seu material rodante reparado nas de:

Imbetiba:

Locomotivas — 46, 49 e 230.

Carro — 267 B. C.

Wagões — 1.831 E, 1.861 E, 1.823 E, 1.462 E, 2.217 L, 1.747 E, 1.487 E, 2.155 L, 1.466 E, 2.189 L, 1.849 E, 2.103 L, 2.189 L, 2.261 L e 2.201 L.

Tambem por estas officinas foram reparadas as caixas d'agua de Claudio e Glycerio.

Porto Novo:

Carro — 267 B. C.

Wagões — 1.831 E, 1.823 E, 1.837 E, 1.846 E, 1.847 E, 1.861 E, 1.858 E, 1.566 E, 2.202 L, 2.211 L, 2.250 L, 1.480 E, 1.849 E, 2.155 L, 1.466 E, 2.189 L e 2.473 O. D.

Cachoeiras:

Wagões — 1.861 E, 1.837 E, 1.462 E e 2.155 L.

Nitheroy:

Wagões — 1.461 E, 1.831 E, 1.747 E, 1.846 E, 2.261 L, 1.566 E, 2.189 L, 1.861 E e 1.466 E.

Alto da Serra:

Carro — 316 C.

Via-permanente:

A circulação dos trens fez-se normalmente, excepto na estação das aguas, quando se repetiram os pequenos accidentes devido ás enchentes; sendo de notar que a 20 de dezembro as aguas pluvias attingiram á altura de 65 centímetros acima da linha e em grande extensão.

Serviços executados durante o anno:

Nivelamento:

| | |
|----------------------------------|---------|
| Extensão — metros..... | 7.525 |
| Terra — m ³ | 381 |
| Vallas limpas — metros..... | 500 |
| Valletas limpas — metros..... | 17.447 |
| Exgottos limpos | 23,809 |
| Repregação — metros..... | 10.230 |
| Juntas niveladas..... | 2.584 |
| Capinação — m ² | 137.910 |
| Rocado — m ² | 92.380 |

Material substituído:

| | |
|-----------------------------|--------|
| Dormentes | 5.047 |
| Trilhos | 231 |
| Chapas | 34 |
| Parafusos | 1.700 |
| Grampos | 14.122 |
| Postes telegraphicos..... | 2 |
| Apparelho telegraphico..... | 1 |

PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO BARÃO DE ARARUAMA

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 51 ^{km} ,440 |
| BITOLA | 1 ^m ,00 |

Gosa de garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital maximo de 30:000\$ por kilometro (decreto n. 10.245, de 31 de maio de 1889). O capital empregado na construcção da estrada e sobre o qual o Governo paga juros é de 1.543:200\$, sendo o juro annual de 92:592\$000.

Cessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited», pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 124:278\$474 |
| Despeza | 240:824\$274 |
| <i>Deficit</i> | 116:545\$800 |
| Coefficiente de trafego..... | 193,78 |

A receita geral da estrada em 1913 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte :

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS | |
|----------------------------|------------|--------------|------------|--------------|---------------------|----------------------|
| | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos | Productos para mais | Productos para menos |
| | | | | | | |
| Passageiros..... | 41.087 | 14:991\$870 | 43.423 | 17:180\$200 | — | 2:188\$330 |
| Bagagens e encomendas..... | 982 | 6:133\$000 | 1:037 | 6:334\$200 | — | 221\$200 |
| Animaes..... | 141 | 292\$500 | 77 | 455\$900 | 136\$600 | — |
| Mercadorias..... | 8:371 | 39:273\$540 | 9.955 | 47:733\$600 | — | 8:458\$060 |
| Telegrammas..... | 655 | 1:240\$600 | 575 | 757\$800 | 488\$800 | — |
| Aluguéis de vehiculos..... | — | 61:906\$000 | — | 60:103\$000 | 1:893\$000 | — |
| Armazenagens..... | — | 207\$500 | — | 435\$800 | 74\$700 | — |
| Rendas diversas..... | — | 135\$464 | — | 149\$492 | — | 14\$028 |
| Totales..... | — | 124:278\$474 | — | 132:569\$992 | — | 8:291\$518 |

Nas quantidades de trafego de 1912 estão incluidos os transportes gratuitos que a companhia só começou a separar em 1913.

Comparando as diversas verbas de receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações % nos annos que seguem :

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|--------|--------|
| Passagens | 12,06 | 12,96 |
| Bagagens e encomendas..... | 4,94 | 4,79 |
| Mercadorias | 31,60 | 36,01 |
| Animaes | 0,24 | 0,12 |
| Telegrammas | 1,00 | 0,57 |
| Armazenagens | 0,17 | 0,10 |
| Diversos e eventuaes..... | 49,99 | 45,45 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 100,00 | 100,00 |

DESPEZA

A despeza da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differenças | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|-------------|----------|
| | | | Mais | Menos |
| Administração geral e direcção..... | 29:034\$794 | 29:270\$736 | — | 235\$942 |
| Trafego | 24:222\$110 | 23:617\$140 | 604\$970 | — |
| Locomoção | 71:257\$470 | 60:890\$580 | 10:366\$890 | — |
| Linha, edificios e telegraphmas | 101:681\$900 | 64:538\$940 | 37:142\$960 | — |
| Alugueis de locomotivas-wagões | 14:628\$000 | 6:992\$000 | 7:636\$000 | — |
| | <hr/> | <hr/> | | |
| Totaes..... | 240:824\$274 | 185:309\$396 | 55:514\$878 | |

Correram durante o anno 3.502 trens, que percorreram 50.714 kilometros, como se vê do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DE LASTRO | |
|-------------------|-------------------|----------|------------------|-------------|-------------------|---------------|
| | Numero | Percorso | Numero | Percorso | Numero | Percorso |
| Trens mixtos..... | 696 | 35.626 | | | | |
| » de carga..... | 11 | 414 | | kl. 2834 | | |
| » especiaes..... | — | — | 99 | — | | kl. 11.840 |
| » de lastro..... | — | — | — | — | 2696 | |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Totaes..... | 707 | 36.040 | 99 | — | 2696 | 11.840 |

Compuzeram estes trens 9.807 vehiculos de quatro eixos, que percorreram 152.152 kilometros, sendo:

Em serviço remunerado:

| Designação | N. | Percurso | Totaos |
|--|-------|----------|---------|
| Vehiculos de passageiros | 739 | 37.551 | — |
| Vehiculos de animaes | 462 | 17.076 | — |
| Vehiculos de bagagens e encomendas | 696 | 35.626 | — |
| Vehiculos de mercadorias | 2.181 | 37.248 | 127.561 |

Em serviço da locomoção e lastro:

| | | | |
|--------------------------------|-------|--------|---------|
| Vehiculos de passageiros | 76 | 2.565 | — |
| Vehiculos de mercadorias | 5.653 | 22.086 | 24.651 |
| Total geral..... | 9.807 | | 152.152 |

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro seguinte:

| Designação | Toneladas |
|-----------------------------|-----------|
| Café | 2.634,080 |
| Assucar | 207,025 |
| Algodão | 0,100 |
| Madeiras | 12,340 |
| Fumo | 19,730 |
| Cereaes | 3.074,780 |
| Aguardente | 118,270 |
| Sal | 407,820 |
| Diversas de importação..... | 1.644,700 |
| Diversas de exportação..... | 442,390 |
| Totaos..... | 8.561,235 |

VIA-PERMANENTE

Além dos serviços proprios de conservação ordinaria, como reparos de estações, nivelamento, repregação, capinação e roçada, foram removidas diversas barreiras, que cahiram em muitos pontos da linha, como consequencia das pesadas chuvas dos mezes de janeiro e fevereiro, que tambem deram lugar a reparos em pontilhões, boeiros, limpeza de pequenos exgoltos e valletas lateraes.

Devem ser mencionados como estragos de maior vulto o desabamento da ponte do kilometro n. 43.150, com 10 metros de vão e vigas de ferro, e do boeiro capeado, duplo do kilometro n. 46.672, estação Visconde do Imbé.

Construiram-se nestas, pontes provisórias e em seu lugar já iniciou a Leopoldina a restauração daquelles typos de obra d'arte. Os orçamentos para essas restaurações importaram em 38:398\$501, foram approvados pelo Governo em aviso n. 121, de 22 de agosto de 1913. Attingiu á somma de 36:287\$940, o que foi despendido com o restabelecimento do trafego, interrompido com pequenos intervallos por aquellas incessantes chuvas.

A linha telegraphica constantemente percorrida pelo guarda-fios de Macahé a Campos teve os reparos exigidos.

Os serviços proprios de conservação da via—permanente são assim discriminados:

Nivelamento:

| | |
|-----------------------------|--------|
| Extensão — metros..... | 21.123 |
| Terras — metros..... | 8.382 |
| Pedra — metros..... | 115 |
| Vallas limpas — metros..... | 510 |
| Vallas novas — metros..... | 120 |
| Exgottos limpos | 52.135 |

Nivelamento:

| | Extensão |
|---|-----------------|
| Repregação — metros..... | 16.786 |
| Juntas niveladas..... | 2.745 |
| Capinação — m ² | 90.216 |
| Roçada — m ² | 44.436 |
| Boeiros limpos e reparados..... | 259 |
| Passagens de nivel reparadas..... | 10 |
| Pontilhões desobstruidos e reparados... | 50 |
| Fossos limpos..... | 19 |

Material substituido:

| | |
|-------------------------------|--------|
| Dormentes | 5.139 |
| Parafusos | 2.965 |
| Grampos | 19.624 |
| Chapas | 36 |
| Trilhos | 223 |
| Isoladores | 25 |
| Apparehos telegraphicos | 3 |
| Fios — kilos..... | 2 |

Officinas — Não tem esta estrada de ferro officinas proprias; o seu material rodante foi reparado durante o anno nas officinas de Imbetiba, Porto Novo, Nictheroy, Cachoeiras, Alto da Serra e Carangola, da Leopoldina.

Foram sem importancia as reparações que soffreu o material levado ás officinas acima, excepção feita as locomotivas ns. 115, 116 e 117.

Tarifas — As tarifas, mandadas adoptar pelo decreto n. 3.785, de 1 de outubro de 1900, soffreram alterações nas seguintes espécies:

Phosphoros, para os quaes, pelo aviso n. 144, de 30 de setembro de 1913, foi auctorizada a Companhia Leopoldina a adoptar para o seu transporte nas linhas federaes as tarifas em vigor nas linhas mineiras ou fluminenses, conforme a situação da linha federal fôr no Estado de Minas, ou no do Rio de Janeiro e Districto Federal;

Louça de barro, para a qual, pelo aviso n. 158, de 29 de outubro de 1913, foi auctorizada a Companhia Leopoldina a applicar a tarifa n. 8 em lugar da de n. 7, das tarifas federaes em vigor, para de barro de produçção nacional, cujo frete ficou assim reduzido;

Animaes pequenos, para os quaes, pelo aviso n. 172, de 5 de dezembro de 1913, foi auctorizada a Companhia Leopoldina a reduzir as bases que vigoraram nas linhas federaes, adoptando as seguintes taxas por cabeça e por kilometro:

| | |
|------------------------------|-------|
| Até 200 kilometros..... | \$010 |
| De 201 a 300 kilometros..... | \$008 |
| De 301 em diante..... | \$007 |

Estas taxas só serão applicadas quando os transportes forem feitos em trens de carga; si, porém, o forem em trens de passageiros, será cobrado o dobro, de accôrdo com as instrucções regulamentares.

ESTRADA DE FERRO DE CARANGOLA E RAMAES DE ITABAPOANA E POÇO FUNDO

EXTENSÃO EM TRAVEGO:

| | Kms. |
|-------------------------------|---------|
| Linha principal (tronco)..... | 168,432 |
| Ramal de Itabapoana..... | 20,593 |
| Ramal de Poço Fundo..... | 37,900 |
| | <hr/> |
| Extensão total | 226,925 |

Garantia de juros — De accôrdo com a clausula IX do decreto n. 5.822, de 12 de dezembro de 1874, e do decreto n. 5.889, de 20 de março de 1875, a garantia de juros era annualmente de: ouro, libras 23.623 e papel na importancia de 150:026\$666, em virtude dos mesmos decretos, do decreto n. 6.418, de 9 de fevereiro de 1876, do despacho de 20 de maio de 1881, do aviso n. 834, de 27 de abril de 1897, do antigo Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas na da Fazenda e do contracto de 9 de maio de 1898; terminou a 20 de março de 1905.

Cessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited», pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

Quantias pagas pela garantia de juros até 20 de março de 1905:

| | |
|--------------|----------------|
| Libras | 199.056-1-0 |
| Papel | 5.368:822\$219 |
| Ouro | 45:446\$783 |

Capital garantido pelo termo de accôrdo de 25 de janeiro de 1912:

6.000:000\$000

Capital empregado:

6.856:156\$639

Observações — Para os calculos das tomadas de contas e para a estatística a extensão total desta estrada e seus ramaes é considerada como sendo de 223,000 kilometros.

VIA-PERMANENTE

Continúa a ser satisfactorio o estado da linha, no trecho da Carangola, comprehendido entre as estações de Campos, Corôa e Murundú e do mesmo modo o da linha do ramal de Itabapoana, que, na extensão total de 70,148 kilometros, mudou de condições technicas e onde foram substituidos os antigos trilhos de 22 kilos por metro, por outros de 37 kilos por metro e as vigas de madeira dos pontilhões por vigas de ferro conjugadas.

O mesmo, entretanto, não se póde dizer do estado da linha-tronco, no trecho comprehendido entre as estações de Murundú e Porciuncula, sua estação terminal; os seus antigos trilhos de 22 kilos por metro chegaram a um tal estado de fraqueza, que, dia a dia, se vão partindo, á passagem dos pesados trens de cargas, principalmente os destinados ao transporte das grandes vigas de madeira de lei; os partidos vão sendo substituidos por outros velhos de igual typo, retirados do trecho renovado, acima referido.

Se não fosse a pequena velocidade dos trens mixtos, que percorrem esse trecho, os grandes desastres seriam inevitaveis, pois não se dariam apenas pequenos descarrilamentos, sem grandes consequencias, como tem acontecido.

Seria de grandes vantagens para a segurança do trafego, que fossem elles de uma vez substituidos por outros do typo de 37 kilos, por metro.

O ramal de Poço Fundo continúa, porém, em boas condições de conservação; os seus trilhos, apezar de terem tambem 22 kilos, por metro, estão em melhor estado, por ser o trafego desse ramal menos intenso do que o da linha do centro.

A companhia continúa a mandar substituir as vigas de madeira dos pontilhões por vigas de aço conjugadas, reparando na mesma occasião as alvenarias dos seus encontros.

O lastro constituido da terra retirada dos proprios córtes continúa sempre a ser empregado, de modo que os trabalhadores da linha vivem em constante capinação para evitar que ella se transforme em pasto de animaes e apezar disto quasi nada conseguem, porque 20 dias mais ou menos após a capinação de um trecho, elle já começa a ser novamente revestido de grama e procurado de preferencia pelos animaes que transitam na linha, estragando as suas banquetas e dando-lhe o aspecto de uma linha sem conservação.

No anno proximo passado foram executadas as seguintes obras de reparação em estações, casas de turmas e obras de arte.

Foram removidas as terras das barreiras dos kilometros 98, 700, 26, 54, 55, 59, 60 e 69 e restabelecido o aterro que correu no kilometro 77,341.

Foram feitos reparos nos telhados das estações de Santo Eduardo, Cardoso Moreira, Mongão, Paraíso, S. Caetano e no do armazem da antiga estação de Campos-Carangola, cujos portões foram tambem concertados.

Cravou-se, collocou-se no logar e pintou-se a caixa d'agua addicional da estação de Itaperuna.

Terminou a construcção do curral para embarcadouro de gado na estação de Cardoso Moreira; foram reparadas as portas da estação de Santo Eduardo, S. Caetano e os telhados das casas de turmas dos kilometros 163, 496, 94, 760 e 133,280.

Reparou-se o cruzamento das estações de Poreiuneula e Campos-Carangola e foi demolida a antiga estação de Poço Fundo, no kilometro 167. Reparou-se a alvenaria dos encontros do pontilhão do kilometro 32,697 e collocaram-se vigas de aço conjugadas.

Foram reparados os desvios das estações de Campos-Carangola, Guandú, Villa Nova, Itaperuna, Poreiuneula, Lago, Murundú, S. Domingos, Bananeiras e o desvio do kilometro 5,089, assentando-se a sua linha e o desvio morto da estação de Poreiuneula.

Foram caiadas e pintadas as estações de Santo Eduardo e Lago e concertaram-se as plataformas das de Murundú e S. Domingos. Construiu-se uma guarita para posto telegraphico de Guarulhos, na cidade de Campos e iniciou-se a construcção do novo almoxarifado das officinas de Campos-Carangola, em as quaes se construiu uma fossa de arriar rodas.

Foram reparadas as alvenarias dos encontros do pontilhão do kilometro 0,500 e substituidas as vigas de madeira pelas de aço conjugadas e finalmente foram feitos 139^m,50 de cerca entre os kilometros 168,298 a 168,447,5.

CONSERVAÇÃO ORDINARIA E EXTRAORDINARIA DA LINHA E MATERIAES SUBSTITUIDOS

Nivelamento :

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Extensão — metros..... | 770,20 |
| Terra empregada — metros cubicos.. | 18.908,00 |
| Pedra empregada — metros cubicos... | 345,00 |
| Vallas novas — metros..... | 4.088,00 |
| Vallas limpas — metros..... | 42.019,00 |
| Valletas novas — metros..... | 28.439,00 |
| Valletas limpas — metros..... | 198.038,00 |
| Exgottos limpos | 251.354 |
| Repregação — metros..... | 92.919 |
| Juntas niveladas | 56.159 |
| Capinação — metros quadrados..... | 10.763.235,00 |
| Rogada — metros quadrados..... | 409.452,00 |
| Passagens de nivel — numero..... | 336 |
| Pontilhões desobstruidos..... | 623 |
| Boeiros desobstruidos..... | 278 |
| Fossos desobstruidos..... | 346 |
| Juntas apertadas..... | — |

MATERIAES SUBSTITUIDOS.

| | |
|--------------------------------------|--------|
| Dormentes | 22.383 |
| Trilhos, typo 22,00 kilogrammas..... | — |
| Chapas de junção..... | 33 |
| Grampos | 35.136 |
| Parafusos | 14.031 |
| Fio telegraphico..... | — |
| Isoladores | 5 |
| Apparelhos | 1 |

DESPEZAS DE CONSERVAÇÃO DA VIA-PERMANENTE

As despesas com a conservação da linha, edificios, policia e vigilancia em 1913, importaram em 299:520\$990:

| | |
|---------------------|--------------|
| Com o pessoal..... | 215:672\$090 |
| Com o material..... | 83:848\$900 |
| Total..... | 299:520\$990 |

As despesas com a conservação da linha, edificios, policia e vigilancia em 1912, importaram em 289:538\$210

| | |
|---------------------|--------------|
| Com o pessoal..... | 196:987\$420 |
| Com o material..... | 92:550\$790 |
| Total..... | 289:538\$210 |

Havendo, portanto, a differença para mais em 1913 de 9:982\$780.

Observações — Essas despesas poderiam ser reduzidas se a companhia empregasse lastro de arcia ou pedra britada em logar da terra retirada dos proprios córtes, que, além, de occasionar o apodrecimento rapido dos dormentes com todas as suas consequencias, favorece o crescimento das gramineas que cobrem, em geral, o leito dessa via-ferrea, transformando-o em pasto de animaes.

Em 1913, a capinação montou a 107.632.35,0^m2 em uma linha de dous a tres kilometros de desenvolvimento, o que indica que o leito durante um anno foi, em toda a sua extensão, capinado umas quatro ou cinco vezes.

LOCOMOÇÃO

Continuaram em vigor, no anno de 1913, as instrucções approvadas por portaria de 11 de novembro de 1899, relativamente ao emprego do material rodante, de propriedade exclusiva da Estrada de Ferro de Carangola, no serviço do trafego e conservação da linha da Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

O consumo total de combustível e lubrificantes nessas estradas foi, nos dois semestres do anno proximo passado, o indicado no quadro seguinte:

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|------------------------------|---------------|--------------|
| Carvão de pedra... | 3.291.058 | 111:331\$740 |
| Lenha — m ³ | 22.070 | 88:243\$920 |
| Graxa | 195 | 126\$650 |
| Estôpa | 3.068 | 1:122\$270 |
| Oleos e kerozene.. | 15.343 | 3:748\$320 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|---------|--------------|
| Graxa | 69 | 28\$350 |
| Estôpa | 4.081 | 394\$480 |
| Oleos | 83.86,5 | 1:601\$520 |
| Kerozene | 239 | 41\$120 |
| Total..... | — | 206:638\$670 |

Observações — Nos quadros que se seguem encontram-se discriminados por semestres os consumos de combustível e lubrificantes e os pertencentes a cada uma das estradas, obtidos de accordo com as duas formulas mandadas adoptar pela portaria de 16 de dezembro de 1895.

As porcentagens determinadas por essas formulas foram para os 1° e 2° semestres de 1913, respectivamente de 74 e 78 % para a Garangola e 26 e 22 % para a Itapemirim.

NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 1913

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|------------------------------|---------------|-------------|
| Carvão de pedra... | 1.494.241 | 49:332\$070 |
| Lenha — m ³ | 10.572 | 41:378\$780 |
| Graxa | 91 | 59\$710 |
| Estôpa | 1.374 | 494\$640 |
| Oleos e kerozene... | 7.028 | 1:665\$560 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|-------|-------------|
| Graxa | 45 | 16\$350 |
| Estôpa | 152,5 | 162\$760 |
| Oleos | 3.560 | 658\$080 |
| Kerozene | 124 | 20\$840 |
| Total..... | — | 93:789\$390 |

NO SEGUNDO SEMESTRE DE 1913

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|------------------------------|---------------|-------------|
| Carvão de pedra... | 1.796,847 | 61:999\$670 |
| Lenha — m ³ | 11,498 | 46:865\$140 |
| Graxa | 104 | 66\$940 |
| Estôpa | 1,694 | 627\$630 |
| Oleos e kerozene... | 8,285 | 2:082\$760 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|---------|----------|
| Graxa | 24 | 12\$000 |
| Estôpa | 628,5 | 232\$020 |
| Oleos | 4,826,5 | 942\$840 |
| Kerozene | 115 | 20\$280 |

| | | |
|------------|---|--------------|
| Total..... | — | 112:849\$280 |
|------------|---|--------------|

NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 1913

Na Estrada de Ferro de Carangola e ramaes:

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|------------------------------|---------------|----------------|
| Carvão de pedra... | 1.105.716,14 | 36:505\$731,80 |
| Lenha — m ³ | 7.823,28 | 30:620\$297,20 |
| Graxa | 67,34 | 44\$185,40 |
| Estôpa | 1.016,76 | 366\$033,60 |
| Oleos e kerozene... | 5.200,72 | 1:232\$514,40 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|----------|-------------|
| Graxa | 33,30 | 12\$099,00 |
| Estôpa | 334,85 | 120\$442,40 |
| Oleos | 2.634,40 | 487\$423,20 |
| Kerozene | 91,76 | 15\$421,60 |

| | | |
|------------|---|----------------|
| Total..... | — | 69:404\$148,60 |
|------------|---|----------------|

Na Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim:

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|------------------------------|---------------|----------------|
| Carvão de pedra... | 388.494,86 | 12:826\$338,20 |
| Lenha — m ³ | 2.748,72 | 10:758\$482,80 |
| Graxa | 23,66 | 15\$524,60 |
| Estôpa | 357,24 | 128\$606,40 |
| Oleos e kerozene... | 1.827,28 | 433\$045,60 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|--------|-------------|
| Graxa | 11,70 | 4\$251,00 |
| Estôpa | 117,65 | 42\$317,60 |
| Oleos | 925,60 | 171\$256,80 |
| Kerozene | 32,24 | 5\$418,40 |

| | | |
|------------|---|----------------|
| Total..... | — | 24:385\$241,40 |
|------------|---|----------------|

Na Estrada de Ferro de Carangola e ramaes :

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|---------------------|---------------|----------------|
| Carvão de pedra... | 1.401.540,66 | 48:359\$742,60 |
| Lenha — m³..... | 8.968,44 | 36:554\$809,20 |
| Graxa | 81,12 | 52\$213,20 |
| Estôpa | 1.321,32 | 489\$551,40 |
| Oleos e kerozene... | 6.462,30 | 1:624\$552,80 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|----------|-------------|
| Graxa | 18,72 | 9\$360,00 |
| Estôpa | 490,23 | 180\$975,60 |
| Oleos | 3.764,67 | 735\$415,20 |
| Kerozene | 89,70 | 15\$818,40 |

Total..... — 88:022\$438,40

Na Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim :

Com as locomotivas:

| | Peso em kilos | Producto |
|---------------------|---------------|----------------|
| Carvão de pedra... | 395.306,34 | 13:639\$927,40 |
| Lenha — m³..... | 2.529,56 | 10:310\$330,80 |
| Graxa | 22,88 | 14\$726,80 |
| Estôpa | 372,68 | 138\$078,60 |
| Oleos e kerozene... | 1.822,70 | 458\$207,20 |

Com os vehiculos:

| | | |
|----------------|----------|-------------|
| Graxa | 5,28 | 2\$640,00 |
| Estôpa | 138,27 | 51\$044,40 |
| Oleos | 1.061,83 | 207\$424,80 |
| Kerozene | 25,30 | 4\$461,60 |

Total..... — 24:826\$841,60

OFFICINAS

Funcionaram com toda a regularidade as officinas da Estrada de Ferro Carangola, situadas á margem esquerda do rio Paratyba, em Campos.

Nellas foram executadas as reparações das locomotivas dessa estrada e de algumas de outras linhas de propriedade da mesma companhia, com excepção apenas das reparações dependentes da fundição de ferro, que foram feitas em outras officinas, de propriedade tambem dessa companhia, e das grandes reparações que exigem possantes machinas operatrizes.

As importancias despendidas com essas reparações executadas nessas outras officinas, que são as de Imbetiba, Porto Novo e Ca-

choeiras, foram devidamente verificadas e apuradas nas tomadas de contas dos dous semestres do anno proximo passado.

A companhia já iniciou em 1913 a reconstrução do almoxarifado dessas officinas e construiu uma fossa para arriar as rodas das locomotivas.

As despezas feitas nas officinas da Carangola, durante o anno de 1913, importaram em 117:731\$269, sendo:

| | |
|---------------------|--------------|
| Com o pessoal..... | 83:887\$852 |
| Com o material..... | 33:843\$417 |
| | <hr/> |
| Total..... | 117:731\$269 |

As despezas feitas nas mesmas officinas, no anno de 1912, importaram em 91:093\$070, sendo:

| | |
|---------------------|-------------|
| Com o pessoal..... | 69:483\$690 |
| Com o material..... | 21:609\$380 |
| | <hr/> |
| Total..... | 91:093\$070 |

Classificação e estado das locomotivas da E. de Ferro Carangola, em 31 de dezembro de 1913

| | NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO MILGRAMMAS | PESO EM MARCHA MILGRAMMAS | PESO ADHIERENTE MILGRAMMAS | COEFFICIENTE DE ADHIERENCIA | CALDEIRA | | | | PISTOES | | RODAS MOTRIZES | | NUMERO DAS LOCOMOTIVAS E NOMES DOS FABRICANTES | | |
|------------------|------------------------------------|-----------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------|----------------------------|-----------|---------|-------|----------------|--------|--|--|--------------------|
| | | | | | | SUPERFICIE DE AQUECIMENTO | | | | Tipo | M | M | Numero | | Numero | |
| | | | | | | Directa | Tubular | Compartimento dos tubos MA | Timbro FM | | | | | | | Quatro |
| Passageiros..... | 3 | 25,128 | 43,305 | 16,164 | 1 6 | M ² | MF | 2,757 | 10,7 | 0,330 | 0,457 | 4 | 4 | Ns. 64, 66 e 69 — R. Stephenson. | | |
| " | | 4 | 22,000 | 36,000 | 15,000 | 1 6 | 6,25 | 56,93 | 2,807 | 9,3 | 0,321 | 0,457 | 4 | 4 | Ns. 65 — Sharp Stewart. | |
| " | | 1 | 23,400 | 41,400 | 14,000 | 1 6 | 5,73 | 58,50 | 2,692 | 9,3 | 0,457 | 0,330 | 4 | 4 | Ns. 73 — Baldwin. | |
| Consolidation... | | 8 | 32,000 | 58,000 | 28,000 | 4 6 | 7,95 | 89,83 | 3,353 | 10,7 | 0,508 | 0,407 | 8 | 8 | Ns. 120, 122, 123, 124, 125, 127, 134 e 138 — Baldwin. | |
| " | | | 1 | 27,000 | 45,000 | 27,000 | 4 6 | 6,83 | 66,74 | 2,895 | 10,7 | 0,457 | 0,381 | 8 | 8 | Ns. 110 — Baldwin. |
| Mogul..... | | 2 | 25,000 | 43,000 | 21,000 | 4 6 | 6,02 | 55,16 | 2,622 | 10,7 | 0,357 | 0,458 | 6 | 6 | Ns. 184 e 185 — Baldwin. | |
| Total..... | 16 | | | | | | | | | | | | | | | |

OBSERVAÇÕES — O peso em marcha representa o peso da locomotiva e do seu tender carregado.

Classificação e estado dos vehiculos, em 31 de dezembro de 1913

| DESIGNAÇÃO | PROCEDENCIA | SERIE | CAPACIDADE | PESO MORTO Kilogrammas | NUMERO | | |
|---------------------------------|---------------|-------|-----------------------------|---------------------------|------------|------------|-------|
| | | | | | Em serviço | Em reparos | Total |
| Carros de 1ª classe. | Est. Unidos. | B | 40 Passageiros..... | 12.700 | 1 | — | 1 |
| » » 1ª » | Brazil..... | B | 34 » | 9.360 | — | 1 | 1 |
| » » 2ª » | » | C | 60 » | 10.725 | 2 | — | 2 |
| » » 2ª » | Est. Unidos. | C | 60 » | 10.550 | 1 | — | 1 |
| » mixtos..... | Brazil..... | BC | 21 de 1ª classe e 32 de 2ª. | 12.245 | 1 | — | 1 |
| » » | Inglaterra... | BC | 21 de 1ª classe e 26 de 2ª. | 12.335 | 1 | — | 1 |
| » » | Est. Unidos. | BC | 21 de 1ª classe e 26 de 2ª. | 12.490 | 4 | — | 4 |
| » de Correio e bagagens..... | Brazil..... | D | 14.000..... | 11.465 | 3 | — | 3 |
| Wagons fechados... | Inglaterra... | E | 14.941..... | 6.930 | 49 | 2 | 51 |
| » » ... | Belgica | E | 15.000..... | 8.291 | 6 | — | 6 |
| » » ... | Est. Unidos. | E | 13.929..... | 7.466 | 28 | — | 28 |
| » » ... | Brazil..... | E | 15.312..... | 7.559 | 15 | 1 | 16 |
| » de animaes | » | OE | 14.000..... | 8.063 | 3 | — | 3 |
| » » » | » | O | 14.000..... | 7.746 | 3 | 1 | 4 |
| » abertos ... | » | L | 15.000..... | 7.430 | 9 | 1 | 10 |
| » de animaes e bagagens..... | » | OD | 12.000..... | 8.200 | 1 | — | 1 |
| Wagons de socorro. | Est. Unidos. | S | 15.000..... | 6.550 | 1 | — | 1 |
| Total..... | — | — | — | — | 128 | 6 | 134 |

OBSERVAÇÕES — A companhia tem reformado os seus carros nas officinas de Porto Novo, empregando madeiras nacionaes, de modo que tem augmentado o peso morto de alguns delles e até a capacidade.

PERCURSO DO MATERIAL RODANTE

Foi o seguinte em 1913 o percurso do material rodante nas duas Estradas Carangola e Itapemirim e nos dous ramaes:

Na Estrada de Ferro Carangola e ramaes:

| Locomotivas | Kilometros |
|---|---------------|
| 7.814 em serviço ordinario com o percurso de..... | 434.037 |
| 2.429 em serviço especial com o percurso de..... | 42.702 |
| 262 em serviço de lastro com o percurso de..... | 1.966 |
| <hr/> 10.505 com o percurso total de..... | <hr/> 478.705 |

PERCURSO DE CARROS E WAGGÖES

| Numero | Kilometros |
|---|------------|
| Carros especiais: | |
| 131 em serviço especial com o percurso de..... | 9.553 |
| Carros de 1ª classe: | |
| 1.510 em serviço ordinario com o percurso de..... | 107.204 |
| Carros de 2ª classe: | |
| 746 em serviço ordinario com o percurso de..... | 52.966 |
| Mixtos de 1ª e 2ª classes: | |
| 2.407 em serviço ordinario com o percurso de..... | 187.009 |
| Carros de bagagens e encomendas: | |
| 1.071 em serviço ordinario com o percurso de..... | 147.202 |
| Carros de animaes: | |
| 2.070 em serviço ordinario com o percurso de..... | 156.616 |
| Mixtos de bagagens e animaes: | |
| 1.392 em serviço ordinario com o percurso de..... | 59.608 |

Wagões fechados, carregados e
vasios:

| | |
|---|-----------|
| 23.775 em serviço ordinario com o per- curso de..... | 1.187.288 |
| 246 em serviço especial com o per- curso de..... | 43.445 |

Wagões abertos, carregados e
vasios:

| | |
|---|-----------|
| 21.906 em serviço ordinario com o per- curso de..... | 1.084.162 |
| 2.717 em serviço especial com o per- curso de..... | 43.188 |
| 1.253 em serviço de lastro com o per- curso de..... | 4.875 |
| <hr/> | |
| 59.824 com o percurso total de..... | 3.053.116 |

NUMERO TOTAL DE WAGÕES

| Numero | Kilometros |
|---|------------|
| 55.477 em serviço ordinario com o per- curso de..... | 2.982.055 |
| 3.094 em serviço especial com o per- curso de..... | 66.186 |
| 1.253 em serviço de lastro com o per- curso de..... | 4.876 |
| <hr/> | |
| 59.824 com o percurso total de..... | 3.053.116 |

NA ESTRADA DE FERRO SANTO EDUARDO A CACHOEIRO DE
ITAPEMIRIM

| Locomo- tivas | Kilometros |
|--|------------|
| 1.971 em serviço ordinario com o per- curso de..... | 161.451 |
| 374 em serviço especial com o per- curso de..... | 11.136 |
| 167 em serviço de lastro com o per- curso de..... | 2.243 |
| <hr/> | |
| 2.512 com o percurso total de..... | 174.530 |

PERCURSO DOS CARROS E WAGÕES

Carros especiaes:

| Numero | Kilometros |
|---|------------|
| 129 em serviço especial com o per- curso de..... | 7.532 |

Carros de 1ª classe:

| | |
|--|---------|
| 1.375 em serviço ordinario com o per- curso de..... | 129.016 |
|--|---------|

Carros de 2ª classe:

787 em serviço ordinario com o percurso de..... 73.057

Carros mixtos de 1ª e 2ª classes:

17 em serviço ordinario com o percurso de..... 1.581

Carros de bagagens e encomendas:

947 em serviço ordinario com o percurso de..... 88.071

Carros de animaes:

759 em serviço ordinario com o percurso de..... 70.587

Carros mixtos de bagagens e animaes:

— em serviço ordinario com o percurso de..... —

Wagões fechados, carregados e vazio:

7.715 em serviço ordinario com o percurso de..... 271.212

77 em serviço especial com o percurso de..... 2.225

Wagões abertos, carregados e vazio:

8.250 em serviço ordinario com o percurso de..... 284.984

881 em serviço especial com o percurso de..... 17.549

Wagões abertos, carregados e vazio:

| | | |
|---|--|------------|
| Numero | | Kilometros |
| 359 em serviço de lastro com o percurso de..... | | 3.925 |

21.296 com o percurso total de..... 949.739

NUMERO TOTAL DE WAGÕES

| | | |
|--|--|------------|
| Numero | | Kilometros |
| 19.850 em serviço ordinario com o percurso de..... | | 918.508 |
| 1.087 em serviço especial com o percurso de..... | | 27.306 |
| 359 em serviço de lastro com o percurso de..... | | 3.925 |

21.296 com o percurso total de..... 949.739

NA ESTRADA DE FERRO CARANGOLA E RAMAES

| | Numero | Percurso total |
|---|--------|----------------|
| Locomotivas que percorreram até 10.000,0 kilometros..... | 71 | 122.578 |
| Locomotivas que percorreram de 10.000,0 a 20.000,0 kilometros.. | 19 | 271.398 |
| Locomotivas que percorreram de 20.000,0 a 30.000,0 kilometros.. | 4 | 84.729 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total..... | 94 | 478.705 |

NA ESTRADA DE FERRO SANTO EDUARDO A CACHOEIRO DE ITAPEMIREM

| | | |
|--|-------|---------|
| Locomotivas que percorreram até 10.000,0 kilometros..... | 76 | 164.420 |
| Locomotivas que percorreram de 10.000,0 a 20.000,0 kilometros.. | 1 | 10.110 |
| Locomotivas que percorreram de 20.000,0 a 30.000,0 kilometros... | — | — |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total..... | 77 | 174.530 |

LOCOMOÇÃO

As despesas com a locomoção no anno de 1913 importaram em 393:456\$759, sendo:

| | |
|---------------------|--------------|
| Com o pessoal..... | 195:249\$292 |
| Com o material..... | 198:207\$467 |
| | <hr/> |
| Total..... | 393:456\$759 |

As despesas com a locomoção no anno de 1912 importaram em 299:431\$410, sendo:

| | |
|---------------------|--------------|
| Com o pessoal..... | 159:279\$930 |
| Com o material..... | 140:151\$480 |
| | <hr/> |
| Total..... | 299:431\$410 |

Observações — As locomotivas que fizeram o trafego da Estrada de Ferro Carangola e de seus dous ramaes durante o anno de 1913 fizeram 56.572 kilometros escoteiras e em manobras, percurso este que se acha incluído no percurso total de 478.705 kilometros e que representa 11,82 % delle. E' como se vê uma grande porcentagem que poderia ser reduzida se houvesse melhor direcção no trafego desta estrada, com proveito para a sua receita que não seria em tão grande parte empregada em um trabalho improductivo.

As locomotivas que fizeram o trafego da Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim durante o mesimo anno percorreram 6.325 kilometros escoteiras e em manobras, percurso este que se acha incluído no percurso total de 174.530 kilometros e que representa 3,62 % delle, e que prova ser justa a observação por mim feita a respeito do trafego da Carangola e ramaes.

TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito com a possível regularidade por 12.505 trens, que percorreram 422.123 kilometros, sendo:

| Numero | Kilometros |
|---|----------------|
| 211 trens de passageiros com o percurso de..... | 14.961 |
| 2.800 trens mixtos com o percurso de..... | 192.243 |
| 4.803 trens de cargas com o percurso de..... | 170.251 |
| 4.429 trens especiais com o percurso de..... | 42.702 |
| 262 trens de lastro com o percurso de..... | 1.966 |
| 12.505 com o percurso total de..... | 422.123 |

O serviço da Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim foi feito por 2.512 trens, que percorreram 168.205 kilometros, sendo:

| Numero | Kilometros |
|---|----------------|
| 211 trens de passageiros com o percurso de..... | 19.477 |
| 730 trens mixtos com o percurso de..... | 67.896 |
| 1.030 trens de cargas com o percurso de..... | 67.459 |
| 374 trens especiais com o percurso de..... | 11.136 |
| 167 trens de lastro com o percurso de..... | 2.237 |
| 2.512 com o percurso total de..... | 168.205 |

As despesas com o serviço do trafego no anno de 1913 importaram em 201:887\$030, sendo:

| | |
|---------------------|---------------------|
| Com o pessoal..... | 191:001\$950 |
| Com o material..... | 10:882\$080 |
| Total..... | 201:887\$030 |

As despesas com o serviço do trafego no anno de 1912 importaram em 172:816\$110, sendo:

| | |
|---------------------|---------------------|
| Com o pessoal..... | 161:862\$740 |
| Com o material..... | 10:953\$370 |
| Total..... | 172:816\$110 |

MOVIMENTO DE PASSAGENS

Foram vendidas 116.825 passagens que produziram a renda de 254:826\$400, sendo:

| | | Renda, incluindo as requisições |
|---------------------------|----------------|---------------------------------|
| Passagens de 1ª classe... | 23.433 | 71:757\$700 |
| » » 2ª classe... | 72.280 | 116:831\$690 |
| » » ida e volta. | 21.112 | 66:237\$100 |
| Total..... | 116.825 | 254:826\$400 |

Foram transportados 116.825 passageiros, que produziram a renda de 254:826\$490, sendo:

| | | |
|-----------------------|---------|--------------|
| De 1ª classe..... | 44.545 | 137:994\$800 |
| De 2ª classe..... | 72.280 | 116:831\$690 |
| | | |
| Das duas classes..... | 116.825 | 254:826\$490 |

O numero de passageiros transportados a um kilometro foi de 4.251.455, sendo:

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| | Passageiro-kilometro |
| De 1ª classe..... | 2.011.594 |
| De 2ª classe..... | 2.239.861 |
| | |
| Das duas classes..... | 4.251.455 |

Os percursos kilometricos médios de um passageiro foram:

| | |
|-----------------------|-------|
| Dos de 1ª classe..... | 45,16 |
| Dos de 2ª classe..... | 30,99 |
| | |
| Das duas classes..... | 36,39 |

O numero médio de passageiros por trem-kilometro foi:

| | |
|-----------------------|-------|
| De 1ª classe..... | 9,71 |
| De 2ª classe..... | 10,81 |
| | |
| Das duas classes..... | 20,52 |

O numero médio de passageiros por vehiculo-kilometro foi:

| | |
|-----------------------|-------|
| De 1ª classe..... | 5,79 |
| De 2ª classe..... | 6,45 |
| | |
| Das duas classes..... | 12,24 |

Os percursos dos logares offercidos aos passageiros foram:

| | |
|---------------------------------|------------|
| O dos logares de 1ª classe..... | 7.706.532 |
| » » » de 2ª classe..... | 8.258.250 |
| | |
| » » » das duas classes.... | 15.964.782 |

A relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offercidos ou a taxa de utilização, foi:

| | |
|-------------------------|-------|
| A de 1ª classe..... | 26,10 |
| A de 2ª classe..... | 27,12 |
| A das duas classes..... | 26,63 |

REQUISIÇÃO DOS GOVERNOS

Dos passageiros transportados foram os seguintes:

Por conta do Governo Federal:

Numero de passageiros transportados:

| | |
|---------------------------------|-------|
| De 1ª classe..... | 190 |
| De 2ª classe..... | 190 |
| | <hr/> |
| Das duas classes..... | 380 |
| De ida e volta (passagens)..... | 192 |

Transportados a um kilometro:

| | |
|---------------------------------|--------|
| De 1ª classe..... | 13.765 |
| De 2ª classe..... | 18.646 |
| | <hr/> |
| Das duas classes..... | 32.411 |
| De ida e volta (passagens)..... | 13.130 |

Percursos médios:

| | |
|--------------------------------------|--------|
| Dos de 1ª classe..... | 72,447 |
| Dos de 2ª classe..... | 93,698 |
| Dos passageiros das duas classes.... | 88,318 |

Renda:

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Das duas classes..... | 1:820\$700 |
| Dos passageiros de ida e volta..... | 817\$100 |

Por conta do governo Estadual:

Numero de passageiros transportados:

| | |
|-----------------------|-------|
| De 1ª classe..... | 193 |
| De 2ª classe..... | 463 |
| | <hr/> |
| Das duas classes..... | 656 |
| De ida e volta..... | 98 |

Transportados a um kilometro:

| | |
|-----------------------|--------|
| De 1ª classe..... | 12,641 |
| De 2ª classe..... | 48,085 |
| | <hr/> |
| Das duas classes..... | 60,726 |
| De ida e volta..... | 8,378 |

Percurso médio:

Os percursos médios dos passageiros foram:

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Dos de 1ª classe..... | 65,497 |
| Dos de 2ª classe..... | 103,855 |
| Dos passageiros das duas classes.... | 92,570 |

Renda:

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Das duas classes..... | 3:003\$290 |
| Dos passageiros de ida e volta..... | 412\$600 |

Passagens gratuitas:

O numero de passagens gratuitas concedidas foi:

| | |
|-----------------------|-------|
| De 1ª classe..... | 518 |
| De 2ª classe | 1.557 |
| Das duas classes..... | 2.075 |
| De ida e volta..... | — |

Os percursos a um kilometro dessas passagens foram:

| | |
|-----------------------|---------|
| De 1ª classe..... | 36.176 |
| De 2ª classe..... | 130.931 |
| Das duas classes..... | 167.107 |
| De ida e volta..... | — |

Observações — Seria de toda a conveniencia que a companhia especificasse o numero das passagens em serviço della, em serviço de fiscalização e as que, de favor, são por ella concedidas, pois, se este direito lhe assiste, pela mesma razão delle deve gosar o Governo. Estas passagens ao preço de \$061,85 (producto de um passageiro em 1912) teriam produzido a importancia de 10:335\$568.

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

| | |
|---|-------------|
| No anno de 1913 foram transportadas 2.039,803 de bagagens e encomendas que, incluídas ás requisições dos Governos Federal e Estadual, produziram a renda total de | 50:690\$583 |
| O numero de toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro foi de..... | 132.358,300 |
| O percurso kilometrico médio de uma tonelada foi de..... | 64,89 |

REQUISIÇÃO DOS GOVERNOS

Das bagagens e encomendas transportadas foram:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|---|----------|
| Numero de toneladas transportadas. | 11,602 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 147,048 |
| Percurso médio de uma tonelada.... | 12,674 |
| Renda produzida | 716\$605 |

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|--|----------|
| Numero de toneladas transportadas..... | 6,780 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro | 757,305 |
| Pereurso médio de uma tonelada... | 111,697 |
| Renda produzida..... | 669\$182 |

Carros:

| | |
|--|----------|
| Foram transportados 32 carros que produziram a renda total de..... | 406\$100 |
| Numero de carros transportados a um kilometro..... | 2,214 |
| Pereurso médio de um carro..... | 69,187 |

Movimento de animaes :

| | |
|--|-------------|
| No anno de 1913 foram transportados 5.330, que produziram, incluindo as requisições, a renda de..... | 12:470\$500 |
| O numero de animaes transportados a um kilometro foi..... | 286.886 |
| O peso total dos animaes transportados foi..... | 889,600 |
| O pereurso médio de um animal foi.... | 53,825 |
| Referidos a um kilometro (animaes toneladas-kilometro | 50.601,800 |
| O pereurso médio de uma tonelada de animaes foi..... | 56,882 |

Foram as seguintes as especies de animaes transportados:

Animaes de montaria :

| | |
|--|---------|
| Numero de animaes transportados..... | 433 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 20.655 |
| Numero médio de um animal de montaria | 47.702 |
| Peso dos animaes de montaria..... | 129,900 |

Bois e vaccas :

| | |
|--|---------|
| Numero de animaes transportados..... | 900 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 60.914 |
| Pereurso médio de um animal..... | 67,682 |
| Peso dos bois e vaccas transportados.... | 360,000 |

Cães, porcos, carneiros, etc. :

| | |
|--|---------|
| Numero de animaes transportados..... | 3.997 |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | 200.397 |
| Pereurso médio de um animal..... | 50,137 |
| Peso dos animaes transportados..... | 399,700 |

Requisições dos governos — Dos animaes transportados foram:
Por conta do Governo Federal :

| | |
|---|---|
| Numero de animaes transportados..... | — |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | — |
| Renda produzida..... | — |

Por conta do Governo Estadual :

| | |
|---|---|
| Numero de animaes transportados..... | — |
| Numero de animaes transportados a um kilometro | — |
| Renda produzida..... | — |

Telegrammas — Foram transmittidos 1.089 telegrammas em ser-
viço remunerado com 10.567 palavras que, incluidas as requisições,
produziram a renda de 2:023\$200, sendo:

| | |
|--------------------------------------|---------|
| 110.178 em serviço da companhia..... | 648.344 |
| 1.089 em serviço particular | 10.567 |
| — em serviço do Governo Federal | — |
| — em serviço do Governo Estadual | 15 |
| <hr/> | <hr/> |
| 411.268 — Total | 658.926 |

As despesas com o telegrapho em 1913 importaram em 2:608\$110,
sendo:

| | |
|---------------------|------------|
| Com o pessoal..... | 2:608\$110 |
| Com o material..... | — |
| <hr/> | <hr/> |
| Total | 2:608\$110 |

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

| | |
|---|----------------|
| Foram transportadas 159.870,623 toneladas de mercadorias, que, incluidas as requisições dos Governos Federal e Estadual, produziram a renda de..... | 1.012:014\$395 |
| O numero de toneladas transpor- tadas a um kilometro foi..... | 9.134.267,267 |
| O percurso kilometrico médio de uma tonelada foi..... | 57,13 |
| O numero médio de toneladas por trem-kilometro (mixto e de carga) foi..... | 25,198 |
| O numero médio de toneladas por vehiculo-kilometro (carregado e vasio) foi..... | 4,021 |

Requisições dos Governos — Das mercadorias transportadas foram:
Por conta do Governo Federal:

| | |
|---|-------------------------|
| Numero de toneladas transportadas | 18 ^t ,241 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 1.223 ^t ,450 |
| Percurso médio de uma tonelada.. | 67,07 |
| Renda produzida..... | 380\$180 |

Por conta do Governo Estadual:

| | |
|---|-----------------------|
| Numero de toneladas transportadas | 4 ^t ,466 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 462 ^t ,965 |
| Percurso médio de uma tonelada.. | 111,62 |
| Renda produzida..... | 150\$400 |

Gratis em serviço da companhia:

| | |
|---|--------------------------|
| Numero de toneladas transportadas | 43.738 ^t ,466 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro..... | 844.883,883 |
| Percurso médio de uma tonelada.. | 61,50 |

O numero de toneladas transportadas de cargas em geral foi 176.538^t,492, sendo:

| | |
|--|---------------------------|
| Mercadorias | 159.870 ^t ,623 |
| Bagagens e encomendas..... | 2.039 ^t ,803 |
| Peso total dos animaes transportados | 889 ^t ,600 |

| | |
|--|---------------------------|
| Total de cargas em geral (pagando) | 162.800 ^t ,026 |
| Gratis em serviço da companhia.. | 13.738 ^t ,466 |

Total geral..... 176.538^t,492

O numero de toneladas de cargas, em geral, transportadas a um kilometro, foi de 10.162.111^t,250, sendo:

| | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Mercadorias | 9.134.267 ^t ,267 |
| Bagagens e encomendas..... | 132.358 ^t ,300 |
| Animaes toneladas-kilometro..... | 50.601 ^t ,800 |

| | |
|--|-----------------------------|
| Total de cargas em geral (pagando) | 9.317.227 ^t ,367 |
| Gratis em serviço da companhia... | 844.883 ^t ,883 |

Total geral..... 10.162.111^t,250

O percurso kilometrico médio de uma tonelada de cargas em geral (pagando) foi..... 57,23

O percurso kilometrico médio de uma tonelada de cargas em geral (total) foi..... 57,56

Observações — A companhia transportou em serviço seu em 1913, como se vê acima, 13.738,466 de mercadorias, que representam 7,782 % do peso total das cargas em geral transportadas pela Carangola e que ao preço médio de 8\$ a tonelada, que nos dá a estatística, produziria a quantia de 109:907\$728. A companhia está construindo diversos prolongamentos das suas linhas, de modo que a maior parte dessa mercadoria deve ser a elles destinados e entretanto não produzem a menor renda para a Carangola que, por sua vez, para o transporte de suas mercadorias, quando transitam nas outras linhas de propriedade da companhia.

Julgo não ser regular esse procedimento por parte da companhia, que, no maximo, deveria apenas gozar do abatimento de que goza o Estado e não transportar gratuitamente mercadorias, embora destinadas a outras linhas suas em uma estrada que deve ao Estado, como a Carangola, 6.000:000\$ de juros que lhe foram pagos.

A companhia, naturalmente, quando lança as despezas feitas com a construcção desses prolongamentos, inclue na sua escripturação a importancia de transporte de materiaes até o logar do emprego, de modo que esse transporte figura como despeza de sua linha para se poder calcular o capital nella despendido e é levado á conta de lucros e perdas, ou outra, para evitar que o seu saldo possa determinar a reversão dos juros pagos.

Naturalmente, do mesmo modo procede ella com as linhas que ainda recebem juros e assim, em conclusão, o Estado é quem verdadeiramente paga a importancia desses transportes gratuitos em serviços da companhia.

Especies de mercadorias — As especies de mercadorias transportadas durante o anno de 1913 e as suas respectivas porcentagens para o peso total foram:

| Especies de mercadorias | Toneladas | % |
|--------------------------|--------------------|----------------|
| Café | 17.276,455 | 10,806 |
| Assucar | 2.720,718 | 1,702 |
| Algodão | 29,460 | 0,012 |
| Aguardente | 940,930 | 0,588 |
| Fumo | 19,760 | 0,012 |
| Sal | 1.877,258 | 1,174 |
| Cereacs | 10.442,874 | 6,532 |
| Madeiras | 33.318,509 | 20,849 |
| Diversas de importação.. | 12.272,465 | 7,676 |
| Diversas de exportação.. | 80.972,194 | 50,649 |
| Total | 159,870,623 | 100,000 |

Observações — Já nos meus relatorios anteriores tenho dito que seria de grandes vantagens para o conhecimento perfeito dos elementos de trafego dessa estrada si se pudesse obter da Companhia Leopoldina a designação de muitas outras especies de mercadorias que ella inclue sob o termo generico — Diversas de exportação — com mais forte razão devo insistir no presente relatorio, pois, si em 1912 esta especie generica constituiu 38,513 % do numero total de toneladas de mercadorias transportadas, no anno proximo passado (1913) attingiu á grande porcentagem de 50,649.

No anno de 1912 a Carangola transportou 106.555,113 e, portanto, menos 53.315,510 do que no anno proximo passado, o que representa um augmento de 50,03 %, que se torna ainda mais notavel desde que se considere que foi de 36,458 % o augmento que houve em 1912, comparado com a tonelagem de 1911.

Continuando, como disse no meu relatorio passado, os mesmos elementos de vida da zona atravessada por essa estrada, esse grande augmento do transporte de mercadorias deve ser considerado exclusivamente devido á ligação da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, que proporcionou ás mercadorias daquelle Estado os meios de encontrarem na Capital da União um preço de venda superior ao que tinham antes, quando, forçadamente, demandavam o porto do Estado da Bahia e tendo ellas na Carangola um percurso forçado de 70 kilometros, nelles deixam ficar o beneficio que essa estrada não pôde esperar da sua propria zona, que vive dia a dia se empobrecendo por causa das altas tarifas federaes.

Tarifas — Continuam ainda em vigor na Estrada de Ferro Carangola e nos seus ramaes as tarifas e instrucções regulamentares approvadas pelo decreto n. 3.785, de 1 de outubro de 1900 e que foram tornadas extensivas á mesma estrada, pelo decreto n. 4.007, de 29 de abril de 1901. A companhia obrigou-se pelo decreto n. 3.731, de 17 de outubro de 1905, uma vez estabelecida a ligação das Estradas de Ferro Carangola e Macahé e Campos, por meio de um ramal e de uma ponte metallica sobre o rio Parahyba, a submeter á approvação do Governo a revisão geral das tarifas da Carangola, de modo a serem feitas as reduções de preços compatíveis com os interesses dessa estrada e do publico.

RECEITA TOTAL DAS ESTAÇÕES

| Estações | 1º semestre | 2º semestre | dous semestres |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Campos | 182:233\$958 | 206:865\$977 | 389:099\$935 |
| Travessão | 20:297\$981 | 39:827\$681 | 60:125\$662 |
| Guandú | 14:097\$768 | 19:186\$724 | 33:284\$492 |
| Conselheiro Josino... | 14:886\$672 | 23:597\$188 | 38:483\$860 |
| Villa-Nova | 19:659\$076 | 23:630\$204 | 43:289\$280 |
| Murundú | 15:038\$980 | 23:396\$804 | 38:435\$784 |
| C. Moreira..... | 4:869\$067 | 5:314\$572 | 10:183\$639 |
| Monção | 7:597\$388 | 9:519\$984 | 17:117\$372 |
| Paraiso | 10:428\$368 | 11:273\$124 | 21:701\$492 |
| S. Caetano..... | 2:841\$352 | 4:221\$880 | 7:063\$232 |
| S. Domingos..... | 9:030\$436 | 14:830\$000 | 23:860\$436 |
| Itaperuna | 35:020\$708 | 33:654\$432 | 68:675\$140 |
| Bananeiras | 11:828\$872 | 13:850\$892 | 25:679\$764 |
| Natividade | 43:259\$900 | 48:265\$616 | 91:525\$516 |
| Poreiuneula | 17:693\$556 | 21:890\$528 | 39:583\$084 |
| Retiro | 5:704\$532 | 8:787\$640 | 14:492\$172 |
| Lage | 9:199\$720 | 11:043\$664 | 20:243\$384 |
| Patrocínio | 10:261\$272 | 18:190\$780 | 28:452\$052 |
| Santa Barbara..... | 5:983\$544 | 7:410\$272 | 13:393\$816 |
| Santo Eduardo..... | 167:806\$944 | 195:482\$240 | 363:289\$184 |
| Total..... | 607:740\$094 | 740:249\$202 | 1.347:980\$296 |

Livros rubricados durante os ultimos cinco annos:

| Annos | Livros | Folhas |
|-------------------|--------------|----------------|
| Em 1909..... | 257 | 23.213 |
| Em 1910..... | 335 | 36.026 |
| Em 1911..... | 261 | 37.063 |
| Em 1912..... | 275 | 44.438 |
| Em 1913..... | 314 | 46.252 |
| Total..... | 1.442 | 186.992 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

Recita — A renda da Estrada de Ferro Carangola e dos seus dois ramaes em 1913 importou em 1.564:761\$219, tendo sido a de 1912 de 1.162:278\$349 e foram as seguintes as verbas da recita e suas respectivas porcentagens para a recita total:

| Verbas | Recitas |
|--|-----------------------|
| Passageiros | 254:826\$490 |
| Bagagens e encomendas..... | 50:690\$587 |
| Animaes | 12:470\$500 |
| Carros | 406\$100 |
| Mercadorias | 1.012:014\$395 |
| Telegrammas | 2:023\$200 |
| Armazenagens | 2:159\$260 |
| Rendas diversas e eventuaes..... | 12:442\$440 |
| Commissão de 4 % do imposto de transito | 295\$324 |
| Certificados | 682\$000 |
| Total..... | 1.347:980\$296 |
| Aluguel de wagões..... | 59:145\$000 |
| Auxilios prestados á Itapemirim.. | 3:783\$180 |
| Recita total..... | 1.410:908\$476 |
| Quota das despesas da Itapemirim. | 153:852\$743 |
| Recita total..... | 1.564:761\$219 |

Observações — As diversas porcentagens são calculadas sobre a recita total de 1.410:908\$476, com exclusão da quantia de 153:852\$743, importancia correspondente á quota das despesas da Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim, por ser necessario deduzir-se da despesa da Estrada de Ferro Carangola identica importancia de despesas feitas por esta estrada com o trafego daquella, que não possui material rodante, de modo a se poder estabelecer as diversas despesas exclusivamente pertencentes á Carangola e estudal-as com elementos verdadeiros.

Isso, porém, não foi feito no presente relatorio, por não se ter procedido ainda á tomada de contas do segundo semestre de 1913, occasião em a qual poderemos conhecer quacs os auxilios prestados pela Carangola á Itapemirim e qual a quota verdadeira das despesas desta ultima.

Os auxilios prestados á Itapemirim, na importancia de 3:783\$180, que figuram no balancete por nós organizado, foram os prestados no primeiro semestre de 1913.

A quota das despesas da Itapemirim provém da somma da quota realmente apurada na tomada de contas do primeiro semestre de 1913 e da quota apresentada pela companhia, no balancete do segundo semestre de 1913, que está sujeita a ser reduzida na occasião de se proceder á tomada de contas.

Quaesquer porcentagens calculadas sobre esses dados variaveis, naturalmente deixariam de ser verdadeiras.

Do mesmo modo, procederemos no calculo das despesas, em as quaes se encontram os dados verdadeiros correspondentes ao primeiro semestre, somadas com os variaveis do segundo.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Despeza :

| Verbas | Pessoal e material | Total |
|----------------------------------|--------------------------|---------------------|
| Administração superior | 124:752\$508 | 124:752\$508 |
| <i>Trafego :</i> | | |
| Serviço central (administração): | | |
| Pessoal | 8:995\$460 | |
| Material | 502\$870 | 9:498\$330 |
| Serviço de trens: | | |
| Pessoal | 49:399\$120 | |
| Material | 1:072\$480 | 50:471\$600 |
| Serviço das estações: | | |
| Pessoal | 132:610\$370 | |
| Material | 9:306\$730 | 141:917\$100 |
| | | <u>201:887\$030</u> |

Despeza total do trafego :

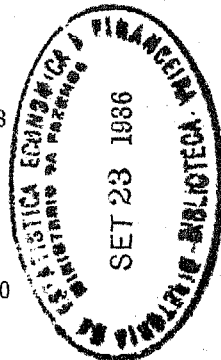
Locomoção:

Serviço central (administração):

| | | |
|----------------|------------|------------|
| Pessoal | 7:436\$180 | |
| Material | 14\$450 | 7:450\$630 |

Tração:

| | | |
|----------------|--------------|---------------------|
| Pessoal | 86:612\$130 | |
| Material | 164:281\$930 | 250:894\$060 |
| | | <u>258:344\$690</u> |



| Verbas | Pessoal e material | Total |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------|
| Administração superior | — | 124:752\$508 |
| Despeza total do trafego | — | 201:887\$030 |
| Locomoção | — | 258:344\$690 |
| Officinas (reparação): | | |
| Pessoal | 83:887\$852 | |
| Material | 33:843\$417 | 117:731\$269 |
| Almoxarifado: | | |
| Pessoal | 17:313\$130 | |
| Material | 67\$670 | 17:380\$800 |
| Despeza total da locomoção | — | 393:456\$759 |
| Via-permanente: | | |
| Serviço central (administração): | | |
| Pessoal | 12:541\$580 | |
| Material | 1:100\$130 | 13:641\$710 |
| Conservação ordinária: | | |
| Pessoal | 180:425\$370 | |
| Material | 80:266\$000 | 260:691\$370 |
| Conservação extraordinária: | | |
| Pessoal | 6:151\$070 | |
| Material | 2:477\$890 | 8:628\$960 |
| Policia e vigilancia: | | |
| Pessoal | 16:554\$070 | |
| Material | 4\$880 | 16:558\$950 |
| Despeza total da via permanente ... | — | 209:520\$090 |
| Telegrapho: | | |
| Pessoal | 2:608\$110 | |
| Material | — | 2:608\$110 |

| | | |
|---|---|-----------------------|
| Despeza total do telegrapho | — | 2:608\$110 |
| Transporte de materias em outras linhas da companhia | — | 36:232\$023 |
| Despeza total..... | — | <u>1.058:457\$420</u> |
| Quotas das despesas da Estrada de Ferro São Eduardo a Cachoeiro de Itapemirim | — | 153:852\$743 |
| Despeza total.. | — | <u>1.212:310\$163</u> |

Resultado final :

| | | |
|---------------|---|-----------------------|
| Receita | — | 1.564:761\$219 |
| Despeza | — | <u>1.212:310\$163</u> |
| Saldo..... | — | 352:451\$056 |

Observações — As diversas porcentagens são calculadas sobre a despeza total de 1.058:457\$420 com exclusão da quantia de..... 153:852\$743, correspondente á quota das despesas feitas com o trafego da Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeira de Itapemirim, pelas razões expostas na pag. mas deixamos de calculal-as, por não se ter feito ainda a tomada de contas do segundo semestre de 1913, de modo que todos esses elementos do movimento financeiro estão sujeitos a alterações provenientes das glozas em certas despesas.

Demonstração da receita de passageiros e do imposto de transito, arrecadado por estações, e sua relação por cento em cada uma das estações da Carangola e ramaes, em 1913:

| Estações | Receita de passageiros | Imposto de transito | % |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------|-------|
| Campos | 63:566\$400 | 2:956\$500 | 4,651 |
| Travessão | 6:065\$800 | 75\$300 | 1,241 |
| Guandú | 5:119\$100 | 4\$800 | 0,094 |
| Conselheiro Jo- sino | 7:608\$500 | 26\$500 | 0,348 |
| Villa-Nova | 9:852\$000 | 107\$000 | 1,086 |
| Murundú | 19:545\$200 | 814\$600 | 4,168 |
| Cardoso Moreira | 4:707\$300 | 139\$600 | 2,965 |
| Monção | 3:579\$900 | 121\$800 | 3,402 |
| Paraíso | 4:507\$700 | 250\$800 | 5,564 |
| S. Cactano.... | 1:932\$800 | 58\$300 | 3,016 |
| S. Domingos... | 3:046\$200 | 155\$900 | 5,118 |
| Itaperuna | 16:301\$190 | 691\$500 | 4,242 |

| Estações | Receita de passageiros | Imposto de transito | % |
|-----------------|------------------------------|---------------------------|-------|
| Bananeiras | 6:664\$300 | 354\$100 | 5,313 |
| Natividade | 7:771\$300 | 327\$900 | 4,219 |
| Porciuncula ... | 16:567\$900 | 641\$300 | 3,871 |
| Retiro | 1:860\$900 | 36\$800 | 1,977 |
| Lage | 3:499\$800 | 117\$100 | 3,346 |
| Patrocinio | 14:400\$900 | 356\$300 | 2,474 |
| Santa Barbara. | 3:527\$400 | 37\$900 | 1,074 |
| S. Eduardo.... | 54:701\$900 | 109\$100 | 0,199 |
| Total..... | 254:826\$490 | 7:383\$100 | 2,897 |

Observações — Da importancia total de 7:383\$100, do imposto de transito arrecadado, foi deduzida a quantia de 295\$324, correspondente a 4 % daquela importancia, como commissão da Companhia Leopoldina, encarregada da cobrança do mesmo imposto e recolhida ao Thesouro Federal a importancia liquida de 7:087\$776.

A receita de passageiros em 1912 foi de 256:841\$905 e a importancia do imposto de transito arrecadado foi de 7:460\$700, correspondente a 2,904 % da receita, que, comparada a de 1913, dá o resultado seguinte:

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Receita de passageiros em 1912..... | 256:841\$905 |
| Receita de passageiros em 1913..... | 254:826\$490 |
| Diferença para menos em 1913..... | 2:015\$415 |

O resultado do imposto de transito arrecadado nos dois ultimos annos foi o seguinte:

| | |
|---|------------|
| Imposto de transito arrecadado em 1912 | 7:460\$700 |
| Imposto de transito arrecadado em 1913 | 7:383\$100 |
| Diferença para menos em 1913..... | 77\$600 |

As porcentagens correspondentes foram:

| | |
|-----------------------------------|-------|
| | % |
| Em 1912..... | 2,904 |
| Em 1913..... | 2,897 |
| Diferença para menos em 1913..... | 0,007 |

Principaes dados estatisticos dos dois ultimos annos,

| UNIDADES KILOMETRICAS | 1912 | 1913 | RECEITAS — 1912 | MÉDIAS — 1913 |
|--|--|--|-----------------------|---------------------|
| | Numero ou toneladas transportadas a um kilometro | Numero ou toneladas transportadas a um kilometro | | |
| Passageiros (numero) | 4.314.080 | 4.251.455 | \$059,54 | — |
| Bagagens e encomendas (toneladas) | 114.242,739 | 132.358,300 | \$398,16 | — |
| Animacs, cabeças-kilometro (numero)..... | 354.648 | 286.886 | \$041,27 | — |
| Animacs, toneladas-kilometro (toneladas) | 63.744,800 | 50.601,800 | \$229,60 | — |
| Mercadorias toneladas-kilometro (toneladas) | 6.985.691,433 | 9.134.267,267 | \$110,14 | — |
| Cargas em geral toneladas-kilometro (toneladas) .. | 7.163.678,972 | 9.317.227,367 | \$113,79 | — |

| PERCURSO | 1912 | 1913 |
|-----------------------------------|-------|-------|
| Passageiros das duas classes..... | 40,31 | 36,39 |
| Bagagens e encomendas..... | 68,37 | 64,89 |
| Animacs, (numero)..... | 59,35 | 53,83 |
| » (toneladas)..... | 62,33 | 56,88 |
| Mercadorias (toneladas)..... | 65,56 | 57,13 |
| Cargas em geral (toneladas)..... | 65,57 | 57,23 |

Taxa de utilização dos vehiculos :

| | 1912 | 1913 |
|--|-------|-------|
| Vehiculos de passageiros de primeira classe..... | 28,40 | 26,10 |
| Vehiculos de passageiros de segunda classe..... | 29,21 | 27,12 |
| Vehiculos de passageiros das duas classes | 28,82 | 26,63 |
| Vehiculos de mercadorias..... | 22,59 | 27,00 |
| Vehiculos de bagagens e encomendas | 5,87 | 6,42 |

Movimento de trens — Correram durante o anno de 1913, em serviço especialmente do trafego, 7.814 trens com o percurso de 377.455 kilometros, assim distribuidos:

| | Numero | Percurso |
|---------------------------|--------|------------------------|
| Trens de passageiros..... | 211 | 14 ^{km} ,961 |
| » mixtos | 2.800 | 192 ^{km} ,243 |
| » de cargas | 4.803 | 170 ^{km} ,251 |
| Total | 7.814 | 377 ^{km} ,455 |

Percursos dos vehiculos — Foram os seguintes os percursos dos vehiculos reduzidos a dois eixos:

| | Percursos |
|---|-----------|
| Carros especiaes de passageiros (serviço gratuito)..... | 19.106 |
| Carros especiaes de passageiros (de 1 ^a e 2 ^a classe e mixtos)..... | 694.358 |
| Wagões de bagagens e encomendas e de bagagens e animaes..... | 413.620 |
| Wagões de animaes..... | 313.232 |
| Wagões de mercadorias (carregados e vazios) | 4.542.900 |
| Wagões de mercadorias (especiaes e de lastro) (gratuito)..... | 123.016 |
| Total..... | 6.106.232 |

Observações — Capacidades médias utilizadas nos calculos:

| | |
|---|------------------------|
| Capacidade média de wagões fechados de mercadorias..... | 14.795 ^h ,0 |
| Capacidade média dos wagões abertos de mercadorias..... | 15.000 ^h ,0 |
| Capacidade média dos wagões de bagagens e encomendas e de bagagens e animaes..... | 13.000 ^h ,0 |

Ultimos annos e suas differenças — Especies de mercadorias transportadas nos annos de 1912 e 1913:

| Especies de mercadorias | 1912 | | 1913 | |
|-------------------------|--------------------------|------------|-----------------------|------------------------|
| | 1912 | 1913 | Differenças para mais | Differenças para menos |
| Café | 13.421 ^h ,120 | 17.276,455 | 3.855,335 | — |
| Assucar | 1.774 ^h ,570 | 2.720,748 | 946,148 | — |
| Algodão | 4 ^h ,430 | 29,460 | 25,030 | — |
| Aguardente | 474 ^h ,810 | 940,930 | 466,120 | — |
| Fumo | 42 ^h ,840 | 19,760 | — | 23,080 |
| Sal | 1.664 ^h ,210 | 1.877,258 | 213,048 | — |
| Cereaes | 11.207 ^h ,341 | 10.442,874 | — | 764,467 |

| | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|-------------|------------|---------|
| Madeirasas | 27.373 ^t ,730 | 33.318,500 | 5.944,770 | — |
| Diversos de im- portação | 9.554 ^t ,824 | 12.272,465 | 2.717,641 | — |
| Diversos de ex- portação | 41.037 ^t ,238 | 80.972,194 | 39.934,956 | — |
| Total | 106.555 ^t ,113 | 159.870,623 | 54.103,057 | 787,547 |
| | | 106.555,113 | 787,547 | |

| | | | | |
|--------------------------------|--|------------|------------|--|
| Diferença total e para mais em | | | | |
| 1913 | | 53.315,510 | 53.315,510 | |

Movimento financeiro dos ultimos cinco annos :

1909

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 800:554\$267 |
| Despeza | 1.684:956\$172 |
| <i>Deficit</i> | 884:401\$905 |
| Coefficiente de trafego..... | 210,473 % |

1910

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 813:891\$218 |
| Despeza | 887:110\$985 |
| <i>Deficit</i> | 73:219\$767 |
| Coefficiente de trafego..... | 108,996 % |

1911

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 958:784\$152 |
| Despeza | 918:328\$259 |
| Saldo | 40:456\$193 |
| Coefficiente de trafego..... | 95,780 % |

1912

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 1.162:278\$349 |
| Despeza | 926:695\$448 |
| Saldo | 235:582\$921 |
| Coefficiente de trafego..... | 79,731 % |

1913

| | |
|------------------------------|----------------|
| Receita | 1.564:761\$219 |
| Despeza | 1.212:310\$163 |
| Saldo | 352:451\$056 |
| Coefficiente de trafego..... | 77,476 % |

Observações — O movimento financeiro do anno de 1913 não é o verdadeiro, pois, depende da tomada de contas do 2º semestre, que ainda não foi feita e em a qual é provavel haver modificações na receita e na despeza e, portanto, no saldo.

OCCORRENCIAS

Durante o anno de 1913 houve na Estrada de Ferro Carangola e nos seus ramaes as seguintes occurrencias:

No dia 4 de junho, quando transpunha a linha, entre as chaves da estação de Guandú, um carretão que arrastava um toro de madeira, delle cahiu o seu conductor, sendo apanhado pelo toro e morrendo immediatamente.

No dia 16 de julho, no kilometro 70,924, descarrilou o *tender* da locomotiva n. 124, do trem F G 3.

No dia 2 de agosto, quando em manobras, ás 9,30 da noite, na estação de Itaperuna, o trem 77, locomotiva 124, com destino a Patrocínio, um individuo desconhecido tentou atravessar a linha entre os carros, de modo que, sahindo, fracturou o braço direito e soffreu outras contusões; recolhido a um compartimento da estação, recebeu do medico da estrada os primeiros curativos e, finalmente, nesse mesmo mez, no dia 21, deu-se o descarrilamento da locomotiva 74, no kilometro 133,581, tendo-se dado antes, no dia 10, no kilometro 18, entre Travessão e Guandú, o accidente que occasionou o ferimento de um homem em uma das mãos e na cabeça, produzido pelo trem n. 47, locomotiva 69, com destino a Itapemirim, que o apanhou naquelle kilometro, deitado no leito da linha, proximo a valleta, com um dos braços sobre os trilhos; o trem em descida e percorrendo uma curva, não foi possível ao machinista evitar esse accidente. O trem parou, recolheu o ferido, levando-o para a estação de Guandú, onde recebeu os primeiros curativos.

No dia 1 de setembro, deu-se o descarrilamento do wagon numero 246 B. C., do trem 73, locomotiva 69, no kilometro 150, e no dia 19, no kilometro 50, na sahida da estação de Murundú, quando se poz o trem em movimento, o menor, de nome Anisio, que se achava na plataforma de um carro de 1ª classe, querendo saltar, foi de encontro a uma pilha de lenha e cahiu sobre o carro, ficando com a perna esquerda esmagada pelas rodas; em um carro annexado ao trem especial da locomotiva n. 127, foi collocada a victima e conduzida para a Santa Casa de Campos, onde lhe amputaram a perna.

No dia 5 de outubro, no kilometro 58, o trem F. C. 31 matou um homem de nome Joaquim Gomes, que se achava deitado na linha e foi apanhado pela machina, cujo machinista declarou não ter podido evitar o accidente; no dia 9, deu-se o descarrilamento do wagon numero 2.439, do trem 48, locomotiva n. 92, no kilometro 37, e no dia 16 o do *tender* da locomotiva n. 124, do trem F. C. 17, no kilometro 60 e no dia 17 o do carro n. 1.714 E, do trem especial de cargas, locomotiva n. 131, no kilometro 54.

No dia 2 de novembro, quando em manobras, o trem especial, de lenha, no kilometro 41, entre Villa-Nova e Murundú, o guarda-freio Olyntho Torres, ao engatar os carros ns. 2.025 H e 2.032 H, ficou com a mão direita presa entre os para-choques, que lhe produziram ferimentos em um dos dedos e no kilometro 1, no dia 4, desse mez, o trem F. C. 12 matou um homem, que tentou embarcar no trem, quando elle entrava no pontilhão situado nesse kilometro.

No dia 2 de dezembro, ficou ferido na mão esquerda, apertado entre os para-choques dos wagões ns. 3.015 L e 2.304 L do trem de

lenha, locomotiva 130, na estação de Conselheiro Josino, e, no dia 4 desse mez, deu-se o descarrilamento do wagon n. 1.548 E, do trem F. C. 12, locomotiva 122, no kilometro 73.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MURIAHE'

Esta companhia é concessionária de uma estrada de ferro colonial, de 100 kilometros de percurso, entre Villa Nova, Cardoso Moreira e Campos.

De accôrdo com o contracto, receberá 15:000\$ por kilometro de linha construída.

A construcção, iniciada a 16 de setembro do anno proximo passado, foi logo embargada pela «The Leopoldina Railway Company, Limited».

Só 20 kilometros estão estudados e approvados pelo decreto numero 10.479, de 16 de abril de 1913, e constituem o primeiro trecho, que parte de Guarulhos (Campos).

A companhia requereu e obteve modificação do traçado, de accôrdo com as plantas apresentadas.

COMPANHIA VIAÇÃO FERREA DE ITABAPOANA

Esta companhia possui a concessão de uma linha de 14^m,200 que, partindo da Villa de Itabapoana vá a Bom Jesus.

É uma estrada de ferro colonial e com a subvenção de 15:000\$ por kilometro.

Ha 12 kilometros de leito prompto, estando os serviços paralyzados e accionada a companhia pelo Governo, por falla de pagamento das quotas de fiscalização.

ESTRADA DE FERRO DE SANTO EDUARDO A CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

| | Kms. |
|--------------------------|--------------------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 93,230 |
| Bitola | 1 ^m ,00 |

Garantia de juros — Gosa de garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital maximo de 30:000\$ por kilometro; decreto n. 10.119, de 15 de dezembro de 1888. O capital garantido, sobre o qual o Governo paga annualmente 167:814\$, é de 2.796:900\$, tendo, entretanto, a companhia despendido 4.770:016\$337, na construcção da estrada.

Cessionaria «The Leopoldina Railway Company, Limited», pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

Movimento financeiro :

| | Em 1913 | Em 1912 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| Receita | 441:112\$214 | 403:378\$953 |
| Despeza | 405:678\$970 | 375:635\$529 |
| Saldo..... | 35:433\$244 | 27:743\$424 |
| Coefficiente de trafego | 92 % | 93 % |

As receitas e quantidades do trafego nos dous annos 1912-1913 são as do quadro seguinte:

Comparação da receita

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS | |
|---------------------------------------|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Para mais | Para menos |
| | Passageiros (numero)..... | 53.543 | 123:535\$600 | 50.472 | 133:365\$970 | — |
| Bagagens e encomendas (tonelada)..... | 589.165 | 22:504\$821 | 752.682 | 22:513\$888 | — | 8\$867 |
| Mercadorias (tonelada)..... | 42.337.210 | 283:034\$323 | 33.203.554 | 238:062\$635 | 54:991\$690 | — |
| Animacs (numero)..... | 878 | 2:311\$800 | 1.374 | 2:585\$650 | — | 673\$830 |
| Carros (numero)..... | 35 | 377\$800 | — | — | 377\$800 | — |
| Telegrammas (numero)..... | 50.151 | 2:992\$200 | 42.509 | 3:462\$000 | — | 469\$800 |
| Rendas diversas..... | — | 3:705\$000 | — | 10:039\$300 | — | 6:834\$300 |
| Armazenagens..... | — | 1:464\$600 | — | 1:316\$900 | 143\$700 | — |
| Certificados..... | — | 555\$900 | — | 596\$000 | — | 10\$100 |
| Commissão de 4 %..... | — | 290\$108 | — | 399\$320 | — | 109\$332 |
| Auxilios á Carangola..... | — | — | — | 45\$390 | — | 45\$390 |

As despesas nos dois annos de 1912 e 1913 são as do quadro seguinte:

Comparação da despesa

| VERBAS | 1913 | 1912 | DIFFERENÇAS | |
|------------------------------------|--------------|--------------|-------------|------------|
| | | | Para mais | Para menos |
| Administração e Contabilidade..... | 51:688\$260 | 52:990\$309 | — | 1:302\$049 |
| Trafego..... | 67:057\$400 | 59:025\$350 | 8:032\$050 | — |
| Locomoção e Almoxafado..... | 123:862\$100 | 104:385\$460 | 19:476\$640 | — |
| Via-Permanente e Telegrapho..... | 138:765\$920 | 146:809\$750 | — | 8:043\$830 |
| Transporte de materiaes..... | 24:305\$290 | 12:424\$660 | 11:880\$630 | — |

Na verba « Transporte de materiaes » está incluído o frete nas outras linhas do material desta estrada.

As receitas e despesas totaes no ultimo quinquennio foram as seguintes:

| Annos | Receita | Despeza | Deficit |
|-----------|--------------|----------------|------------------|
| 1909..... | 165:474\$192 | 1.285:317\$150 | — 1.119:842\$958 |
| 1910..... | 167:724\$205 | 331:901\$870 | — 164:177\$665 |
| 1911..... | 227:964\$464 | 290:450\$670 | — 62:486\$206 |
| 1912..... | 403:378\$953 | 375:635\$529 | + 27:743\$424 |
| 1913..... | 441:112\$214 | 405:678\$970 | + 35:433\$244 |

DADOS ESTATISTICOS

Receitas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 4:731\$440 |
| Por trem-kilometro..... | 2\$622,47 |
| Por vehiculo-kilometro..... | \$480,24 |

Despesas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 4:351\$378 |
| Por trem-kilometro..... | 2\$620,23 |
| Por vehiculo-kilometro..... | \$441,67 |

Unidades de trafego :

| | |
|----------------------------|-----------|
| Passageiros | 2.052.712 |
| Bagagens e encomendas..... | 49.513 |
| Animaes | 67.460 |
| Animaes — peso | 24.140 |
| Carros | 3.076 |
| Mercadorias | 2.582.351 |
| Carros em geral..... | 2.656.004 |

Renda por unidade de trafego :

| | |
|---------------------------------------|----------|
| Passageiro-kilometro | \$060,18 |
| Bagagens e encomendas-kilometro... | \$454,52 |
| Animal-kilometro | \$034,26 |
| Animal, tonelada-kilometro | \$095,76 |
| Carro-kilometro | \$187,84 |
| Mercadorias, tonelada-kilometro | \$109,83 |
| Cargas, tonelada-kilometro | \$116,13 |

Trafego — O serviço foi feito com a possível regularidade por 2.512 trens, que percorreram 168.205 kilometros, sendo:

| Trens | Numero | Percorso |
|-----------------------------|--------|----------|
| Passageiros | 211 | 19.477 |
| Mixtos | 730 | 67.890 |
| Cargas | 1.030 | 67.459 |
| Especiaes da companhia..... | 374 | 11.136 |
| Lastro | 167 | 2.243 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total geral..... | 2.512 | 168.205 |

Percorso das locomotivas — O serviço continúa a ser feito com o material da Carangola, tendo sido o numero de locomotivas 2.512, que percorreram 174.530 kilometros, assim discriminados:

| | Numero | Percorso |
|-------------------------|--------|----------|
| Serviço do trafego..... | 1.974 | 161.451 |
| » da companhia..... | 374 | 11.136 |
| » de lastro..... | 167 | 2.243 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total..... | 2.512 | 174.530 |

Percorso dos vehiculos — O percurso dos vehiculos foi o seguinte:

Em serviço ordinario do trafego:

| Numero | Percorso Kilometros |
|--|------------------------|
| 1.375 carros de passageiros de primeira classe | 129.016 |
| 787 carros de passageiros de segunda classe | 73.057 |
| 17 carros mixtos de passageiros..... | 1.584 |

| | |
|---|---------|
| 947 carros de bagagens e encomendas | 88.071 |
| 759 carros de animaes..... | 70.587 |
| 7.715 wagões fechados, carregados e vassios | 271.212 |
| 8.250 wagões abertos, carregados e vassios | 284.984 |

Em serviço especial da Companhia:

| Numero | Percurso |
|--|----------|
| 129 carros especiais..... | 7.532 |
| 77 wagões fechados, carregados e vassios | 2.225 |
| 881 wagões abertos, carregados e vassios | 17.549 |

Em serviço do lastro :

| Numero | Percurso |
|--|----------|
| 359 wagões abertos, carregados e vassios | 3.925 |

Mercadorias despachadas :

| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Mercadorias | 42.337 ^t ,210 |
| Café | 10.951 ^t ,760 |
| Assucar | 1.140 ^t ,818 |
| Algodão | 39 ^t ,570 |
| Aguardente | 278 ^t ,290 |
| Fumo | 17 ^t ,020 |
| Madeiras | 14.235 ^t ,093 |
| Cereaes | 3.406 ^t ,285 |
| Sal | 1.020 ^t ,855 |
| Diversas de importação | 10.025 ^t ,115 |
| » » exportação | 1.207 ^t ,404 |
| » total | 42.337 ^t ,210 |
| Toneladas-kilometro | 2.582.351 ^t ,268 |
| Percurso médio | 60,99 |

Nas mercadorias acima estão incluídas as transportadas por conta dos Governos Federal e Estadual.

Via-permanente — O estado da linha é bom; durante o anno executaram-se os seguintes trabalhos:

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Nivelamento | 33m.080 |
| Terra | 2m ³ .217 |
| Pedra | 20m ³ |
| Vallas limpas..... | 6m.530 |
| Valletas limpas..... | 64m.203 |
| Exgottos limpos..... | 68.600 |
| Repregação | 30m.080 |
| Juntas niveladas..... | 3.909 |

| | |
|-------------------------------|--------------------------|
| Capinação | 12.995m ² .15 |
| Roçado | 5m ² .654 |
| Passagens de nivel..... | 15 |
| Boeiros | 68 |
| Pontilhões desobstruidos..... | 3 |

Material substituido :

| | |
|-------------------------|--------|
| Dormentes | 12.125 |
| Grampos | 15.458 |
| Corações | 1 |
| Agulhas | 1 |
| Chapas | 286 |
| Trilhos | 2.288 |
| Poste telegraphico..... | 1 |

Occorrencias :

| | |
|-------------------------------------|---|
| Descarrilamentos de locomotivas.... | 2 |
| » » wagões..... | 2 |
| Queda de barreiras..... | 1 |
| Feridos | 2 |

ESTRADA DE FERRO SUL DO ESPIRITO SANTO

EXTENSÃO EM TRAFEGO em 31 de dezembro de 1913 159.768 metros

Concessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited».

Decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907 — Contracto de 26 de junho de 1907.

Não gosa de garantia de juros. Gosará durante 30 ou mais, até 45 annos, de isenção de direitos de importação, inclusive os de expediente, cuja restituição se fará de accôrdo com a clausula XI do decreto numero 6.456, de 20 de abril de 1907.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| Discriminação | 1912 | 1913 |
|----------------------|--------------|--------------|
| Receita | 650:981\$796 | 550:817\$686 |
| Despeza | 748:105\$420 | 731:177\$980 |
| <i>Deficit</i> | 67:123\$624 | 480:360\$294 |

Coefficiente de trafego:

| | |
|--------------|----------|
| Em 1912..... | 110,31 % |
| Em 1913..... | 132,74 % |

Os quadros abaixo discriminam as verbas da receita e despesa no anno de 1913.

RECEITA

| Discriminação | Quantidade | Productos | Porcentagem |
|-----------------------------------|------------|---------------------|---------------|
| Passageiros | 40.982 | 179:587\$300 | 32,60 |
| Animaes | 899 | 4:323\$500 | 0,78 |
| Bagagens e encommen- das | 657:595 | 28:358\$110 | 5,15 |
| Mercadorias | 13.959:472 | 319:525\$700 | 58,01 |
| Telegrammas (palavras) | 17.241 | 2:778\$100 | 0,504 |
| Carros | 1 | 32\$100 | 0,006 |
| Armazenagens | 6:052\$900 | 3:074\$200 — | 2:978\$700 |
| Rendas diversas..... | — | 13:138\$676 | 2,39 |
| Total..... | | 550:817\$686 | 100,00 |

DESPEZA

| Discriminação | Importancias | Porcentagens |
|----------------------|---------------------|---------------|
| Administração | 100:469\$770 | 43,74 |
| Trafego | 125:695\$270 | 17,49 |
| Via-permanente | 301:071\$370 | 41,18 |
| Locomoção | 195:720\$970 | 26,77 |
| Telegrapho | 8:220\$600 | 1,12 |
| Total..... | 731:177\$980 | 100,00 |

Comparação da receita nos dous ultimos annos:

| Discriminação | 1912 | 1913 | Differença |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Passageiros | 199:642\$200 | 179:587\$300 — | 20:054\$900 |
| Bagagens e encom- mendas | 31:390\$300 | 28:358\$110 — | 3:032\$190 |
| Animaes | 6:181\$600 | 4:323\$500 — | 1:858\$100 |
| Mercadorias | 385:674\$200 | 319:525\$700 — | 66:148\$500 |
| Telegrammas | 2:632\$000 | 2:778\$100 + | 146\$100 |
| Carros | 5\$300 | 32\$100 + | 26\$800 |
| Armazenagens | 6:052\$900 | 3:074\$200 — | 2:978\$700 |
| Rendas diversas..... | 19:403\$296 | 13:138\$676 — | 6:264\$620 |
| Total..... | 650:981\$796 | 550:817\$686 | — 100:164\$110 |

Comparação da despesa nos dous ultimos annos:

| Discriminação | 1912 | 1913 | Differença |
|-----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Administração Central | 101:618\$620 | 100:469\$770 — | 1:148\$850 |
| Trafego | 127:923\$210 | 125:695\$270 — | 2:227\$940 |
| Via-permanente | 270:561\$880 | 301:071\$370 + | 30:509\$490 |
| Locomoção | 209:645\$120 | 195:720\$970 — | 13:924\$150 |
| Telegrapho | 8:356\$590 | 8:220\$600 — | 135\$990 |
| Total..... | 718:105\$420 | 731:177\$980 | + 13:072\$560 |

TRAFEGO

Este serviço foi feito durante o anno com regularidade, não constando reclamação dos livros existentes nas respectivas estações. Salvo interrupções devidas ás grandes chuvas do começo do anno, todos os horarios foram observados.

Foi auctorizada a applicação da taxa de 30\$ por tonelada de café, despachada de Engano para Victoria.

Foi auctorizada a redução de 10\$ na taxa de cada tonelada de café, expedido de Araguaya para Victoria, passando, portanto, de 30\$ para 20\$000.

Foram auctorizadas pequenas paradas dos trens nocturnos nas estações de Araguaya, Marechal Floriano e Vianna, quando houver passageiros a embarcar ou desembarcar.

Foi auctorizada a redução das taxas para transporte de animaes pequenos, adoptando-se por cabeça e por kilometro as taxas seguintes:

| | |
|------------------------------|-------|
| Até 200 kilometros..... | \$010 |
| De 201 a 300 kilometros..... | \$008 |
| » 301 em diante..... | \$007 |
| Frete minimo..... | \$500 |

Estas taxas serão applicadas ao transporte em trens de carga, quando em trens de passageiros será cobrado o dobro.

Foi auctorizada a redução de 30 % na taxa para o transporte de madeira aparelhada, despachada para Victoria.

Movimento dos trens — Circularam na linha 5.929 trens, que effectuaram o percurso de 172.781 kilometros.

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros transportados :

| | |
|----------------|--------|
| 1ª classe..... | 22.936 |
| 2ª » | 18.046 |
| Total..... | 40.982 |

Percurso-kilometrico médio de 1 viajante:

| | |
|----------------|-----------|
| 1ª classe..... | 75,19 |
| 2ª » | 935.313 |
| Total..... | 2.659.760 |

Percurso-kilometrico médio de 1 viajante:

| | |
|-----------------|-------|
| 1ª classe | 75,19 |
| 2ª » | 51,83 |
| Total..... | 64,68 |

MERCADORIAS

Foram transportadas as seguintes:

| | Kilos |
|-----------------------------|------------|
| Café | 5.790.040 |
| Assucar | 603.710 |
| Aguardente | 322.150 |
| Fumo | 7.100 |
| Madeiras | 1.639.790 |
| Cercaes | 1.790.360 |
| Sal | 264.020 |
| Diversas de importação..... | 3.192.082 |
| » » exportação..... | 350.220 |
| | <hr/> |
| | 13.959.472 |

Receitas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 3:447\$609 |
| » trem-kilometro..... | 3\$893,75 |
| » vehiculo-kilometro..... | \$848,06 |

Despezas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 4:576\$441 |
| » trem-kilometro..... | 5\$468,72 |
| » vehiculo-kilometro..... | 1\$125,75 |

VIA-PERMANENTE

Tanto a via-permanente como as linhas telegraphicas e apparatus estão em boas condições, permittindo que o trafego se faça com segurança; exceptuando o viaducto de tres vãos, de 20 metros cada um, do kilometro 564 + 0,60, cujas vigas e pilares devem ser substituidos, serviço este necessario e já requisitado pela Fiscalização.

Conservação ordinaria e material substituido durante o anno de 1913 :

| Designação | Quantidade |
|-----------------------------|------------|
| Dormentes communs..... | 14.840 |
| Chapas de junção..... | 172 |
| Parafusos | 16.507 |
| Grampos | 4.680 |
| Trilhos (metro linear)..... | 303 |

Nivelamento:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Extensão (metro linear)..... | 65.903 |
| « Terra (metros cubicos)..... | 23.906 |
| « Pedra (metros cubicos)..... | 1.998 |
| Vallas novas (metros lineares)..... | 480 |
| » limpas (metros lineares)..... | 85.412 |

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Valletas novas (metros lineares)..... | 3.535 |
| » limpas (metros lineares)..... | 188.976 |
| Repregação (metros lineares)..... | 56.815 |
| Exgottos limpos..... | 156.836 |
| Juntas niveladas..... | 12.119 |
| Passagens de nivel..... | 17 |
| Pontilhões | 222 |
| Obras d'arte desobstruidas..... | 1.042 |
| Capinação (metros quadrados)..... | 453.511 |
| Roadados (metros quadrados)..... | 179.278 |

Ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal do Castello

(ESTRADA DE FERRO DE CARAVELLAS)

Concessionaria — «The Leopoldina Railway Company, Limited».

*Decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907 e respectivo contracto de 26
de junho de 1907*

| | |
|--|---------|
| | Metros |
| EXTENSÃO EM TRAFEGO até 24 de novembro.. | 83.582 |
| » » » de 24 de novembro até 31 de dezembro..... | 168.719 |
| EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO durante o anno | 92.445 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| Discriminação | 1912 | 1913 |
|---------------|--------------|--------------|
| Receita | 332:012\$008 | 300:385\$483 |
| Despeza | 239:734\$840 | 286:399\$590 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Saldo..... | 92:277\$168 | 13:985\$893 |

Coefficiente de trafego :

| | |
|--------------|---------|
| Em 1912..... | 72,21 % |
| » 1913..... | 95,34 % |

RECEITA EM 1913, DISCRIMINADA

| Designação | Quantidade | Producto | Porcentagens |
|---------------------------|------------|--------------|--------------|
| Passageiros | 22.570 | 47:330\$000 | 15,76 |
| Bagagens e encomendas.. | 248,653 | 6:765\$700 | 2,25 |
| Animaes | 488 | 1:321\$400 | 0,44 |
| Mercadorias | 13.382,095 | 241:648\$655 | 80,45 |
| Carros | 8 | 103\$100 | 0,03 |
| Telegrammas (palavras)... | 14.778 | 2:048\$000 | 0,88 |
| Armazenagens | — | 299\$700 | 0,10 |
| Rendas diversas..... | — | 261\$928 | 0,09 |
| | | <hr/> | |
| Total..... | | 300:387\$483 | 100,00 |

DESPEZA EM 1913, DISCRIMINADA

| Designação | Importancias | Porcentagens |
|----------------------------|---------------------|---------------|
| Administração Central..... | 35:187\$530 | 12,29 |
| Trafego | 47:964\$660 | 16,75 |
| Via-permanente | 119:038\$660 | 41,56 |
| Locomoção | 80:599\$390 | 28,14 |
| Telegrapho..... | 3:609\$350 | 1,26 |
| Total..... | 286:399\$590 | 100,00 |

Comparação da receita nos dous ultimos annos :

| Designação | 1912 | 1913 | Differenças |
|-------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|
| Passageiros | 48:945\$900 | 47:339\$000 | — 1:606\$900 |
| Bagagens e encomen- dendas | 7:607\$900 | 6:765\$700 | — 842\$200 |
| Animaes | 1:437\$400 | 1:321\$400 | — 116\$000 |
| Mercadorias | 269:652\$600 | 241:648\$655 | — 28:003\$945 |
| Carros | — | 103\$100 | + 103\$100 |
| Telegrammas | 3:509\$500 | 2:648\$000 | — 861\$500 |
| Armazenagens | 517\$600 | 297\$700 | — 219\$900 |
| Rendas diversas..... | 341\$108 | 261\$928 | — 79\$180 |
| Total..... | 332:012\$008 | 300:385\$483 | 31:626\$525 |

Comparação da despesa nos dous ultimos annos :

| Designação | 1912 | 1913 | Differenças |
|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Administração | 33:921\$810 | 35:187\$530 | + 1:265\$720 |
| Trafego | 46:267\$460 | 47:964\$660 | + 1:697\$200 |
| Via-permanente | 106:417\$840 | 119:038\$660 | + 12:620\$820 |
| Locomoção | 49:458\$340 | 80:599\$390 | + 31:141\$050 |
| Telegrapho | 3:609\$390 | 3:609\$350 | — 60\$040 |
| Total..... | 239:734\$840 | 286:399\$590 | + 46:664\$750 |

TRAFEGO

No dia 24 de novembro foi inaugurado o trafego provisório entre a actual estação do Alegre, no Estado do Espírito Santo, e a estação de Espera Feliz, no Estado de Minas, Geraes, na extensão de 85.137 metros.

Este trecho inaugurado completou o ramal para o Estado de Minas Geraes, a que estava obrigada a «The Leopoldina Railway Company, Limited», pela clausula III do decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, e respectivo contracto, de 26 de junho do mesmo anno, e cujos estudos foram approvados pelo decreto n. 7.396, de 6 de maio de 1909.

As estações inauguradas são:

Reeve (ex-Alegre), Alegre (villa), Celina (parada), Veado, Divisa e Espera Feliz.

Todos os trens circularam com regularidade, obedeendo ao horario aprovado e mandado vigorar em 24 de novembro, que é o seguinte:

HORARIO

| ESTAÇÕES | TREM N. 117 (MIXTO) | |
|------------------------------|---------------------|---------|
| | Chegada | Partida |
| Cachoeiro de Itapemirim..... | — | 6.00 |
| Coutinho..... | 6.42 | 7.00 |
| Bananal..... | 7.27 | 7.32 |
| Sabino Pessoa..... | 8.17 | 8.22 |
| Receve..... | 8.47 | 9.02 |
| Alegre..... | 9.37 | 10.07 |
| Gelina..... | 11.27 | 11.37 |
| Veado..... | 12.25 | 12.43 |
| Divisa..... | 2.31 | 2.39 |
| Espera Feliz..... | 3.23 | — |

| ESTAÇÕES | TREM N. 118 MIXTO | |
|------------------------------|-------------------|---------|
| | Chegada | Partida |
| Espera Feliz..... | — | 9.40 |
| Divisa..... | 10.23 | 10.29 |
| Veado..... | 12.03 | 12.33 |
| Celina..... | 1.24 | 1.29 |
| Alegre..... | 2.21 | 2.31 |
| Receve..... | 3.01 | 3.16 |
| Sabino Pessoa..... | 3.44 | 3.46 |
| Bananal..... | 4.31 | 4.36 |
| Coutinho..... | 5.03 | 5.18 |
| Cachoeiro de Itapemirim..... | 6.00 | — |

Estes trens circulam ás segundas, quartas e sextas-feiras, cruzando na estação do Veado.

Sub-Ramal do Castello — Horario

| TREM N. 81 (MIXTO) | | |
|------------------------------|---------|---------|
| ESTAÇÕES | CHEGADA | PARTIDA |
| Cachoeiro do Itapemirim..... | — | 6.00 |
| Coutinho..... | 6.50 | 7.05 |
| Castello..... | 8.10 | — |

TREM N. 82 MIXTO

| ESTAÇÕES | CHEGADA | PARTIDA |
|-------------------------------|---------|---------|
| Castello | — | 3.50 |
| Coutinho | 4.55 | 5.10 |
| Cachoeiro de Itapemirim | 6.00 | — |

Estes trens circulam ás terças, quintas e sabbados.

N. B. — Aos domingos, os trens correm alternadamente, sendo um domingo de Cachoeiro de Itapemirim até Alegre e outro de Cachoeiro de Itapemirim até Castello e volta.

Circularam na linha 6.223 trens, que effectuaram o percurso de 98.450 kilometros.

Movimento do trafego :

Passageiros transportados:

| | |
|-------------------|---------------|
| 1ª classe..... | 10.627 |
| 2ª » | 11.943 |
| Total..... | 22.570 |

Passageiros transportados a H kilometro:

| | |
|-------------------|----------------|
| 1ª classe..... | 365.458 |
| 2ª » | 357.769 |
| Total..... | 723.227 |

Percurso médio de 1 passageiro :

| | |
|-------------------|--------------|
| 1ª classe..... | 34,30 |
| 2ª » | 29,12 |
| Total..... | 32,04 |

Mercadorias — Foram transportadas as seguintes:

| | Kilos |
|------------------------------|-------------------|
| Café | 5.927.060 |
| Assucar | 340.210 |
| Aguardente | 118.930 |
| Fumo | 11.580 |
| Madeiras | 1.654.010 |
| Cereacs | 2.174.660 |
| Sal | 341.330 |
| Diversas de exportação | 2.511.817 |
| » » exportação..... | 302.498 |
| Total..... | 13.382.095 |

Receitas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 3:249\$288 |
| » trem-kilometro..... | 4\$697,74 |
| » vehiculo-kilometro | 1\$197,04 |

Despezas médias :

| | |
|-----------------------------|------------|
| Por kilometro de linha..... | 3:098\$053 |
| » trem-kilometro..... | 4\$478,84 |
| » vehiculo-kilometro..... | 1\$141,31 |

Locomoção — Todo o material rodante em serviço está bem conservado.

Numero e percurso das locomotivas :

| Discriminação | Numero | Percurso |
|---------------------------|--------|----------|
| Em serviço ordinario..... | 1.570 | 64.364 |
| » » especial..... | 539 | 9.592 |
| » » de lastro..... | 4.114 | 34.505 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 6.223 | 108.461 |

A Estrada de Ferro de Caravellas não tem material rodante proprio, utilizando-se do das outras estradas.

Via-permanente e telegrapho — Tanto o estado da via-permanente como as linhas telegraphicas e appparelhos estão em boas condições, permitindo que o trafego se faça com segurança.

Conservação ordinaria e material substituido durante o anno :

| | |
|------------------------|-------|
| Dormentes communs..... | 5.000 |
| Trilhos | 733m1 |
| Chapas de junção..... | 536 |
| Parafusos | 6.240 |
| Grampos | 7.320 |

Nivelamento :

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Extensão | 19.553m1 |
| « Terra | 8.766m3 |
| « Pedra | 39m3 |
| Vallas limpas | 1.580m1 |
| Valletas limpas | 55.103m1 |
| Exgottos | 101.097 |
| Repregação | 19.273m1 |
| Juntas niveladas..... | 8.647 |
| Capinação | 5.276.550m2 |
| Rogada | 2.741.700m2 |
| Passagem de nivel..... | 25 |
| Pontilhões | 8 |
| Obras d'arte desobstruidas..... | 114 |

Construção — Obras executadas de 1º de outubro de 1909 até final conclusão:

Trecho da estação de Reeve (antigo Alegre) ao arraial do Veado.

Trabalhos preparatorios:

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Roçada em capoeirão..... | 198.360 ^m ,20 |
| Roçada em matta virgem..... | 506.880 ^m ,00 |
| Destocamento | 18.453 ^m ,74 |

Movimento de terra :

| | |
|--|----------------------------|
| Excavação em terra e em terra com pedra | 390.587 ^m 3,000 |
| Excavação em pedra solta..... | 133.402 ^m 3,000 |
| » » » a fogo..... | 26.463 ^m 3,370 |

Obras d'arte :

| | |
|--|---------------------------|
| Excavação em terra, terra com pedra e pedra a fogo..... | 12.280 ^m 3,060 |
| Excavação em pedra solta..... | 235 ^m 3,361 |
| Alvenaria de cimento e pedra secca | 13.449 ^m 3,158 |
| » » lajões..... | 698 ^m 3,901 |
| Cantaria | 516 ^m 3,683 |
| Concreto | 243 ^m 3,464 |
| Montagem e cravação de pontes T. | 343 ^m 3,020 |

Trecho do Arraial do Veado ao kilometro 39 da linha de Santa Luzia a Manhuassú, estação de Espera Feliz.

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Roçado em capoeirão | 133.728 ^m 2,00 |
| » » matta virgem | 249.625 ^m 2,00 |
| Destocamento | 17.260 ^m 2,00 |

Movimento de terra :

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| Excavação em terra..... | 741.109 ^m 3,350 |
| » » pedra solta | 205.757 ^m 3,810 |
| » » » a fogo | 22.210 ^m 3,010 |

Obras d'arte :

| | |
|---|--------------------------|
| Excavação em terra, molledo ou pedra a fogo..... | 8.728 ^m 3,780 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 97 ^m 3,950 |
| » cal ou cimento | 6.814 ^m 3,707 |
| » » lajões | 784 ^m 3,570 |
| Cantaria | 28 ^m 3,120 |
| Concreto | 223 ^m 3,875 |
| Montagem e cravação de pontes T. | 177 ^m 3,315 |

ESTRADA DE FERRO DE GOYAZ

TRAFEGO E CONSTRUCCÃO

A Estrada de Ferro de Goyaz rege-se pelo decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909.

Pela clausula I do citado decreto as linhas a construir são as seguintes:

Linha de Formiga a Goyaz, passando pelo municipio de Catalão, com um ramal para a cidade de Uberaba e pela linha que, partindo de Araguay, vá se encontrar com aquella no ponto mais conveniente, no mesmo municipio de Catalão.

A extensão total de todas as linhas, que figura nos anteriores relatorios como sendo 1.551^{km},134,85, fica reduzida a 1.547^{km},876,36, com as correções feitas pela Secção de Estradas em Estudos e em Construção, da Inspectoria Federal das Estradas.

Esta extensão subdivide-se do modo seguinte:

| | |
|--------------------------------|----------------------------|
| Linha de Formiga a Goyaz,..... | 1.158 ^{km} ,19340 |
| » » Araguay..... | 416 ^{km} ,318 |
| Ramal de Uberaba..... | 273 ^{km} ,36496 |
| | <hr/> |
| | 1.547 ^{km} ,87636 |

A construção está sendo feita por sete pontos de ataque:

- 1.º — De Formiga, em direção a Catalão;
- 2.º — De Catalão, em direção á Formiga;
- 3.º — De Ipamery, em direção á Annapolis;
- 4.º — De Uberaba a Araxá;
- 5.º — De Araxá, em direção a Uberaba;
- 6.º — De Araxá, em direção a S. Pedro de Alcantara;
- 7.º — De S. Pedro a Araxá.

A situação da estrada era, em 31 de dezembro de 1913:

| | |
|---|---------|
| | Kms. |
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 418,000 |
| sendo: | |
| | Kms. |
| De Formiga a S. Pedro de Alcantara,.... | 239,000 |
| Araguary a Catalão..... | 416,000 |
| Goyandira a Ipamery..... | 63,000 |
| | <hr/> |
| | 418,000 |

| | |
|--|--------------|
| | Kms. |
| Extensão com trilhos assentados..... | 95,000 |
| sendo: | |
| | Kms. |
| Do kilometro 239 ao kilometro 252..... | 13,000 |
| De Ipamerly a Inagé | 22,000 |
| De Uberaba ao kilometro 60..... | 60,000 |
| | <hr/> 95,000 |

| | |
|--|---------------|
| | Kms. |
| Extensão com leito preparado..... | 402,114 |
| sendo, na linha principal: | |
| | Kms. |
| Do kilometro 252 em direcção a Catalão.. | 136,307 |
| De Catalão em direcção á Formiga..... | 45,997 |
| De Inagé em direcção á Annapolis..... | 57,244 |
| | <hr/> 239,548 |

| | |
|--|---------------|
| No ramal de Uberaba: | |
| | Kms. |
| Do kilometro 60 em direcção a Araxá... | 74,675 |
| De Araxá em direcção a Uberaba..... | 35,625 |
| De Araxá em direcção a S. Pedro de Alcantara | 27,484 |
| De S. Pedro em direcção a Araxá..... | 24,782 |
| | <hr/> 162,566 |

RECAPITULAÇÃO

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| | Kms. |
| Extensão em trafego..... | 418,000 |
| » com trilhos assentados..... | 95,000 |
| » » leito preparado..... | 402,114 |
| | <hr/> 915,114 |
| Por construir..... | 632,762,36 |
| | <hr/> 1.547,876,36 |

Em 31 de dezembro de 1912, a situação dos trabalhos era a seguinte:

| | |
|-------------------------------|---------------|
| | Kms. |
| Extensão em trafego..... | 227,000 |
| » com trilhos assentados..... | 146,000 |
| » » leito prompto..... | 321,000 |
| | <hr/> 694,000 |
| Total..... | |

Tendo, portanto, havido um augmento de 221km,114 de extensão construída.

Durante o anno foram entregues ao trafego 191 kilometros.

PARTE EM TRAFEGO

Linha de Formiga :

Durante o anno findo houve um acrescimo na extensão em trafego de 64,409,99, sendo inaugurados os seguintes trechos e estações:

| | Kms. |
|---|-----------|
| De Urubú (173,848,75) á Pratinha (197,279,57) | 23,430,82 |
| De Pratinha á Samambaia (210,900,47). | 13,620,90 |
| Samambaia a S. Pedro de Alcantara (238,258,74) | 27,358,27 |

As estações Pratinha e Samambaia foram abertas ao trafego em 15 de setembro; a de S. Pedro de Alcantara em 28 de novembro.

Essas tres estações, ultimamente abertas ao trafego, estão situadas no municipio de Araxá e até então a importação e exportação dessa zona era feita pela Mogyana.

Extensão em trafego em 31 de dezembro:

| | Kms. |
|---|-------------|
| De Formiga a S. Pedro de Alcantara | 238,258,740 |
| Extensão média em trafego durante o anno | 163,089 |

As chuvas torrencias e continuadas nos mezes de janeiro, fevereiro e março produziram a queda de grandes barreiras na serra do Urubú, ocasionando enormes prejuizos ao trafego e á construcção pela interrupção do trafego da serra, durante esses mezes. Só a 7 de abril ficou normalmente restabelecido o trafego até a estação de Urubú.

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Receita | 345:353\$012 |
| Despeza | 682:587\$484 |
| <i>Deficit</i> | 337:234\$472 |
| Coefficiente de trafego em 1912... | 162,72 % |
| » » » » 1913... | 197,64 % |

RECEITA

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Passageiros | 70:061\$140 |
| Bagagens e encommendas..... | 15:339\$300 |
| Mercadorias | 199:208\$600 |
| Animaes | 40:276\$100 |
| Vehiculos | 265\$100 |
| Telegrapho | 4:516\$800 |
| Armazenagens | 1:157\$900 |
| Diversas | 12:090\$184 |
| Eventuaes | 2:437\$894 |
| | <hr/> |
| | 345:353\$012 |

No anno anterior (1912), com a extensão média em trafego de 152,732 a receita foi de 248:894\$269, havendo, portanto, um augmento de 38,75 % na receita em 1913. A receita comparada, por verbas, entre os dous annos, é a seguinte:

| | 1912 | 1913 | Differenças | |
|---------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|----------------|
| Passageiros | 47:339\$450 | 70:061\$140 | 22:721\$690 | 47,99 % |
| Bagagens e encommendas .. | 7:167\$430 | 15:339\$300 | 8:171\$870 | 114,01 % |
| Mercadorias ... | 154:571\$640 | 199:208\$600 | 44:636\$960 | 28,87 % |
| Animaes | 25:753\$400 | 40:276\$100 | 14:522\$700 | 56,39 % |
| Vehiculos | 60\$000 | 265\$100 | 205\$100 | 341,83 % |
| Telegrapho | 4:830\$180 | 4:516\$800 | 313\$380 | 6,93 % |
| Diversas | 8:047\$534 | 13:248\$081 | 5:200\$547 | 61,62 % |
| Accessorias | 1:124\$635 | 2:437\$891 | 1:313\$256 | 116,77 % |
| | <u>248:894\$269</u> | <u>345:353\$012</u> | <u>96:458\$743</u> | <u>38,75 %</u> |

A receita, por kilometro, tendo-se em vista a extensão média, foi de 2:111\$442, sendo em 1912 de 1:591\$019.

Esse augmento de receita, de 38,75 % com igual extensão média em trafego nos dous annos, vem confirmar o que affirmei no meu anterior relatorio, isto é, que a receita iria tendo grande augmento com o avançar dos trilhos.

E' notavel o consideravel augmento em todas as verbas, exceptuando-se o telegrapho, em que houve uma pequena diminuição. Por tudo isso, penso que o augmento de tarifas, como quer a Companhia, virá prejudicar a receita da Companhia e retardar o desenvolvimento da zona, que a estrada irá servir e que não se desenvolve justamente pela carestia, difficuldade e morosidade dos transportes actualmente em uso.

DESPEZA

| | 1912 | 1913 | Differenças em 1913 | |
|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--|
| Administração | 19:540\$984 | 65:270\$770 | 234,01 % | |
| Trafego | 92:742\$309 | 101:558\$894 | 9,50 % | |
| Locomoção | 139:301\$305 | 205:664\$378 | 47,63 % | |
| Via-permanente | 208:866\$701 | 290:117\$907 | 38,90 % | |
| Diversas | 21:059\$085 | 19:975\$535 | 5,42 % | |
| | <u>481:510\$384</u> | <u>682:587\$484</u> | <u>41,75 %</u> | |

Despeza por kilometro referida á extensão média..... 4:185\$368

Do quadro comparativo, verifica-se que houve augmento na despeza total de 41,75 %, sobre o anno anterior.

O augmento da despeza em parte se explica com o augmento da extensão em trafego e tambem por tratar-se de trechos novos, cuja consolidação acarreta despezas.

O augmento das despezas da via-permanente se justifica por ser accidentadissimo o trecho da serra do Urubú e ter sido damnificada a linha pelas chuvas torrencias.

O augmento que se dá de 23,4 % na administração é devido a erro de escripturação das verbas no anno de 1912, tendo sido incluídas no trafego as despesas de Contadoria e Almojarifado, que deveriam figurar em administração.

TRANSPORTES

| <i>Passageiros :</i> | 1912 | 1913 | Differenças em 1913 | |
|---|---------|-----------|---------------------|---------|
| Numero de passageiros de 1ª classe..... | 5.146 | 7.354 | 2.208 | 42,90 % |
| Numero de passageiros de 2ª classe..... | 9.664 | 13.581 | 3.917 | 40,53 % |
| Total dos passageiros das duas classes... | 14.810 | 20.935 | 6.125 | 41,35 % |
| Passageiros a um kilometro, 1ª classe... | 270.617 | 444.238 | 173.621 | 64,15 % |
| Passageiros a um kilometro, 2ª classe... | 503.641 | 692.966 | 189.325 | 37,59 % |
| Passageiros a um kilometro, total..... | 774.258 | 1.137.200 | 362.946 | 46,87 % |

Bagagens e encomendas :

| | 1912 | 1913 | Differenças em 1913 | |
|---|--------|--------|---------------------|----------|
| Bagagens e encomendas transportadas, toneladas | 183 | 338 | 155 | 81,67 % |
| Bagagens e encomendas transportadas a um kilometro..... | 10.507 | 27.839 | 17.332 | 164,95 % |

Mercadorias :

| | 1912 | 1913 | Differenças em 1913 | |
|---|---------|-----------|---------------------|---------|
| Mercadorias transportadas, toneladas..... | 11.506 | 13.797 | 2.291 | 19,91 % |
| Mercadorias transportadas a um kilometro, toneladas-kilometro | 969.448 | 1.101.466 | 132.018 | 14,03 % |

Animas :

Animas transportados:

| | 1912 | 1913 | Differenças | |
|-----------------|--------|--------|-------------|--|
| Suinos | 8.834 | 14.906 | 78,85 % | |
| Bovinos | 4.632 | 6.820 | 47,23 % | |
| Cavallares | 90 | 228 | 153,33 % | |
| Diversos | 74 | 67 | 19,35 % | |
| Total..... | 13.130 | 22.021 | 67,71 % | |

Animaes :

| | | | |
|---------------------|---------|-----------|-------------|
| Cabeças-kilometro : | 1912 | 1913 | Differenças |
| | 673.517 | 1.502.166 | 136,30 % |

| | | | |
|------------------------|---------|---------|-------------|
| Toneladas -kilometro : | 1912 | 1913 | Differenças |
| | 186.517 | 381.480 | 104,52 % |

RECEITAS POR

Unidade de trafego :

| | 1912 | 1913 |
|----------------------------|--------|--------|
| | Réis | Réis |
| Passageiros | 61,12 | 61,60 |
| Bagagens o encommendas.... | 682,15 | 551,00 |
| Mercadorias | 159,59 | 180,85 |
| Animaes (numero)..... | 38,07 | 25,29 |
| » (peso)..... | 137,28 | 105,57 |
| Cargas em geral..... | 160,73 | 168,66 |

PERCURSO DOS TRENS

Serviço remunerado :

| | Numero | Percurso |
|-------------------|--------|----------|
| Trens mixtos..... | 311 | 54,977 |
| » de cargas..... | 378 | 38,354 |
| Total..... | 689 | 93,331 |

Serviço remunerado :

Percurso dos vehiculos reduzidos a dois eixos:

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Carros de passageiros | 273,048 |
| » » bagagens e encommendas.... | 108,966 |
| Wagões de mercadorias | 407,252 |
| » » animaes | 369,388 |
| Total | 1.158,654 |

Percurso dos trens :

Serviço não remunerado:

| | Numero | Percurso |
|-------------------------|--------|----------|
| Trens de inspecção..... | 51 | 7,820 |
| Socorro | 1 | 126 |
| Lastro | 776 | 19,447 |
| Construcção | 47 | 5,351 |
| | 875 | 32,744 |

Percurso dos vehiculos reduzidos a dous eixos:

Serviço não remunerado .:

| | |
|----------------------------|---------|
| Carros de passageiros..... | 32.716 |
| Wagões fechados | 1.862 |
| » abertos | 249.644 |
| | <hr/> |
| | 284.222 |

TELEGRAMMAS

Serviço remunerado :

Foram transmittidos 3.323 telegrammas com 37.994 palavras:

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Locomotivas :

| | Quantidade | Valor |
|------------------------|----------------------|-------------|
| Lenha | 16.741m ³ | 43:305\$580 |
| Óleo (litros)..... | 6.108,5 | 4:381\$445 |
| Graxa (kilogrammas)... | 1.982,5 | 1:497\$133 |
| Estopa (kilogrammas).. | 1.246 | 1:024\$520 |
| Kerozene (litros)..... | 681,5 | 286\$890 |
| Diversos | — | 1:249\$432 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 51:745\$000 |

Vehiculos :

| | Quantidade | Valor |
|------------------------|------------|------------|
| Oleos (litros)..... | 628,5 | 351\$851 |
| Graxa (kilogrammas)... | 2.942,5 | 2:285\$936 |
| Estopa (kilogrammas).. | 312 | 255\$255 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 2:893\$042 |

Material rodante :

O material de tracção e de transporte em 31 de dezembro de 1913 constava do seguinte:

Locomotivas :

- 2 Consolidation — Classe 10-28 D- Baldwin.
- 1 de 10 rodas — Classe 10-24 D- Baldwin.
- 4 Mogul — Classe 8-20 D- Baldwin.
- 2 » — Classe 8-Boreig.

1 manobras.

Total, 10 locomotivas.

Carros :

- 1 Carro especial.
- 2 Carros de 1ª classe.
- 3 Carros de 2ª classe.
- 1 Carro mixto.
- 4 de bagagem, correio e chefe de trem.

—
11

Total, 11 carros.

Wagões:

- 52 Wagões fechados de 20 kilos.
- 45 » abertos de 20 kilos.
- 17 » de animaes de 20 kilos.
- 4 » » inflammaveis de 20 kilos.

—
118

Total, 118 wagões.

Total dos vehiculos, 129.

LINHA DE ARAGUARY

Esta linha, destinada a ligar a linha principal de Formiga a Goyaz á Mogyana, facultando, portanto, ao Estado de Goyaz salida pelo Porto de Santos, teve a sua construcção iniciada por Araguay, estação terminal da linha-tronco da Mogyana.

Pela clausula I do seu contracto (decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909) a companhia obrigou-se a construir uma linha de Formiga a Goyaz, *passando pelo municipio* de Catalão e outra linha que, partindo de Araguay, vá se encontrar com aquella no ponto mais conveniente, no *mesmo municipio* de Catalão.

Para accelerar a construcção da estrada, foi atacada desde logo a construcção de Araguay a Catalão e de Goyandira, ponto de encontro das duas linhas, a Goyaz.

Existia em trafego em 31 de dezembro de 1912 o trecho de Araguay a engenheiro Béthout — 53^{km},000.

Entregue ao trafego em 1913 — De Engenheiro Béthout a Catalão, 63^{km},000. De Goyandira a Ipamery, 63^{km},000. Total em trafego em 31 de dezembro de 1913: 179^{km},000.

Extensão média em trafego durante o anno: 110^{km},737. O trecho de Engenheiro Béthout a Catalão foi aberto ao trafego em 24 de fevereiro e comprehende as seguintes estações: Ananguera, kilometro 54; Cumary, kilometro, 72; Goyandira, kilometro 93, e Catalão, kilometro 116.

O segundo trecho foi aberto ao trafego em 10 de dezembro e comprehende as estações de Verissimo, kilometro 120; Içá, kilometro 138, e Ipamery, kilometro 156.

Este trecho pertence á linha principal de Formiga a Goyaz, mas para o effeito do trafego, fica pertencendo á linha de Araguay até que a linha de Formiga alcance Catalão.

A linha de Araguay tem todos os serviços organizados, como linha independente que é da linha de Formiga, só tendo de commum

a direcção geral. O movimento do trafego tem-se desenvolvido extraordinariamente nessa linha, como se verificará pelos dados que em seguida damos:

Movimento financeiro

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 290:355\$061 |
| Despeza | 475:740\$669 |

Deficit..... 185:385\$608

Coefficiente de trafego em 1912, 212,31 %. Coefficiente de trafego em 1913, 163,84 %.

Detalhe da receita

| | |
|----------------------------|--------------|
| Passageiros | 84:515\$210 |
| Bagagens e encomendas..... | 10:401\$070 |
| Mercadorias | 174:933\$150 |
| Animaes | 9:662\$170 |
| Vehiculos | 820\$660 |
| Telegrapho | 3:304\$630 |
| Armazenagens | 706\$000 |
| Diversas | 3:613\$563 |
| Accessorias | 2:398\$608 |

Total..... 290:355\$061

Receita por kilometro, referida á extensáo média, 2:622\$023.

Detalhe da despeza

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Administração e direcção geral..... | 67:752\$597 |
| Trafego | 66:514\$827 |
| Locomoção | 81:026\$211 |
| Via-permanente | 252:530\$604 |
| Despezas diversas..... | 7:916\$430 |

Total..... 475:740\$669

Despeza por kilometro, referida á extensáo média..... 4:296\$129

Deficit por kilometro referido á extensáo média..... 1:671\$106

A receita comparada com a do anno anterior dá o resultado a seguir:

| | 1912 | 1913 | Differenças |
|-----------------------|---------------|--------------|-------------|
| Extensáo média | 53 kilometros | 110 kms, 737 | em 1913 |
| Passageiros | 27:275\$880 | 84:515\$210 | + 209,99 % |
| Bagagens e encomendas | 2:992\$310 | 10:401\$070 | + 247,59 % |
| Mercadorias | 54:253\$000 | 174:933\$150 | + 224,29 % |
| Animaes | 2:763\$580 | 9:662\$170 | + 249,62 % |
| Vehiculos | 141\$600 | 820\$660 | + 479,56 % |
| Telegrapho | 1:307\$700 | 3:304\$630 | + 145,05 % |
| Armazenagem | 302\$700 | 706\$000 | + 133,23 % |
| Diversas | 3:353\$100 | 3:613\$563 | + 1,80 % |
| Accessorias | — | 2:398\$608 | — |
| Total..... | 92:389\$870 | 290:355\$061 | + 314,27 % |

Como se verifica do quadro acima, o trafego augmentou consideravelmente com a travessia do Paranahyba pela estrada e a inauguração da estação de Catalão. A travessia do rio, em frente á estação de Engenheiro Bóthout, não era commoda; preferiam os tropeiros e carreiros procurar a ponte peneil de Ipê-arcado a montante e dirigir-se logo a Araguay. Com a travessia do rio pela estrada, o trafego deslocou-se para a estação de Anhanguera, na margem direita, cortando a volta pelo Ipê-arcado para alcançar Araguay, continuando os tropeiros e carreiros a servirem-se da estrada de ferro, tanto mais que a ponte do Ipê-arcado, por falta de conservação, não offerece a necessaria garantia.

A zona, cujo centro commercial é Catalão, utilizava-se da estação de Araguay, da Mogyana, para suas importações e exportações, com travessia tambem no Ipê-arcado.

Com a inauguração da estação alli serviram-se da estrada e o que é mais, a zona noroeste de Minas, visinha do Estado de Goyaz, que se escoava pela estação de Pirapóra, da Central do Brazil, está deslocando-se para Catalão e a despeza comparada com a do anno anterior consta do quadro que se segue:

| | 1912 | 1913 | Differenças em 1913 |
|----------------------|-------------|--------------|------------------------|
| Administração | 18:632\$009 | 67:752\$597 | + 263,63 % |
| Trafego | 39:709\$130 | 66:514\$827 | + 67,50 % |
| Locomoção | 14:258\$325 | 81:026\$211 | + 468,27 % |
| Via-permanente | 97:053\$800 | 252:530\$604 | + 160,19 % |
| Diversos | 26:501\$103 | 7:916\$430 | — 234,79 % |

Os algarismos são eloquentes e não ha explicação para o augmento consideravel na despeza.

TRANSPORTES

Passageiros

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|---|---------|-----------|-----------------------|
| Numero de passageiros de 1ª classe | 3.502 | 6.942 | |
| » de passageiros de 2ª classe | 7.912 | 18.279 | 131,02 % |
| » total de passageiros..... | 11.504 | 25.221 | 119,23 % |
| Passageiros a um kilometro, de 1ª classe.. .. | 183.539 | 439.374 | 139,62 % |
| Passageiros a um kilometro, de 2ª classe..... | 352.723 | 964.934 | 173,56 % |
| Passageiros a um kilometro — total | 536.262 | 1.404.308 | 161,86 % |

| | 1912 | 1913 |
|---|------|------|
| Percurso médio de um passageiro de 1ª classe..... | 51,0 | 63,0 |
| Percurso médio de um passageiro de 2ª classe..... | 44,5 | 52,7 |
| Percurso médio de um passageiro... | 46,6 | 55,6 |

Bagagens e encomendas

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|---|-------|--------|-----------------------|
| Bagagens e encomendas, peso, toneladas | 115 | 297 | + 158,26 % |
| Bagagens e encomendas a um quilometro | 5.816 | 20.047 | 244,68 % |

Mercadorias

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|--|---------|---------|-----------------------|
| Mercadorias embarcadas (tone- ladas) | 7.658 | 13.186 | 72,18 % |
| Mercadorias transportadas a um quilometro | 445.107 | 872.124 | 95,93 % |

Animaes

Numero e especie de animaes embarcados:

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|----------------|-------|-------|-----------------------|
| Bovino | — | 50 | |
| Suino | 1.584 | 4.044 | 155,30 % |
| Cavallar | 136 | 123 | 10,56 % |
| | <hr/> | <hr/> | |
| | 1.720 | 4.217 | 145,17 % |

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|---------------------------|--------|---------|-----------------------|
| Cabecas-kilometro | 90.074 | 339.444 | +276,85 % |
| Toneladas-kilometro | 40.087 | 35.725 | + 254,16 % |

Telegrammas

Foram expedidos 2.206 telegrammas com 28.823 palavras.

No anno findo foi feita entrega á Repartição Geral dos Telegraphos de um fio telegraphico entre Araguary e Catalão e entre Goyandira e Ipamery, na extensão total de 179 kilometros, de accordo com a clausula XV do seu contracto.

Reccitas por unidade de trafego

| | 1912 | 1913 | Differença em 1913 |
|-----------------------------|--------|--------|-----------------------|
| | Réis | Réis | |
| Passageiros | 50,86 | 76,53 | 50,47 % |
| Bagagens e encomendas | 514,49 | 518,83 | 0,84 % |
| Mercadorias | 121,88 | 200,58 | 64,57 % |
| Animaes | 274,96 | 270,45 | 1,66 % |

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Serviço remunerado

| | Numero | Percurso |
|----------------------|--------|----------|
| Trens mixtos..... | 313 | 34.611 |
| Trens de cargas..... | 18 | 1.674 |

Percurso dos vehiculos

| | |
|----------------------------|--------|
| Carros de passageiros..... | 74.136 |
| Correio e bagagem..... | 39.475 |
| Mercadorias | 13.392 |

Material rodante

O material rodante existente em 31 de dezembro era:
 2 locomotivas «Consolidation» 10-28, E. Baldwin;
 4 locomotivas, 10 rodas, classe 10-24 D, E. Baldwin;
 2 de manobras, E. Baldwin.

8 locomotivas.

| | |
|--|----|
| Carros de 1ª classe..... | 3 |
| » de 2ª classe..... | 4 |
| » mixtos | 1 |
| » de bagagem-correio..... | 5 |
| Wagões fechados (de 20.000 kilos)..... | 32 |
| » abertos (de 20.000 kilos)..... | 43 |
| » para animais (de 20.000 kilos)..... | 10 |
| » para inflammaveis (de 20.000 kilos) | 2 |

Total..... 100 vehiculos.

Parte em construção

SECÇÃO DE FORMIGA

Concluída em 1912 a construção dos 200 primeiros kilometros a partir de Formiga, por conta dos depositos auctorizados e sob o regimen da garantia de juros, proseguiu-se a construção além do kilometro 200 pelo regimen de pagamento kilometrico, de accôrdo com o decreto n. 7.502, de 23 de setembro de 1909. Muito soffreu a construção no primeiro trimestre do anno, devido á interrupção do trafego, motivada por quedas de grandes barreiras, na serra do Urubú.

As pesadas e continuas chuvas nos mezes de janeiro, fevereiro e março, que causaram a interrupção do trafego na serra, muito damnificaram a linha recém-construída do kilometro 174 (Urubú) ao kilometro 211 (Samambaia) que por isso só pôde ser aberta ao trafego em 15 de setembro. Só depois de desimpedida a serra pôde ser transportado o material necessario á construção e avançamento.

O leito, que ficara concluído até o kilometro 245 em 1912, estava prompto em 31 de dezembro de 1913, até o kilometro 389, tendo-se preparado e concluído o leito no correr do anno em uma extensão de 144 kilometros.

As obras de arte correntes que, em 31 de dezembro de 1912, tinham ficado concluídas até o kilometro 245, tiveram em 1913 um avanço de 136 kilometros, estando promptas até o kilometro 381.

Foram montadas todas as superestructuras metálicas das pontes do kilometro 174 ao 240 e que são: uma ponte de 40 metros sobre o rio « Misericórdia », duas de 20 metros cada uma sobre os rios « Prata » e « Quilombo », tres de 10 metros cada uma sobre os ribeirões « Agua Limpa », « Vargêa » e « Santo Antonio », e uma de cinco metros sobre o « Samambaia », ao todo oito pontes, medindo 115 metros de extensão.

A linha está toda cercada de ambos os lados, até o kilometro 258, além de nove kilometros da ultima estação aberta ao trafego, que é S. Pedro de Alcantara.

O assentamento de trilhos fez-se até o kilometro 252, tendo-se assentado durante o anno 52 kilometros, isso devido á falta de transportes de trilhos, tanto pela propria companhia, como pelas estradas das quaes a Goyaz depende.

O stock de trilhos e accessorios, contados os existentes em Formiga e os despachados no Rio, até 31 de dezembro, era de 6.000 toneladas.

A linha telegraphica com fio duplo ficou extendida até o kilometro 311.

LINHA DE ARAGUARY

Foi aberto ao trafego, em 24 de fevereiro de 1913, o trecho comprehendido entre Engenheiro Béthout e Catalão, com a extensão de 63 kilometros.

Foram montadas as superestructuras metálicas da ponte sobre o rio « Pirapitinga », de 20 metros, e dos pontilhões sobre os correços « Burity » e « Almoço ». Esta linha já está toda em trafego, com a extensão de 116^{km},118.

SECÇÃO DE CATALÃO A' FORMIGA

Nesta secção, cuja construcção foi iniciada no anno findo (1913), apromptou-se o leito com todas as obras d'arte correntes e especiaes em uma extensão de 45^{km},977, menos as superestructuras das pontes sobre os ribeirões « Ouvidor » e « Lagôa ».

SECÇÃO DE GOYANDIRA A' ANNAPOLIS

Nesta secção proseguiu-se, do kilometro 15 até o kilometro 85, o assentamento de trilhos, com um avançamento total, no anno, de 70 kilometros. A preparação do leito, que em 31 de dezembro de 1912 estava feita até o kilometro 67, ficou concluída em 31 de dezembro de 1913 até o kilometro 141,351, com um avanço de 74^{km},351.

As obras de arte foram construídas em uma extensão de 73 kilometros, alcançando o kilometro 161, de Goyandira.

Foi aberto ao trafego em 10 de dezembro o trecho de Goyandira a Ipamery, com a extensão de 63^{km},363.

Neste trecho construíram-se as estações de Verissimo, no kilometro 27; Içá, no kilometro 45; e Ipamery, no kilometro 63.

Foram montadas as superestructuras metallicas das seguintes pontes:

Ponte de 60 metros sobre o rio « Verissimo »; 20 metros sobre o ribeirão « Vac-Vem », e 10 metros sobre o « Laginha ».

A linha está cercada em toda a extensão aberta ao trafego — 63 kilometros.

A linha telegraphica, com fio duplo, está esticada até o kilometro 91.

O stock de trilhos e accessorios existente em 31 de dezembro era de 5.286 toneladas.

RAMAL DE UBERABA

Este ramal tem a extensão total de 273^{km},364,96. Dessa extensão achavam-se com leito prompto, em 31 de dezembro de 1912, 186 kilometros.

Em 31 de dezembro, o leito achava-se preparado em uma extensão de 229^{km},533,71, verificando-se um augmento de 43^{km},533, o que realmente é muito pouco.

O assentamento de trilhos fez-se do kilometro 43 ao 60, ao todo 17 kilometros.

Os serviços de construção deste ramal estiveram completamente desorganizados durante o anno, tanto que o trabalho produzido foi pequeno.

O stock de trilhos e accessorios era em 31 de dezembro de 1913 de 2.716 toneladas.

ESTRADA DE FERRO DO BANANAL

Movimento financeiro:

O movimento financeiro desta estrada foi o seguinte:

| | |
|-------------------------|-------------|
| Receita | 36:052\$682 |
| Despeza | 53:439\$242 |
| | <hr/> |
| Diferença..... | 17:386\$560 |
| Subvenção estadual..... | 18:000\$000 |
| | <hr/> |
| Saldo..... | 613\$440 |

Como se verifica, com grande sacrificio, a directoria mantém o trafego da via-ferrea do Bananal, que, por circunstancias diversas, tem visto a sua renda diminuir sensivelmente.

Desenvolvimento de industrias:

Na zona do municipio do Bananal estabeleceram-se: uma fabrica de manteiga, uma fabrica de cal e uma fabrica de tijolos; assim como está tendo desenvolvimento a exportação de bananas, plantadas em grande escala, pelo que a directoria, para animar esse desenvolvimento, concedeu o abatimento de 50, 70 e 75 %, respectivamente, em seus fretes.

Accidentes:

Nos kilometros 8, 10 e 11 descarrilaram diversos trens, não trazendo, porém, atrazo ao horario dos trens da carreira.

Devido ás grandes chuvas que caíram, correram diversos aterros e caíram muitas barreiras, não produzindo, porém, sensível demora nos trens.

Construcções novas:

Foram feitos diversos enrocamentos e rasgadas diversas sargetas para escoamento de aguas pluviaes.

Reparações:

Foi reparada a plataforma da estação de Rialto e começadas algumas reparações nos armazens das estações de Bananal e Rialto.

Movimento de passageiros:

| | |
|-------------------------------|-------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 509 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 5.040 |

Circulação de trens:

Circularam:

| | Numero | Percurso Kilometros |
|-------------------|--------|------------------------|
| Trens mixtos..... | 262 | 14.672 |
| » de lastro..... | 9 | 190 |
| » especiaes | 3 | 168 |

ESTRADA DE FERRO DE REZENDE A BOCAINA

Movimento financeiro:

O movimento financeiro desta Estrada no anno findo foi o seguinte:

| | |
|-------------------------|-------------|
| Receita | 46:491\$959 |
| Despeza | 61:155\$570 |
| Diferença..... | 14:663\$611 |
| Subvenção estadual..... | 18:000\$000 |
| Saldo..... | 3:336\$389 |

Movimento de passageiros:

Durante o anno circularam nesta Estrada 11.330 passageiros de 1ª e 2ª classes.

Circulação de trens:

Circularam nesta Estrada:

| | Numero | Percurso Kilometros |
|-----------------|--------|------------------------|
| Mixtos | 307 | 12.302,770 |
| Especiaes | 17 | 1.025,240 |
| De lastro..... | 17 | 1.119,440 |

Accidentes:

Devido a causas diversas, descarrilaram seis trens mixtos e de lastro, não occasionando, porém, desastres, nem tão pouco alterando o horario da Estrada.

Transportes:

Foram transportadas durante o anno que findou:

Bagagens e encomendas — 185,053 kilogrammas.

Conservação da linha:

Foram substituidos:

| | |
|-----------------|-------|
| Trilhos | 63 |
| Dormentes | 3.348 |

Serviços diversos:

Devido ás grandes chuvas que cahiram durante a estação, desabaram algumas barreiras e correram alguns aterros, fazendo-se por isso a remoção da terra cahida e renovando-se os aterros corridos, onde se fizeram enrocamentos.

Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras

(RÊDE SUL MINEIRA)

A Rêde Sul Mineira é formada pelas estradas de ferro Minas e Rio, Muzambinho e Sapucahy e seus prolongamentos e ramaes, tendo actualmente em trafego 1.210^{km},897, com a seguinte discriminação:

a)

| | | |
|--|------------------------|--------------------------|
| I. Linha tronco: Cruzeiro a Tuyuty..... | 360 ^{km} ,435 | |
| II. Sapucahy: Passa Tres ao Rio Eleuterio | 594 ^{km} ,257 | |
| III. Ramal de Campanha..... | 85 ^{km} ,970 | |
| IV. Ramal de Alfenas..... | 7 ^{km} ,578 | |
| V. Linha de Muzambinho a Posses (a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação)..... | 106 ^{km} ,657 | |
| VI. Ramal de S. José do Paraiso (concessão do Governo do Estado de Minas) | 56 ^{km} ,000 | 1.210 ^{km} ,897 |

b) Com estudos approvados e em construcção:

| | | |
|--|------------------------|------------------------|
| I. Linha de Tres Corações a Lavras..... | 95 ^{km} ,000 | |
| II. Linha de Tuyuty a Muzambinho (a cargo da Companhia Mogyana)..... | 36 ^{km} ,858 | |
| III. Posses á Santa Rita de Cassia (Mogyana) | 85 ^{km} ,043 | |
| IV. Ramal de Passos (Mogyana)..... | 125 ^{km} ,698 | 342 ^{km} ,599 |

c) Com estudos feitos e submettidos á approvação do Governo:

| | | |
|--|-----------------------|-------------------------------|
| I. Prolongamento do Ramal de Campanha até o rio Sapucahy..... | 41 ^{km} ,400 | |
| II. Prolongamento do ramal de Alfenas até a cidade do Machado..... | 42 ^{km} ,800 | 83 ^{km} ,700 |
| | | <u>1.637^{km},196</u> |

Em resumo:

| | | |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Extensão em trafego..... | 1.210 ^{km} ,807 | |
| b) » em construcção..... | 342 ^{km} ,599 | |
| c) » estudada | 83 ^{km} ,700 | 1.637 ^{km} ,196 |

A navegação do rio Sapucahy, tributaria da Rêde Sul Mineira, nos termos do n. VII da clausula I do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, é feita em duas secções distinctas, sendo:

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| a) Do porto Sapucahy ao Cubatão..... | 160 ^{km} ,000 |
| b) De Fama a Porto Bello..... | 108 ^{km} ,000 |

Total..... 268^{km},000

Quando apenas sahia o paiz da crise financeira, que sobreveiu como consequencia immediata das guerras civis, que atormentaram os primeiros annos da Republica e lhe entorpeceram sobremodo o progresso economico, a alta administração começou a se interessar pelos prolongamentos das estradas de ferro existentes e pela formação de rêdes que permittissem o escoamento rapido e commodo da producção. Foi no Governo do benemerito presidente Rodrigues Alves, sendo Ministro da Viação o eminente administrador Dr. Lauro Severiano Müller, que foram estudadas e decretadas as primeiras das grandes linhas que hão de, cada vez mais, assegurar a integridade do territorio da patria, promover o seu povoamento e fazer a sua opulencia.

Neste presuppsto, o decreto n. 6.201, de 30 de outubro de 1906, approva as bases para constituição e arrendamento da Rêde de Viação Ferrea Sul-Oeste de Minas. Da clausula I, das que foram approvadas pelo citado decreto, consta que esta rêde de viação ferrea e fluvial seria formada:

- 1.º Pelas estradas Oeste de Minas e Minas e Rio;
- 2.º Pelo serviço de navegação do rio Grande;

- 3.º Pelo serviço de navegação do rio Sapucahy;
- 4.º Pelas linhas em trafego da Companhia Viação Ferrea Sapucahy;
- 5.º Pelas linhas em trafego da Companhia Muzambinho;

6.º Pela construcção dos seguintes prolongamentos e ramaes:

- a) De Carranca a Bom Jardim e de Carvalhos a Ayuruoca;
- b) Do ponto mais conveniente da Oeste a Bello Horizonte;
- c) De Formiga a Catalão ou Araguay;
- d) De um ponto desta linha a Uberaba;
- e) De Lavras a Tres Corações;
- f) Do Areado a Jaguára;
- g) De Campanha ao rio Sapucahy;
- h) De Conceição do Rio Verde a Contendas;

- i) Do ponto mais conveniente da Muzambinho a Poços de Caldas;
- j) Do Areado a S. Sebastião do Paraíso.

Mais tarde, em 1909, o Governo resolveu dividir este grandioso plano de viação em duas partes distinctas: uma referente ao oeste e outra ao sul de Minas. Na parte que abrange a zona servida pela Oeste, o Governo deliberou proseguir nos prolongamentos e ramaes directamente por administração; na outra, contractou a formação e exploração da rede, com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, hoje Companhias de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rede Sul Mineira.

De um modo geral, pôde-se affirmar que, com algumas pequenas modificações, aliás secundarias, hoje aquelle vasto plano de viação tão precisamente esboçado no decreto citado, se acha construido e prestando a Minas e ao paiz os mais assignalados serviços.

II

Descripção do traçado das linhas e estudo das suas condições technicas

1 — Linha tronco — Cruzeiro á Soledade com 89^{km},394

Com a constituição da Rede Sul Mineira, o Governo teve em vista encaminhar para o porto do Rio de Janeiro a producção da vasta e rica zona tributaria dos rios Sapucahy e Grande (na parte comprehendida no Estado de Minas), immenso tracto de terra que abrange mais de tres grãos em longitude e cerca de dous em latitude. O caminho para o porto do Rio de Janeiro tambem constituiu preocupação do Governo, tanto assim que, no primitivo plano acima citado, de 1906, na clausula II, foram estabelecidas providencias para que o transporte se fizesse via Cruzeiro e no plano modificado, que se acha em vigor, na clausula I, declara a Rede Sul Mineira tributaria da Estrada de Ferro Central do Brazil, em Cruzeiro.

Nestas condições e pelos motivos citados, a linha, que parte de Cruzeiro e vae á Soledade, é o que se pôde chamar o tronco principal da rede; este trecho, de 89^{km},394 da antiga Estrada de Ferro Minas e Rio, apresenta condições technicas muito pouco favoraveis ao serviço de um trafego intenso.

Partindo a linha da estação de Cruzeiro, cota 514^m,012, desenvolve-se pela encosta de um dos contrafortes da Serra da Mantiqueira, subindo pela margem septentrional do valle do Ribeirão Passa Vinte até a garganta, no divisor das aguas deste ribeirão e de Passa Quatro.

O divisor é transposto em um tunnel que tem 997 metros de comprimento e a linha apresenta neste trecho uma secção com 16^{km},200 em rampa continua com 3 % com grandes extensões em curva de 80 metros de raio. A estação de Rufino de Almeida, kilometro 6,080, fica na cota 553^m,272 e o ponto mais alto da linha na de 1.089^m,200, com um *palier* de 130 metros, logo depois da sahida do tunnel, no kilometro 25. Deste ponto, desce a linha, pela margem direita do ribeirão Passa Quatro, ainda com a declividade de 3 % e pequenos *paliers* intercalados até o kilometro 30, onde chega com a cota 963 metros e dahi continúa a descer, ora pela margem direita, ora pela esquerda, do mesmo ribeirão até sua foz no Rio Verde, um pouco abaixo da estação de Bom Retiro, no kilometro 54,100: uma vez na margem do Rio Verde, desce com pequena declividade até Soledade, no kilometro 89,394.

Como se vê desta rapida descripção do traçado, a linha Cruzeiro-Soledade, tronco principal, por onde deve circular toda a produção da zona tributaria da Rêde Sul Mineira, apresenta as seguintes condições características:

No sentido da importação, 16^{km},300, e no da exportação, 4^{km},300, em rampa de 3 %, combinada com a curva de 80^m,00 de raio.

O engenheiro-chefe do districto, preocupado com as difficuldades que semelhantes condições technicas apresentam ao serviço regular de transporte, tem procurado ver si não seria possivel uma mudança de traçado, e depois de ter percorrido algumas vezes demoradamente a zona, convenceu-se que a solução unica é justamente a que foi dada.

O valle do ribeirão Passa Vinte parece, não ha duvida, que comportaria um desenvolvimento maior do que o existente, mas o do ribeirão Passa Quatro é tão estreito, atormentado e cheio de accidentes, que realmente fica a convicção de que o explorador aproveitou tudo quanto a natureza offerecia.

Além de apresentar semelhante perfil, tão inconveniente para a tracção, acontece que o extenso tunnel do divisor de aguas é, como acima descrevi, todo em rampa de 3 %, o que parece um erro imperdoavel de technica.

O tunnel, além de apresentar uma secção transversal muito acanhada, é sempre humido e tem dous logares onde chove constantemente, pelo que a adherencia se acha fatalmente diminuida. Assim, sempre que a composição dos trens é feita para o typo de resistencia correspondente a rampa de 3 %, acontece as locomotivas patinarem no interior do tunnel, com immenso perigo para a saude dos passageiros e do pessoal do trem.

O sabio legislador, que confeccionou o regulamento de 26 de abril de 1857, para segurança, policia e conservação das estradas de ferro, parece ter escripto exactamente para este trecho da Rêde Sul Mineira o art. 93:

«O Governo terá sempre o direito de exigir cauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.»

Julgo que para tornar menos oneroso o prego do transporte e acabar definitivamente com este immenso inconveniente, decorrente

da existência do tunnel em rampa de 3 %, a providencia a tomar é proceder á electrificação do trecho de linha comprehendido entre Cruzeiro e Passo Quatro. Este serviço pôde ser feito com aproveitamento da grande cachoeira do Rio Verde, a qual fica distante cerca de 10 kilometros da estação de Passa Quatro e tem capacidade para mais de 1.800 cavallos-vapor, conforme medição a que se procedeu.

Certo de que este é um dos assumptos mais importantes do seu districto, promette o engenheiro-chefe submeter á consideração desta inspectoría, dentro em breve talvez, um estudo pormenorizado a respeito.

2 — *Linha de Soledade a Tuyuty e ramaes de Campanha e de Alfenas, com 354^{km},591*

O traçado da linha de Soledade a Tuyuty é o seguinte: desce de Soledade, cota 865^m,50, acompanhando o rio Verde, que atravessa em Tres Corações, kilometro 170, até a barra do ribeirão do Pontal, no kilometro 199,300, onde chega com a cota de 823 metros, e dahi sóbe para Varginha, desenvolvendo-se pelas encostas do valle, até attingir a cota 979 metros, o que tem logar no kilometro 211,080; e dahi desce para a margem do mesmo rio Verde, que alcança poucos kilometros, depois de Varginha. Como se vê, a cidade de Varginha foi considerada como ponto obrigado e isto levou o explorador a subir e descer, absolutamente sem necessidade, 156 metros, o que alongou a linha e exige uma composição especial de trens, antes e depois de Varginha; a subida foi feita com a rampa maxima de 1,5 % e a descida com a declividade maxima de 1,8 %.

A linha attinge a foz do rio Verde na estação de Pontalete, no kilometro 252,468 e na cota 755,000; desta estação segue pelo barranco do rio Sapucahy, que atravessa quasi ao chegar na estação de Fama, no kilometro 277,515 e cota 751,500.

Em Fama a linha afasta-se do rio Sapucahy, subindo para o alto do espigão divisor de aguas e attinge na estação de Gaspar Lopes a cota 778,10; ahi começa a descer para o rio Muzambinho, affluente do Sapucahy, o qual é alcançado na estação de Harmonia; finalmente, o trecho que vae de Harmonia a Tuyuty, 53^{km},850, se desenvolve pelo flanco do citado rio Muzambinho.

As condições technicas de toda esta linha são boas; salvo o pequeno trecho em que foi desviada do seu traçado natural para attingir a cidade de Varginha.

Na estação de Freitas começa o ramal de Campanha, o qual, subindo por um pequeno affluente do rio Verde até o divisor de aguas, desce depois para o valle do rio Lambary, que acompanha em alguns kilometros, subindo para Aguas Virtuosas, de onde desce para Cambuquira, que já fica em aguas do rio Palmeiras. De Cambuquira, cota 914,900, desce sem difficuldade para Campanha, na cota 878,400. As condições technicas deste ramal são atormentadas, apresentando longos trechos em rampa de 2,5 %.

3 — *Linha de Soledade ao rio Eleuterio, com 269^{km},529*

Logo em Soledade a linha atravessa o rio Verde e sóbe pelo seu affluente, ribeirão do Carmo, para Sylvestre Ferraz, na cota 872 metros;

dahi sóbe para o divisor de aguas em rampa batida de 2,8 % na do alto Lambary, em contra-rampa continua de 2 %, em uma extensão de quatro kilometros e chega á estação de Christina, no kilometro 38,030 e cóta 900 metros.

De Christina sóbe para a Serra de Maria da Fé em rampa continua de 3 %, em uma extensão de 11 kilometros e chega á estação do mesmo nome no kilometro 57,232 e cóta 1.258 metros; bem pouco adiante da estação, começa a linha a descer pelo valle de um pequeno affluente do rio Lourenço Velho, apresentando dous kilometros em contra-rampa continua de 2 % e 15 tambem em contra-rampa continua de 2,8 %, até chegar á prospera e adiantada cidade de Itajubá, no kilometro 84,576, margem do rio Sapucahy, poucos kilometros á juzante da foz do Lourenço Velho. De Itajubá desce pelo barranco do rio Sapucahy até a estação de Porto Sapucahy, no kilometro 147, quasi na foz do rio Mandú, por cujo valle sóbe com rampa de 2,5 % até o divisor de aguas com o rio Mogy-Guassú, nas proximidades da estação de Francisco Sá. Dahi desce pelo valle deste ultimo rio, ora mais proxima, ora mais afastada do respectivo barranco, até encontrar o seu affluente, rio Eleuterio, no limite com o Estado de S. Paulo.

4 — *Linha de Soledade a Passa Tres, com 324^m,728*

Esta é a linha de menor trafego da rôde e uma verdadeira linha de cumiada. Em seu trajecto corta normalmente cinco grandes valles que são: Baependy, Angahy, Ayuruoca, Grande e Preto. Aqui o emprego da rampa de 3 % e do raio de 74^m,50 é frequente e por isso mesmo as condições do trafego são muito precarias. Aliás as condições technicas da linha são compatíveis com a producção da zona, que actualmente se acha bastante atrazada e pobre.

O unico trecho de linha, que apresenta traçado racional, é o de Barra do Pirahy a Passa Tres, por isso que acompanha o valle do Pirahy, tendo mesmo este, para evitar um pequeno desenvolvimento pelo barranco do rio, subido com rampa de 3,2 % a garganta do Chalet e de lá descido nas mesmas condições.

3 — MOVIMENTO FINANCEIRO E DADOS ESTATISTICOS

1 — *Linhas a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Réde Sul Mineira*

| | Kms. |
|------------------------------------|----------------|
| EXTENSÃO | 1.048,240 |
| Receita | 5.336:298\$667 |
| Despeza de custeio..... | 4.295:212\$517 |
| Saldo..... | 1.041:086\$150 |
| Coefficiente de trafego..... | 80,49 % |
| Receita por kilometro..... | 5:090\$722 |
| Despeza por kilometro..... | 4:097\$547 |
| Saldo por kilometro trafegado..... | 993\$175 |

a) Discriminação da receita pelas linhas:

| | | |
|--|--------------------------|----------------|
| 1.ª Minas e Rio..... | 453 ^{km} ,983 | 3.308:332\$022 |
| 2.ª Sapucahy: | | |
| 1ª secção (Soleda- de a Eleuterio) | 269 ^{km} ,529 | 1.311:998\$580 |
| 2ª secção (Soleda- de a Rio Preto) | 200 ^{km} ,794 | 468:242\$631 |
| 3ª secção (Rio Preto a Passa Tres) | 123 ^{km} ,934 | 247:725\$434 |
| Total..... | 1.048 ^{km} ,240 | 5.336:298\$667 |

b) Discriminação da despeza pelas linhas:

| | |
|----------------------|----------------|
| 1.ª Minas e Rio..... | 2.205:054\$383 |
| 2.ª Sapucahy: | |
| 1ª secção..... | 982:654\$087 |
| 2ª secção..... | 678:772\$391 |
| 3ª secção..... | 428:731\$656 |
| Total..... | 4.295:212\$517 |

c) Discriminação das verbas que compõem a receita:

1.ª Passageiros:

| | Numero | Producto |
|------------------------|---------|----------------|
| Minas e Rio..... | 265.884 | 791:020\$000 |
| Sapucahy: 1ª secção... | 184.635 | 412:830\$100 |
| » 2ª » ... | 51.184 | 120:380\$800 |
| » 3ª » ... | 49.949 | 103:201\$000 |
| Total..... | 551.652 | 1.427:437\$900 |

2.ª Bagagens e encomendas:

| | Toneladas | Producto |
|------------------------|-----------|--------------|
| Minas e Rio..... | 3.771 | 208:946\$040 |
| Sapucahy: 1ª secção... | 2.507 | 106:596\$500 |
| » 2ª » ... | 1.267 | 57:614\$000 |
| » 3ª » ... | 551 | 15:584\$000 |
| Total..... | 8.096 | 388:740\$540 |

3.ª Animaes:

| | Numero | Producto |
|------------------------|---------|--------------|
| Minas e Rio..... | 139.126 | 533:694\$900 |
| Sapucahy: 1ª secção... | 28.052 | 64:849\$800 |
| » 2ª » ... | 1.146 | 3:872\$500 |
| » 3ª » ... | 667 | 981\$300 |
| Total..... | 168.991 | 603:398\$500 |

4.ª Mercadorias:

| | Toneladas | Producto |
|------------------------|-----------|----------------|
| Minas e Rio..... | 61.194 | 1.707:814\$480 |
| Sapucahy: 1ª secção... | 40.004 | 701:603\$600 |
| » 2ª » | 18.273 | 278:335\$100 |
| » 3ª » | 13.361 | 123:443\$300 |
| Total..... | 132.832 | 2.811:256\$480 |

5.ª Telegrammas:

| | |
|--------------------------|-------------|
| Minas e Rio..... | 31:516\$992 |
| Sapucahy: 1ª secção..... | 16:216\$430 |
| » 2ª » | 3:897\$115 |
| » 3ª » | 2:472\$780 |
| Total..... | 54:103\$017 |

6.ª Rendas diversas:

| | |
|--------------------------|-------------|
| Minas e Rio..... | 35:339\$610 |
| Sapucahy: 1ª secção..... | 9:836\$450 |
| » 2ª » | 4:142\$516 |
| » 3ª » | 2:043\$054 |
| Total..... | 51:361\$630 |

Resumo da discriminação

| | Numero | Producto |
|---------------------------------------|-----------------------|----------------|
| 1.º Passageiros | 551.652 | 1.427:437\$900 |
| 2.º Bagagens e en- commendas | 8 ^c .095 | 388:741\$140 |
| 3.º Animaes | N. 168.991 | 603:398\$500 |
| 4.º Mercadorias | 132 ^t .832 | 2.811:256\$480 |
| 5.º Telegrammas | | 54:103\$017 |
| 6.º Rendas diversas..... | | 51:361\$630 |
| Total..... | | 5.336:298\$667 |

d) Discriminação das verbas que compõem a despesa de custeio:

1.ª Minas e Rio:

| | |
|----------------------------|----------------|
| Administração central..... | 181:376\$813 |
| Trafego | 429:510\$741 |
| Locomoção | 1.001:857\$297 |
| Via-permanente | 592:309\$532 |
| Total..... | 2.205:054\$383 |

2. Sapucahy: 1ª secção (Soledade ao rio Eleuterio):

| | |
|----------------------------|--------------|
| Administração central..... | 106:340\$586 |
| Trafego | 173:922\$644 |
| Locomoção | 347:644\$626 |
| Via-permanente | 354:746\$231 |
| Total..... | 982:654\$087 |

3. Sapucahy: 2ª secção (Soledade ao Rio Preto):

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Administração central..... | 58:845\$034 |
| Trafego | 99:406\$418 |
| Locomoção | 208:412\$307 |
| Via-permanente | 312:108\$632 |
| Total..... | 678:772\$391 |

4. Sapucahy: 3ª secção (Rio Preto a Passa Tres):

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Administração central..... | 26:989\$895 |
| Trafego | 82:880\$642 |
| Locomoção | 124:018\$916 |
| Via-permanente | 194:842\$203 |
| Total... .. | 428:731\$656 |

RESUMO

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Administração central..... | 373:552\$328 |
| Trafego | 785:720\$445 |
| Locomoção | 1.681:933\$146 |
| Via-permanente | 1.454:006\$598 |
| Total..... | 4.295:212\$517 |

Trens:

Durante o anno circularam 18.249 trens, que fizeram o seguinte percurso:

| | Numero | Kilometros |
|--|---------------|------------------|
| Trens de passageiros..... | 871 | 175.838 |
| » mixtos | 8.966 | 932.903 |
| » de carga..... | 5.795 | 338.072 |
| » de lastro e outros não remunerados | 2.617 | 153.845 |
| Total..... | 18.249 | 1.580.658 |

Discriminação dos trens:

a) Minas e Rio:

| | Numero | Kilometros |
|--|--------------|----------------|
| Trens de passageiros..... | 774 | 170.740 |
| » mixtos | 2.920 | 336.310 |
| » de cargas..... | 4.944 | 278.733 |
| » de lastro e outros não remunerados | 1.196 | 75.546 |
| Total..... | 9.834 | 861.329 |

b) Sapucahy — Soledade á Fazendinha:

| | Numero | Percurso Kilómetros |
|--|--------|------------------------|
| Trens de passageiros..... | 55 | 4.281 |
| » mixtos | 3.856 | 390.240 |
| » de cargas..... | 393 | 35.452 |
| » de lastro e outros não remunerados | 951 | 59.017 |
| Total..... | 5.255 | 488.990 |

c) Sapucahy — Fazendinha a Passa Tres:

| | Numero | Percurso Kilómetros |
|--|--------|------------------------|
| Trens de passageiros..... | 42 | 817 |
| » mixtos | 2.190 | 206.353 |
| » de cargas..... | 458 | 23.847 |
| » de lastro e outros não remunerados | 470 | 19.282 |
| Total..... | 3.160 | 250.299 |

Locomoção:

O serviço de tracção foi executado por 62 locomotivas, que percorreram 1.750.341 kilometros:

| | Kilometros |
|--------------------------------|------------|
| Em serviço remunerado..... | 1.556.377 |
| Em serviço não remunerado..... | 163.964 |
| Total..... | 1.750.341 |

ou seja a utilização de 88,9 % nos trens remunerados.

Material rodante:

O effectivo do material rodante era em 31 de dezembro:

| | |
|--|-----|
| Locomotivas | 78 |
| Carros e wagões: | |
| Carros especiaes para passageiros..... | 6 |
| » de passageiros de 1ª classe..... | 15 |
| » » de 2ª classe..... | 15 |
| » » mixtos | 16 |
| » de correio e bagagem..... | 23 |
| » funebres | 1 |
| Wagões fechados para mercadorias..... | 226 |
| » para animaes..... | 87 |
| » abertos para mercadorias..... | 60 |
| » para inflammaveis..... | 11 |
| » plataformas | 33 |
| » de lastro..... | 44 |
| » diversos | 20 |
| Total..... | 557 |

Via-permanente:

Foi substituído o seguinte material:

a) Minas e Rio:

| | Numero |
|--|---------|
| Trilhos de 19 ^{kg} ,34 por de 25 kilos por metro corrente | 1.047 |
| Trilhos de 25 kilos, por de 32 kilos por metro corrente | 3.952 |
| Agulhas | 42 |
| Dormentes | 90.544 |
| | Pares |
| Chapas de junção..... | 10.002 |
| | Numero |
| Grampos | 108.765 |
| Parafusos | 29.114 |

b) Sapucahy — Fazendinha a Rio Eleuterio:

| | |
|-----------------|--------|
| Agulhas | 102 |
| Dormentes | 69.438 |

c) Sapucahy — Fazendinha a Passa Tres:

| | |
|--|--------|
| Trilhos de 19 ^{kg} ,34 por de 25 kilos por metro corrente | 423 |
| Grampos | 75.350 |
| Parafusos | 9.087 |
| Chapas de junção — Pares..... | 494 |
| Dormentes | 88.066 |

Movimento de terra para reforma do lastro da linha:

| | |
|---|----------------------------|
| Minas e Rio..... | 4.374 ^m 3,000 |
| Sapucahy — Fazendinha a Rio Eleuterio | 141.869 ^m 3,000 |
| Fazendinha a Passa Tres..... | 57.495 ^m 3,000 |
| Total..... | 203.738 ^m 3,000 |

Effectivo do pessoal em 31 de dezembro:

| | |
|----------------------------|-------|
| Administração Central..... | 148 |
| Trafego | 476 |
| Locomoção | 567 |
| Via-Permanente | 1.210 |
| Total..... | 2.401 |

Por kilometro:

| | |
|----------------------------|------|
| Administração Central..... | 0.14 |
| Trafego | 0.45 |
| Locomoção | 0.54 |
| Via-Permanente | 1.16 |
| Total..... | 2.29 |

Estadística das mercadorias transportadas:

| | Toneladas |
|--|-----------|
| Aguas mineraes..... | 6.202 |
| Arroz | 5.903 |
| Assucar | 8.691 |
| Aguardente | 967 |
| Batatas | 3.128 |
| Café | 22.222 |
| Farinha de trigo..... | 6.758 |
| Fazendas | 1.408 |
| Feijão | 2.704 |
| Ferragens | 4.769 |
| Fumo | 2.816 |
| Kerozene | 1.853 |
| Material para construcção..... | 13.352 |
| Material para construcção de estradas de ferro | 85 |
| Milho | 1.916 |
| Queijos | 922 |
| Sal | 9.076 |
| Toucinho | 1.473 |
| Vinhos e espiritos..... | 3.313 |
| Xarque e carnes conservadas..... | 271 |
| Diversas (inclusivé carros)..... | 37.003 |
| Total..... | 132.832 |

Imposto de transito—As importancias recolhidas ao Thesouro Nacional por conta do imposto de transito, arrecadadas durante o anno, vão abaixo discriminadas:

| | |
|-----------------|-------------|
| Janeiro | 4:185\$300 |
| Fevereiro | 4:047\$000 |
| Março | 5:220\$700 |
| Abril | 4:762\$500 |
| Maió | 3:703\$400 |
| Junho | 4:145\$600 |
| Julho | 4:381\$900 |
| Agosto | 4:286\$600 |
| Setembro | 4:882\$300 |
| Outubro | 4:276\$400 |
| Novembro | 4:140\$100 |
| Dezembro | 4:684\$100 |
| Total..... | 52:713\$900 |

Atrazos de trens—Durante o anno de 1915 foram verificados os seguintes atrazos:

Cruzeiro a Tuyuty — Ramaes de Campanha a Alfenas

Causas:

| | |
|----------------|-----|
| Linha | 3 |
| Machina | 22 |
| Estações | 26 |
| Central | 344 |
| Diversas | 184 |
| Total..... | 579 |

O maior atrazo foi de 12 horas e o menor de 5 minutos.

Fazendinha a Sapucahy

Causas:

| | |
|------------------------|-----|
| Linha | 2 |
| Machina | 28 |
| Estações | 12 |
| Descarrilamentos | 42 |
| Diversas | 51 |
| Mogyana | 46 |
| Central | 334 |
| Total..... | 515 |

O atrazo maximo foi de 15 horas e o minimo de 5 minutos.

Passa Tres á Fazendinha

Causas:

| | |
|----------------|-----|
| Linha | 8 |
| Machina | 12 |
| Estações | 7 |
| Central | 329 |
| Diversas | 68 |
| Total..... | 424 |

O maior atrazo foi de 12 horas e o menor de 30 minutos.

Dos dados acima, verifica-se que, dos 1.518 atrazos observados dois terços foram motivados pela Central, o que prova que o serviço da Rêde, neste particular, foi relativamente lisonjeiro, sendo, entretanto, para desejar que os 405 atrazos, devidos propriamente a causas internas, se reduzam cada vez mais, em consequencia de uma administração activa e energica.

Descarrilamentos — Decorreram durante o anno os seguintes:

Cruzeiro a Tuyuty — Ramaes de Campanha e Alfenas

Causas:

| | |
|----------------|----|
| Linha | 2 |
| Machina | 6 |
| Diversas | 48 |
| Total..... | 56 |

O impedimento maximo foi de 6 horas e o minimo de 1 hora e 20 minutos.

Sapucahy á Fazendinha

Causas:

| | |
|-------------------|----|
| Linha | 15 |
| Machina | 1 |
| Imprevistos | 26 |
| Total..... | 42 |

O impedimento maximo foi de 72 horas e o minimo de 2 horas e 15 minutos.

Passa Tres á Fazendinha

Causas:

| | |
|----------------|----|
| Linha | 20 |
| Machina | 4 |
| Diversas | 28 |
| Total..... | 52 |

O impedimento maximo foi de 12 horas e o minimo de 35 minutos.

Conclue-se dos dados acima mencionados, que a linha precisa espezias cuidados entre Passa Tres e Sapucahy e, especialmente, no primeiro trecho, entre Passa Tres e Fazendinha, onde foi maior o numero de descarrilamentos, devidos ao estado da linha, numero que, diga-se de passagem, vem decrescendo dia á dia, após a execução das medidas indicadas no relatorio da Inspeção especial, realizada em maio pelo actual chefe deste Districto e por ordem do Sr. Ministro da Viação.

Accidentes pessoas — Deram-se durante o anno de 1913 os seguintes:

Cruzeiro a Tuyuty e Ramaes de Campanha e Alfenas

Ferimentos leves:

| | |
|----------------------------|---|
| Empregados da estrada..... | 2 |
| Extranhos á estrada..... | 1 |

Ferimentos graves:

Empregados da estrada..... 1

Mortes:

Empregados da estrada..... 1
Extranhos á estrada..... 2

Sapucahy á Fazendinha

Ferimentos leves:

Empregados da estrada..... 1

Ferimentos graves:

Empregados da estrada..... 1

Passa Tres á Fazendinha

Ferimentos leves:

Empregados da estrada..... 1
Extranhos á estrada..... 1

Ferimentos graves:

Empregados da estrada..... 2

Mortes:

Empregados da estrada..... 2

Telegrapho:

Cruzeiro a Tuyuty e Ramacs de Campanha e Alfenas

O estado da linha, em geral, é bom.

Postes substituidos..... 70
Apparelhos novos..... 4
Apparelhos reparados..... 10
Estado das baterias..... Bom

A maior interrupção da linha telegraphica das 13 observadas foi de 24 horas e a menor de 2 horas.

Foram transmittidos durante o anno:

Telegrammas em serviço da estrada..... 68.355
Telegrammas officiaes e particulares..... 67.525

Sapucahy á Fazendinha

O serviço nesta linha ainda não se acha em condições de corresponder á importancia dos multiplos interesses que lhe estão confiados.

É inquestionavelmente um departamento da Rêde que não está bem organizado ou que não é bem dirigido, porque as falhas do serviço e sua frequencia são incontestaveis.

Durante o anno foram substituidos 318 postes e reparados 8 aparelhos.

A maior interrupção da linha foi de 30 horas e a menor de 2 horas, tendo sido de 11 o numero dellas.

O estado das baterias é, geralmente, bom, facto que evidencia residir na installação da linha a causa das anormalidades do serviço e da morosidade na transmissão de telegrammas, a qual muito prejudica aos interesses particulares, que carecem deste meio de communicação.

Cumpre salientar que ainda não foram duplicadas as linhas de Pouso Alegre a Sapucahy e de Soledade á Fazendinha, serviço que seria de toda conveniencia já estar executado, para que tivesse inteiro cumprimento a obrigação contida na clausula XXI do contracto.

IV

Linhas em trafego a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

| | |
|---------------------------|---------|
| | kms. |
| Muzambinho a Posses | 106,657 |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|------------------------------|--------------|
| Receita | 340:440\$762 |
| Despeza | 346:205\$780 |
| <i>Deficit</i> | 5:765\$018 |
| Coefficiente de trafego..... | 101,69 % |
| Receita por kilometro..... | 3:191\$924 |
| Despeza por kilometro..... | 3:245\$973 |
| <i>Deficit</i> | 54\$052 |

a) Discriminação da receita:

| | N. | Producto |
|-------------------------------------|----------|---------------------|
| 1. — Passageiros | 131.004 | 154:425\$420 |
| 2. — Bagagens e encomendas — T..... | 655.459 | 12:119\$530 |
| 3. — Animaes | 3.022 | 4:717\$470 |
| 4. — Mercadorias — T..... | 35.591 | 135:752\$330 |
| 5. — Telegrapho | — | 2:663\$260 |
| 6. — Rendas diversas..... | — | 33:762\$752 |
| Total..... | — | 340:440\$762 |

b) Discriminação da despesa:

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| 1. — Administração central..... | 15:271\$740 |
| 2. — Trafego | 76:538\$482 |
| 3. — Locomoção | 131:336\$857 |
| 4. — Telegrapho | 10:481\$601 |
| 5. — Via-permanente | 112:577\$100 |
| Total..... | 346:205\$780 |

Trens — Circularam durante o anno 2.833 trens, com o percurso total de 129.475 kilometros e a seguinte discriminação:

| | |
|---------------------------------------|--------------|
| Trens de passageiros..... | 1.322 |
| » mixtos | 1.270 |
| » de cargas..... | 140 |
| » de lastro e outros não remunerados. | 101 |
| Total..... | 2.833 |

Estatistica das mercadorias transportadas:

| | Toneladas |
|-------------------|---------------|
| Assucar | 700 |
| Bebidas | 530 |
| Café | 11.392 |
| Couros | 27 |
| Cereaes | 1.705 |
| Fumo | 15 |
| Materiaes | 14.752 |
| Sal | 656 |
| Tecidos | 160 |
| Toucinho | 11 |
| Diversos | 3.493 |
| Total..... | 33.591 |

Observação — Para toda a Rede Sul Mineira teremos os seguintes dados financeiros, os quaes foram obtidos addicionando ás linhas que se acham a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazilceiras as que estão sendo trafegadas pela Mogyana:

| | |
|-------------------|-----------------------|
| Receita | 5.676:739\$429 |
| Despesa | 4.641:418\$297 |
| Saldo..... | 1.035:321\$132 |

Estatistica:

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Passageiros — N. | 682.656 |
| Bagagens e encommendas — T..... | 8,750,459 |
| Animaes | 172.013 |
| Mercadorias — T..... | 166.423 |

CONSTRUÇÃO DA LINHA DE TRÊS CORAÇÕES A LAVRAS

(NUMERO IV DA CLAUSULA I DO CONTRACTO CELEBRADO EM VIRTUDE DO DECRETO N. 7.704, DE 2 DEZEMBRO DE 1909)

Estudos approvados pelos decretos ns. 8.908, de 16 de agosto de 1911, 9.126, de 22 de novembro de 1911 e 10.637, de 24 de dezembro de 1913.

Resumo até 31 de dezembro de 1913:

LEITO PROMPTO E EXTENSÃO DA LINHA

| | Extensão da linha | Leito prompto |
|--------------------|----------------------|------------------|
| 1ª Residencia..... | 19.981,20 | 19.981,20 |
| 2ª Residencia..... | 20.386,70 | 20.386,70 |
| 3ª Residencia..... | 20.076,00 | 20.076,00 |
| 4ª Residencia..... | 21.538,25 | 14.728,00 |
| 5ª Residencia..... | 12.750,40 | 6.300,00 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 94.732,55 | 80.441,90 |

Observações — A linha da 5ª Residencia
entronca com a linha da Oeste de
Minas na estaca 608-15..... 12.165,00
Da estaca 608-15 á estaca 4.624-12,
ultima do projecto approvado..... 585,40

12.750,40

Da estaca 4.624-12 ao eixo da estação
da E. F. Oeste de Minas ha uma
distancia de..... 22,00

Augmento devido ás variantes approvadas e submittidas á appro-
vação 2.240,55.

Projecto approvado 92.492,00.

Relação das obras de arte construídas até 31 de dezembro de 1913

| DESIGNAÇÃO | QUANTIDADE | ESTADO DAS ALVENARIAS |
|-----------------------------------|------------|------------------------------------|
| Pontes..... { 40,00 de vão..... | 1 | Concluída. |
| { 15,00 » » | 1 | Falta o capeamento e rejuntamento. |
| { 10,00 » » | 2 | Concluídas. |
| Pontilhões... { 8,00 » » | 1 | Concluído. |
| { 6,00 » » | 2 | Concluídos. |
| { 5,00 » » | 2 | » |
| { 4,00 » » (em arco).. | 1 | Concluído. |
| { 3,00 » » | 4 | Concluídos. |
| Boeiros..... { Abertos..... | 11 | Concluídos. |
| { Capeados simples..... | 96 | 93 concluídos, 3 quasi concluídos. |
| { » duplos..... | 10 | 8 » 2 » » |
| { » triplos..... | 1 | Concluído. |
| { Secção circular..... | 1 | » |
| Drenos..... | 4 | 2 concluídos, 2 quasi concluídos. |
| Filtros seccos..... | 2 | Concluídos. |
| Muros..... { de revestimento..... | 1 | Concluído. |
| { divisorios | 1 | » |
| { de represas..... | 1 | » |
| Fossos americanos..... | 4 | Concluídos. |

Trecho em construção a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.

O prolongamento da Rêde Sul Mineira, a cargo da Companhia Mogyana, compõe-se de duas linhas:

1.ª Tuyuty á Santa Rita de Cassia, com 227^{km},013.

2.ª Ramal de Passos, a margem do Rio Grande, com 125^{km},939.

De Tuyuty a S. Sebastião do Paraíso, com a extensão de 175^{km},499, o serviço está dividido em quatro secções e foi completamente terminado neste exercicio.

O trecho de S. Sebastião á Santa Rita, com 51^{km},514 estava ainda em 31 de dezembro de 1913 por locar.

O ramal de Passos, cujo ponto de origem é Guaxupé, passa por Jacuhy e deverá attingir a margem do rio Grande.

Em 31 de dezembro de 1913, os trabalhos de construção apresentavam o seguinte estado de adiantamento:

1ª Secção.

Tuyuty a Muzambinho, com 36.350 metros de extensão.

O leito ficou completamente prompto.

Foi excavado, com um transporte médio de 130 metros, o volume de 79.279^m3,000, com a seguinte classificação:

42.810,3660 em terra;

30.126^m3,020 em piçarra;

6.342^m3,320 em pedra solta.

2ª Secção:

Guaxupé a Muzambinho, com 37.980 metros de extensão.

Além de ter ficado concluido o preparo do leito, foi feito o assentamento da linha.

Foi excavado, com um transporte médio de 140 metros, o volume de 30.970^m3,000, sendo:

12.697^m3,700 em terra;

12.388^m3,000 em piçarra;

5.574^m3,600 em pedra solta;

309^m3,700 em pedreira.

Nesta secção foram consolidados os côrtes 56,70 e 94 e os aterros 47 e 133.

3ª Secção:

De Guaxupé (kilometro 434-770 ao kilometro 480-597, 1.480 metros aquem da estação de Monte Santo), na extensão de 45.827 metros.

Linha inaugurada ate a estação de Itiguassú, kilometro 468-285, e com trilhos assentados em toda a secção.

Foi excavado, com um transporte médio de 30 metros, o volume de 2.819^m3,000, sendo:

648^m3,370 em terra;

1.014^m3,840 em piçarra;

817^m3,510 em pedra solta;

338^m3,280 em pedreira.

4ª Secção:

Do kilometro 480-597 (1.480 metros aquem da estação de Monte Santo) a S. Sebastião do Paraíso, com 51.974 metros de extensão.

A linha estava em construcção e com os trilhos assentados até a estação de Monte Santo.

Nesta secção, com um transporte médio de 99 metros, foi exca- vado o volume de 144.725m³,000, sendo:

- 69.648m³,000 em terra;
- 47.759m³,250 em piçarra;
- 13.025m³,250 em pedra solta;
- 14.472m³,500 em pedreira.

Em 1913, ficou o leito prompto na extensão de 14.963 metros e foram construidos o kilometro 487-743 um muro de arrimo e um filtro para consolidação e drenagem do respectivo aterro.

Ramal de Passos — Foi exca- vado no primeiro trecho, com um transporte médio de 128 metros, o volume de 441.075m³,000, dos quaes:

- 269.055m³,750 em terra;
- 145.564m³,750 em piçarra;
- 17.643m³,000 em pedra solta;
- 8.821m³,500 em pedreira.

Neste trecho ficaram promptos 28.551 metros de leito.

Resumo do movimento de terra — Do que fica exposto, verifica-se que foi exca- vado, durante o anno de 1913, nas linhas de Tuyuty á Santa Rita de Cassia e Ramal de Passos, o volume total de 698.868m³,000. obedecendo á seguinte classificaçáo:

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Em terra | 394.680m ³ ,480 |
| Em piçarra | 236.842m ³ ,860 |
| Em pedra solta..... | 43.402m ³ ,680 |
| Em pedreira | 23.941m ³ ,980 |
| Total..... | 698.868m ³ ,000 |

Para a exca- vação do volume total, o transporte médio foi de 115 metros.

VII

Considerações finais

E' indiscutivel que as condições financeiras da Rôde Sul Mi- neira, são prosperas, e, neste particular, nella se reflectem a aura de progresso e o surto de adiantamento que se nota em todos os centros populosos servidos por ella.

A receita total tem sempre crescido em uma proporção realmente animadora e a despeza tem effectivamente se mantido dentro de justas e rasoaveis proporções.

A receita desde 1910, anno da constituição da rêde, tem sido:

| | |
|------------|----------------|
| 1910 | 3.569:611\$961 |
| 1911 | 3.995:889\$047 |
| 1912 | 4.811:356\$310 |
| 1913 | 5.336:298\$667 |

A despeza:

| | |
|------------|----------------|
| 1910 | 3.076:336\$160 |
| 1911 | 3.154:572\$237 |
| 1912 | 3.356:138\$249 |
| 1913 | 4.295:212\$517 |

Saldos e coefficients de trafego:

| | | |
|-----------|----------------|---------|
| 1910..... | 493:275\$801 | 86,18 % |
| 1911..... | 841:316\$810 | 91,71 % |
| 1912..... | 1.455:218\$061 | 69,75 % |
| 1913..... | 1.044:086\$150 | 80,49 % |

Passageiros:

| | |
|------------|---------|
| 1910 | 283.795 |
| 1911 | 372.219 |
| 1912 | 490.159 |
| 1913 | 551.652 |

Mercadorias:

| | Toneladas |
|------------|-----------|
| 1910 | 83.994 |
| 1911 | 99.282 |
| 1912 | 118.181 |
| 1913 | 132.832 |

Animaes:

| | |
|------------|---------|
| 1910 | 141.100 |
| 1911 | 149.242 |
| 1912 | 169.025 |
| 1913 | 168.991 |

Quanto aos prolongamentos da Rêde a cargo da Companhia Mogyana, devo salientar o facto auspicioso de, apenas se achando em trafego, no exercicio de 1913, 106^{km},657, a receita total já ter attingido a 340:440\$762, o que importa ser a média, por kilometro, superior de tres contos de réis, importancia digna de nota para um primeiro anno de trafego

O serviço de trafego, no primeiro trimestre do anno, foi feito de um modo irregular e houve mesmo um periodo que chegou a ser tumultuario.

As centenas de toneladas de carga procedentes da Estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil, para serem transportadas para as diversas estações das linhas do Sapucahy, Caxambú e Tuyuty

criaram uma situação embaraçosa e quasi asphyxiante para a Rêde, que se encontrou na impossibilidade de dar transporte regular ao enorme volume de mercadorias, que se achavam accumuladas nos armazens, nos pateos e até na esplanada da estação de Cruzeiro, além de cerca de 200 carros de cargas da referida Estrada de Ferro, que, nos desvios da estação, completamente occupados, e nos das estações mais proximas, aguardavam descarga.

Esta crise foi dominada habilmente no correr do mez de abril e em virtude do grande numero de reclamações que haviam surgido de todos os pontos da Rêde foi ordenada pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas uma inspecção especial, nos termos da clausula LVII do contracto de arrendamento, auctorizado pelo decreto numero 7.701, de 12 de dezembro de 1909, a qual se realizou nos primeiros dias de maio e poderosamente influio no animo da administração da Companhia, que, cumprindo as medidas indicadas no respectivo laudo arbitral, approvado pelo Governo, fez cessar as grandes perturbações do trafego e resurgir a ordem e a disciplina, trazendo como consequencia a regularidade e normalisação que actualmente reinam em quasi todos os serviços da Rêde, conforme se verifica dos dados já expostos no presente relatorio.

Viação de Concessão Federal do Estado de São Paulo

1913

A extensão total em trafego das linhas de concessão federal no Estado de São Paulo era de 1.464.482 metros, assim discriminados:

| | Metros |
|---|-------------------------|
| Santos a Jundiaby — São Paulo Railway Company | 139.000 |
| Rio Claro a Araraquara — Companhia Paulista | 127.486 |
| Ramal de Jahú — Companhia Paulista.. | 143.211 |
| Ramal de Baurú — Companhia Paulista. | 38.178 |
| Capão Bonito a Salto Grande — Sorocabana Railway Company..... | 217.600 |
| Tatuhy a Itararé — Sorocabana Railway Company | 250.007 |
| Ribeirão Preto a Jaguará — Companhia Mogyana | 191.000 |
| Ramal de Caldas — Companhia Mogyana. | 77.000 |
| Jaguara a Araguay — Companhia Mogyana | 281.000 |
| Total em trafego..... | 1.464 ^m .482 |

Estiveram em construcção: a ligação Igarapava-Uberaba da Companhia Mogyana, a 1ª Secção do prolongamento de Salto Grande para o porto Tibiriçá, concedido ao Estado de São Paulo, e a rectificação Rio Claro-Ityrapina, da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, em as extensões de 49.000, 75.000 e 40.340 metros, respectivamente.

Com estudos definitivos approvados, ficou a ultima parte do prolongamento citado, com a extensão de 319.546 metros. Quanto á linha de Santos, da Companhia Mogyana, não se fizeram novos estudos, nem tão pouco foi iniciada a construcção das secções já approvadas, na extensão de 140.542 metros para o tronco, de 44.947 metros para o ramal de Mogy das Cruzes.

A parte, pois, as linhas coloniaes, as extensões totaes das linhas em trafego, construcção e com estudos approvados, eram as seguintes:

| | Metros |
|-----------------------------|-----------|
| Em trafego | 1.464.482 |
| Em construcção | 164.340 |
| Com estudos approvados..... | 472.035 |

As linhas coloniaes são as seguintes:

1.^a Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense, de propriedade do Estado de São Paulo, desde Arthur Nogueira até a margem do rio Mogy-Guassú;

2.^a Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro, concedida a Paulo Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa e Henrique Palm;

3.^a Tabatinga a Novo Horizonte e ligação de Ayrosa Galvão á linha de Bocaina a Bariry, passando por Jahú, concedidas á Companhia Estrada de Ferro de Dourado;

4.^a Taubaté á Natividade, concedida a Octavio José Ribeiro da Silva e Gabriel Nogueira de Toledo;

5.^a Guaratinguetá á Fazenda do Taquaral, outorgada a Fabio Botelho.

Destas, sómente as tres primeiras estiveram em construcção, tendo sido todo o prolongamento da Funilense entregue ao trafego, com a conclusão do seu ultimo trecho de sete kilometros. A linha de Mogy das Cruzes, cujos estudos definitivos do ultimo trecho se effectuaram durante o anno, teve a sua construcção suspensa. Quanto ás linhas concedidas á Companhia de Dourado, tiveram ellas a sua construcção terminada em 21 kilometros da ligação a Ayrosa Galvão e em 13.120 metros da linha para Novo Horizonte.

SÃO PAULO RAILWAY COMPANY

A linha federal desta Companhia liga o porto de Santos á cidade de Jundiahy, passando pela Capital do Estado. E' dupla, tem bitola de 1^m,60 e desenvolvimento total de 139 kilometros.

Da estação de Campo Limpo, no kilometro 128, parte a linha Bragantina, pertencente tambem á São Paulo Railway Company. E' de concessão estadual, bitola de um metro, e já está em trafego até ás raiaes de Minas, com um desenvolvimento total de 77 kilometros.

Pelo primeiro contracto, celebrado em 26 de abril de 1856, gozou a linha federal, da garantia de juros de 7 % sobre o capital de £ 2.650.000.

A Companhia recebeu juros até 1874, renunciando em 1889 a respectiva garantia, para não continuar a dividir com o Governo os lucros excedentes de 8 %.

A novação do contracto data de 1895.

Vem dahi a duplicação da linha, cujos novos planos inclinados foram em 1901 definitivamente entregues ao trafego publico.

Estes são em numero de cinco, separados por patamares de 130 metros e têm a declividade de 8 % nas extensões totaes, abaixo indicadas:

| | Metros |
|----------------|--------|
| 1º Plano | 1.930 |
| 2º » | 2.040 |
| 3º » | 2.045 |
| 4º » | 2.024 |
| 5º » | 1.886 |
| | <hr/> |
| Total | 9.925 |

Essa extensão de 9.925 metros, reunida á dos patamares intermediarios, comprehende 16 viaductos e 15 tuncéis, além de muitas outras obras de consolidação da linha.

O raio das curvas empregadas varia entre 600 e 700 metros, sendo de 46,3 e 53,7 as porcentagens dos alinhamentos rectos e curvos.

A differença de nivel entre os patamares extremos é de 794^m,0.

A tracção é feita por meio de machinas fixas e cabos sem fim. Em condições normaes, os pesos mortos dos trens de subida e descida se equilibram, enquanto as cargas uteis, têm em média, differido de cinco toneladas a favor dos trens descendentes.

O capital reconhecido pelo Governo, como dispendio na construção da linha e dependencias, etc., é de £ 6.638.802-15-11, desde 3 de julho de 1901.

De então para cá, tem a Companhia executado uma serie de obras novas, com o fim de melhorar a sua estrada, mas em completo desacôrdo com a clausula 7ª da novação do seu contracto, que manda levar á conta de capital as respectivas despezas, até o presente consideradas de custeio.

Desde 1907, se tem pretendido apurar as importancias dispendidas com as obras novas, para o effeito de se conhecer a renda liquida real. A Companhia, porém, não tem attendido aos desejos da Fiscalização, e, affirmando estar o seu capital limitado ao apurado e reconhecido, logo após a duplicação da linha, tem-se recusado sempre á prestação de suas contas.

Em virtude do Aviso n. 118, de 21 de agosto, foi essa questão affecta ao juizo arbitral que até hoje ainda não funcionou, á vista da recusa da Companhia em aceitar o arbitro nomeado pelo Governo.

Conforme demonstração já produzida, a capacidade de trafego dos novos planos inclinados é de 972 wagões diarios em cada sentido; a dos antigos planos, que tem sido conservados em estado de poder funcionar, é apenas de 520 wagões, nas mesmas condições.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) — Balancete dos dois ultimos annos

| | 1913 | 1912 | DIFFERENÇA PARA MAIS OU PARA MENOS |
|------------------------------|-----------------|-----------------|--|
| Receita | 34.412:477\$600 | 32.393:200\$240 | + 2.019:277\$360 |
| Despeza..... | 22.555:176\$710 | 20.524:689\$170 | + 2.030:487\$540 |
| Saldo..... | 11.857:300\$890 | 11.868:511\$070 | — 11:210\$180 |
| Coefficiente de trafego..... | 65,54 % | 63,36 % | + 2,18 |
| Receita por kilometro..... | 247:571\$781 | 233:046\$606 | + 14:527\$175 |
| Despeza » » | 162:267\$458 | 147:650\$634 | + 14:616\$824 |
| Saldo » » | 85:304\$322 | 85:384\$972 | — 80\$650 |

2º) — Discriminação comparada da receita

| VERBAS | 1913 | 1912 | Diferença para mais | Diferença para menos |
|----------------------------|-----------------|-----------------|------------------------|-------------------------|
| Passageiros..... | 4.748:244\$300 | 4.109:321\$700 | 638:922\$600 | — |
| Bagagens e encomendas..... | 1.320:248\$480 | 1.178:563\$520 | 141:684\$960 | — |
| Gado..... | 104:304\$010 | 113:418\$340 | — | 9:114\$330 |
| Animaes..... | 42:765\$990 | 35:582\$480 | 7:183\$510 | — |
| Café..... | 9.675:746\$260 | 10.006:379\$830 | — | 330:633\$570 |
| Outras mercadorias..... | 17.520:999\$760 | 15.997:281\$360 | 1.523:718\$400 | — |
| Telegrammas..... | 173:484\$380 | 147:107\$510 | 26:376\$870 | — |
| Diversos..... | 826:684\$420 | 805:545\$500 | 21:138\$920 | — |
| | 34.412:477\$600 | 32.393:200\$240 | 2.019:277\$360 | — |

3º) — Discriminação comparada da despesa

| VERBAS | 1913 | 1912 | Diferença para mais | Diferença para menos |
|-----------------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|
| Administração..... | 706:903\$370 | 540:137\$410 | 166:766\$160 | — |
| Trafego..... | 5.632:677\$600 | 4.936:355\$090 | 696:322\$510 | — |
| Locomoção..... | 10.166:548\$000 | 8.747:540\$290 | 1.419:007\$710 | — |
| Linha e edificios.... | 4.935:410\$450 | 5.475:343\$250 | — | 539:932\$800 |
| Telgrapho..... | 399:280\$450 | 323:520\$660 | 75:750\$790 | — |
| Diversos..... | 714:356\$640 | 501:783\$470 | 212:573\$170 | — |
| Total..... | 22.555:176\$710 | 20.524:689\$170 | 2.030:487\$540 | — |

4º) — Balancetes do ultimo decennio (1904 - 1913)

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | COEFFICIENTE DO TRAFEGO |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------------|
| 1904..... | 22.505:392\$140 | 10.256:949\$550 | 12.248:442\$590 | 45,57 |
| 1905..... | 21.206:388\$970 | 10.769:253\$280 | 10.437:132\$690 | 50,78 |
| 1906..... | 27.901:068\$780 | 13.572:604\$490 | 14.328:464\$290 | 48,64 |
| 1907..... | 25.321:702\$210 | 15.616:590\$370 | 9.705:114\$840 | 61,67 |
| 1908..... | 25.671:579\$780 | 15.599:235\$820 | 10.072:343\$960 | 60,76 |
| 1909..... | 30.274:811\$760 | 16.422:302\$920 | 13.852:508\$860 | 54,24 |
| 1910..... | 25.769:358\$830 | 15.386:324\$590 | 10.383:034\$240 | 59,70 |
| 1911..... | 29.422:329\$230 | 18.123:012\$510 | 11.299:316\$720 | 61,60 |
| 1912..... | 32.393:209\$240 | 20.524:689\$170 | 11.868:514\$070 | 63,36 |
| 1913..... | 34.442:477\$600 | 22.555:176\$710 | 11.887:300\$890 | 65,54 |

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º — Unidades de trafego:

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 44.220.861 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 77.136.121 |
| Total..... | <u>121.356.982</u> |
| Bagagens e encomendas..... | 2.603.799 |
| Animaes | 892.033 |
| Carros | 29.936 |
| Mercadorias | 233.573.601 |
| Gado | 4.735.641 |
| Vehiculos | 46.691 |

2.º — Quantidades transportadas:

a) Passageiros:

| | |
|----------------|------------------|
| 1ª classe..... | 939.495 |
| 2ª classe..... | 2.252.352 |
| Total..... | <u>3.191.847</u> |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| | Toneladas |
| b) Bagagens e encomendas..... | 42.953 |
| c) Animaes — cabeças..... | 18.101 |
| d) Carros | 458 |

e) Mercadorias:

| | |
|----------------|------------------|
| | Toneladas |
| Café | 658.996 |
| Borracha | 2 |
| Algodão | 7.289 |
| Sal | 59.005 |
| Assucar | 70.964 |
| Diversas | 2.298.267 |
| Total..... | <u>3.094.523</u> |

f) Telegrammas:

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Particulares | 237.157 |
| Por conta do Governo Federal..... | 19 |
| Por conta do Governo Estadual..... | 3.337 |
| Total..... | <u>240.513</u> |

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

1272

| VERBAS | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇA | |
|----------------------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| | Passageiros..... | 3.191.847 | 4.748.244\$300 | 2.876.676 | 4.109.321\$700 | + 313.471 |
| Bagagens e encomendas..... | 42.953 | 1.320.248\$480 | 37.495 | 1.178.563\$520 | + 5.458 | + 441.084\$960 |
| Gado..... | 83.933 | 104.304\$010 | 107.949 | 113.418\$340 | - 24.016 | - 9.114\$330 |
| Animacs..... | 18.101 | 42.765\$990 | 18.746 | 35.582\$480 | - 645 | + 7.183\$510 |
| Café..... | 658.996 | 9.675.746\$260 | 562.613 | 10.006.379\$830 | + 96.383 | - 330.633\$570 |
| Outras mercadorias..... | 2.435.527 | 17.520.999\$760 | 2.106.796 | 15.997.281\$360 | + 208.731 | + 1.523.718\$400 |
| Telegrammas..... | 240.513 | 173.484\$380 | 217.842 | 147.107\$510 | + 22.671 | + 26.376\$870 |
| Diversos..... | - | 826.684\$420 | - | 805.545\$500 | - | + 21.138\$920 |
| Totacs..... | | 34.412.477\$600 | | 32.393.200\$240 | | 2.019.277\$360 |

85

II

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | 1912 | | | DIFERENÇA | | |
|-------------------------------|-------------|-------|---------|-------------|-------|---------|------------|-------|---------|
| | PERCURSOS | | RECEITA | PERCURSOS | | RECEITA | PERCURSOS | | RECEITA |
| | Total | Médio | Total | Total | Médio | Média | Total | Médio | Média |
| | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 44.220.861 | 47 | 58 | 39.579.295 | 47 | 57 | 4.644.566 | 0 | + 1 |
| » 2ª » | 77.136.121 | 34 | 28 | 66.064.766 | 32 | 27 | 11.071.355 | + 2 | + 1 |
| Total | 121.356.982 | 38 | 39 | 105.644.061 | 36 | 39 | 15.712.921 | + 2 | 0 |
| Dagagens e encomendas..... | 2.603.799 | 60 | 507 | 2.361.256 | 60 | 516 | 322.543 | 0 | - 9 |
| Animaes | 892.033 | 49 | 47 | 1.052.574 | 56 | 33 | 160.538 | - 7 | + 14 |
| Café | 80.826.955 | 123 | 120 | 71.410.656 | 127 | 140 | 9.446.299 | - 4 | - 20 |
| Outras mercadorias..... | 172.746.646 | 71 | 101 | 150.891.744 | 69 | 106 | 21.854.902 | + 2 | - 5 |
| Cado | 4.735.644 | 56 | 22 | 5.134.168 | 47 | 22 | 398.527 | + 9 | 0 |

LOCOMOÇÃO

1.º—Movimento de trens:

Circularam durante o anno 40.225 trens, que percorreram 3.193.111 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percurso |
|----------------------------|--------|-----------|
| Trens de passageiros | 17.161 | 982.365 |
| » » mercadorias | 23.064 | 2.210.746 |
| » » lastro | — | 101.156 |
| Total..... | — | 3.294.267 |

2.º—Percurso de vehiculos:

| | Kilometros |
|--------------------------------|------------|
| Vehiculos de passageiros | 14.611.787 |
| » » mercadorias, carregados.. | 49.181.009 |
| » » mercadorias, vasilos..... | 12.385.432 |
| Total..... | 76.178.228 |

3.º—Material rodante:

O material rodante da Companhia em 31 de dezembro de 1913 compunha-se de 117 locomotivas e 3.666 vehiculos diversos, assim discriminados:

| | |
|---|-------|
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 51 |
| » de passageiros de 2ª classe..... | 59 |
| » mixtos | 13 |
| » especiais | 2 |
| » restaurante | 3 |
| » para correio..... | 3 |
| » » correio e bagagem..... | 31 |
| » » animaes | 123 |
| Wagões cobertos para mercadorias..... | 766 |
| » abertos para mercadorias..... | 2.446 |
| » para inflammaveis..... | 5 |
| » » trilhos e madeiras..... | 42 |
| » » lastro | 70 |
| » de soccorro..... | 3 |
| » com guindastes á mão..... | 10 |
| » com guindastes a vapor..... | 6 |
| » para contrapeso de guindaste..... | 8 |
| » » conduzir vehiculos..... | 5 |
| » » transportes de machina..... | 1 |
| Brekes para a Serra Velha..... | 14 |
| Wagões para cabos da Serra..... | 4 |
| » para carregar grandes volumes... | 1 |
| Total..... | 3.666 |

Em 31 de dezembro de 1912, o numero de locomotivas, era de 117 e o de vehiculos diversos era de 3.503. O material rodante foi, pois, augmentado de 163 vehiculos, durante o exercicio de 1913.

4.— Despezas de lubrificantes e condução de trens:

| | Quantidade | Importancia |
|------------------------------------|------------|----------------|
| Carvão e coke (kilo-grammas) | 80.379.400 | 3.005:478\$980 |
| Azeite (litros)..... | 238.565 | 70:986\$060 |
| Toalhas novas (numero) | 182.067 | 29:130\$720 |
| Toalhas lavadas (numero) | 1.002.413 | 7:014\$800 |

Lubrificação de vehiculos:

| | | |
|------------------------------------|--------------|-----------------------|
| Material | 13:898\$210 | } 196:630\$110 |
| Pessoal | 182:731\$900 | |
| Diversos materiaes..... | | 128:684\$500 |
| Pessoal das machinas em serviço... | | 1.592:512\$400 |
| Total..... | | 5.030:437\$570 |

VIA-PERMANENTE—EDIFICIOS

1.º—Material substituido:

| | |
|---|---------|
| Trilhos | 3.407 |
| Pregos | 111.150 |
| Parafusos galvanizados..... | 86.600 |
| Chapas de junção..... | 3.918 |
| Parafusos para chapas..... | 69.348 |
| Dormentes de madeira..... | 51.738 |
| Chaves | 79 |
| Corações | 126 |
| Lastro de pedra britada—metros cubicos. | 34.754 |
| Postes telegraphicos..... | 237 |
| Isoladores | 5.010 |
| Fio—metros | 191.200 |
| Apparelhos telephonicos..... | 12 |

2.º— Conservação e obras novas:

A via-permanente e os edificios foram mantidos em perfeito estado de conservação, tendo-se feito, para esse fim, 1.170 metros de valletas de alvenaria de tijolos, 200 metros de drenos, 977 metros cubicos de muros de arrimo, 1.000 metros quadrados de revestimento, 426 metros cubicos de calçadas de pedra secca, 3.600 metros quadrados de rejuntamento, 2.848 metros quadrados de calçamento de parallelipedos, reparações em arcos de boeiros e tunneis, degraus de pro-

tecção em rampas de aterros, descargas de barreiras, etc., além da substituição de vigas nas pontes sobre a rua Nothman e sobre o rio Meunios.

Além desses serviços propriamente de conservação, foram ainda executados diversos melhoramentos como installações de luz electrica em diversos pontos, construcção de um abrigo para a nova balança de vagões em Santos, assentamento de mais 7.585 metros de desvios, construcção de nove casas no Alto da Serra, sendo uma para o inspector da Via-Permanente na Serra e oito para diversos empregados, collocação de um tanque de ferro para alimentação das locomotivas de lastro em Piassaguéra, installação de um posto telegraphico e cabina em Utinga, kilometro 63, plataforma para embarque de gados no Braz, construcção de bilheteiras de ingresso nas estações de S. Bernardo, S. Caetano, Ypiranga, Rio Grande, Ribeirão Pires, Pillar, Agua Branca, Lapa, Pirituba, Taipas, Juquery, Varzea, etc.

HORARIOS E TARIFAS

Por Aviso n. 63, de 9 de junho, foram approvados novos horarios propostos pela Companhia. As velocidades dos trens correspondem sensivelmente ás deduzidas dos horarios substituidos, visando, as modificações introduzidas, apenas a correspondencia com os horarios das outras estradas, e o augmento do numero de trens. De facto, foram creados dois entre S. Paulo e Jundiahy, um em cada sentido, e dois outros de S. Paulo para Santos. Os dos suburbios foram augmentados de 10 trens, considerando-se separadamente as secções São Paulo-Pirituba e S. Paulo-S. Bernardo.

As tarifas soffreram sensível modificação.

Foram conservadas as bases das tabellas 1, 2, 3, 3-A, 3-B, 3-C, 4-A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 15, 16 e 17; pouco melhoradas as das tabellas 1-A, 2-A e 4, para os percursos maiores de 100 kilometros, e reduzidas de cerca de 4, 20, 13 e 16 % as das tabellas 8, 12, 13 e 14, respectivamente.

As tabellas 14-A e 14-B são novas; destinam-se a algumas mercadorias que incidiam na tabella 14 e que por isso passaram a gosar dos abatimentos de 10 e 30 % sobre a nova base da referida tabella.

Foi ampliada a relação dos generos que gosam da redução de 50 % sobre a tabella 4 e elevada a 50 % o abatimento concedido aos trilhos e accessorios quando despachados de Santos.

As taxas para o trafego mutuo entre a Central e a Sorocabana, por não terem permittido o desenvolvimento de semelhante serviço, foram conservadas.

O decreto n. 10.204, de 30 de abril, que approvou as novas tarifas, approvou igualmente novo regulamento dos transportes e do telegrapho, bem como alterações da pauta e classificação.

Posteriormente, foram propostos e approvados por Aviso n. 75, de 30 de junho, novos abatimentos na tarifa de café. Trata-se de reduções concedidas em caracter provisorio, ficando o café, durante sua vigencia, sujeito á taxa de 150 réis por tonelada-kilometro, com os abatimentos de 20, 25, 30, 35 e 40 %, conforme a distancia da estação de embarque ás linhas da Companhia até 250 kilometros, ou estiver comprehendida entre 251 e 300, 301 e 350, 351 e 400, ou exceder a 400 kilometros, respectivamente.

ACCIDENTES

Não houve durante o anno nenhum descarrilamento ou choque de trens.

Quanto a accidentes pessoas, foram registrados os seguintes:

Pessoas feridas:

| | |
|------------------------------|----|
| Viajantes | 5 |
| Empregados da Companhia..... | 16 |
| Extranhos | 5 |

Pessoas mortas:

| | |
|------------------------------|----|
| Viajantes | 1 |
| Empregados da Companhia..... | 11 |
| Extranhos | 7 |

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

LINHA DO RIO GRANDE E RAMAL DE CALDAS

A estrada de ferro de Ribeirão Preto ao Rio Grande e o ramal de Cascavel a Poços de Caldas têm as extensões de 191 e 77 kilometros, respectivamente. Foram construidos em virtude do contracto celebrado em 1883 e gosaram da garantia de juros de 6 % durante o prazo de 20 annos, sobre o capital de 4.300:000\$, ouro, e 1.853:857\$750, papel.

Desde 1898 que o Governo pôde resgatar essas linhas, pagando-as na base do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

Quando os dividendos forem maiores de 8 %, será o excesso dividido com o Governo, para a restituição dos juros pagos, na importancia total de 6.440:851\$970.

Os lucros verificados vinham se conservando muito abaixo dessa porcentagem, e ainda o estão no anno de que se trata. Em 1912, porém, foi quasi attingido o limite de 8 %.

Até hoje a restituição dos juros pagos só foi feita na importancia de 3.811:341\$970.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1.º — Balancete dos dois ultimos annos:

| | 1913 | 1912 | Differença | |
|------------------------------------|----------------|----------------|------------|-----------------------|
| | | | — | |
| | | | | Para mais ou menos |
| Receita | 2.909:865\$599 | 2.818:120\$707 | + | 91:744\$892 |
| Despeza | 2.434:955\$069 | 2.092:383\$617 | + | 342:569\$452 |
| Saldo | 474:912\$530 | 725:737\$090 | — | 250:824\$560 |
| Coefficiente do tra- fego | 83,67 | 74,25 | + | 9,43 |
| Receita por kilome- tro | 10:857\$707 | 10:515\$375 | + | 342\$332 |
| Despeza por kilometro | 9:085\$645 | 7:807\$402 | + | 1:278\$244 |
| Saldo por kilometro. | 1:772\$061 | 2:707\$974 | — | 935\$913 |

2.º — Discriminação comparada da receita:

| | 1913 | 1912 | Diferença | |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|
| | | | | Para mais ou menos |
| Passageiros | 783:224\$970 | 781:767\$580 | + | 1:457\$390 |
| Bagagens e encomendas | 143:016\$970 | 128:632\$210 | + | 14:384\$760 |
| Animacs | 77:646\$490 | 93:357\$690 | - | 15:711\$209 |
| Carros | 4:293\$810 | 2:216\$550 | + | 2:077\$260 |
| Café | 426:456\$810 | 411:260\$010 | + | 15:187\$800 |
| Outras mercadorias... | 1.388:594\$190 | 1.303:005\$140 | + | 85:589\$050 |
| Telegrammas | 41:698\$475 | 45:279\$355 | - | 3:580\$880 |
| Diversas | 44:933\$884 | 52:593\$172 | - | 7:659\$288 |
| Total..... | 2.909:865\$599 | 2.818:120\$707 | + | 91:744\$892 |

3.º — Discriminação comparada da despesa:

| Verbas | 1913 | 1912 | Diferença | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|---------------------|
| Administração | 63:024\$244 | 61:278\$880 | + | 1:745\$364 |
| Trafego | 451:035\$999 | 405:086\$362 | + | 45:949\$637 |
| Locomoção | 1.102:340\$167 | 921:814\$919 | + | 180:525\$248 |
| Linha e edificios..... | 710:060\$538 | 600:567\$768 | + | 109:492\$770 |
| Telegrapho | 108:492\$121 | 103:635\$688 | + | 4:856\$433 |
| Total | 2.434:953\$069 | 2.092:383\$617 | + | 342:569\$452 |

4.º — Balancetes do ultimo decennio (1904-1913):

| Annos | Receita | Despeza | Saldo | Coefficiente de trafego |
|-----------|----------------|----------------|--------------|-------------------------------|
| 1904..... | 1.938:463\$170 | 1.479:441\$407 | 459:021\$771 | 76,32 |
| 1905..... | 1.917:648\$214 | 1.502:826\$099 | 414:822\$115 | 78,37 |
| 1906..... | 2.203:282\$751 | 1.531:262\$072 | 672:020\$679 | 69,49 |
| 1907..... | 2.192:606\$431 | 1.610:837\$583 | 581:788\$848 | 73,46 |
| 1908..... | 1.924:631\$091 | 1.538:864\$273 | 335:766\$818 | 79,95 |
| 1909..... | 2.041:975\$054 | 1.701:662\$121 | 340:313\$533 | 83,33 |
| 1910..... | 2.005:081\$052 | 1.752:011\$817 | 253:069\$235 | 87,37 |
| 1911..... | 2.315:157\$827 | 1.858:510\$310 | 456:627\$517 | 80,82 |
| 1912..... | 2.818:120\$707 | 2.092:383\$617 | 725:737\$090 | 74,25 |
| 1913..... | 2.909:865\$599 | 2.434:953\$069 | 474:912\$530 | 83,67 |

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º Unidade de trafego:

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 7.090.386 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 11.047.093 |
| Total | 18.137.479 |

| | |
|---|----------------|
| Bagagens e encomendas..... | 227.209 |
| Animaes (cabeças-kilometro)..... | 4.863.289 |
| Mercadorias | 17.964.083 |
| Carros | 48.821 |
| 2.º Quantidades transportadas: | |
| a) Passageiros: | |
| 1ª classe..... | 123.912 |
| 2ª classe..... | 397.969 |
| Total | <u>521.881</u> |
| b) Bagagens e encomendas..... | 4.214.902 |
| c) Animaes transportados em trens de passageiros: | |
| De montaria..... | 2.027 |
| Bois, vaccas e vitellas..... | 287 |
| Carneiros, porcos, etc..... | 4.759 |
| Total | <u>7.073</u> |
| d) Animaes transportados em trens de mercadorias: | |
| De montaria | 107 |
| Bois, vaccas e vitellas..... | 27.620 |
| Carneiros, porcos, etc..... | 19.150 |
| Total | <u>46.877</u> |
| e) Carros: | |
| Em trens de passageiros..... | 12 |
| Em trens de mercadorias..... | 311 |
| Total | <u>323</u> |
| f) Mercadorias: | |
| Café | 57.097 |
| Assucar | 4.699 |
| Algodão | 21 |
| Borracha | 22 |
| Bebidas | 4.620 |
| Couros | 393 |
| Cereaes | 36.594 |
| Fumo | 630 |
| Materiaes | 69.049 |
| Sal | 13.788 |
| Tecidos | 2.007 |
| Toucinho | 839 |
| Diversas | 59.498 |
| Total | <u>249.257</u> |
| g) Telegrammas transmitidos: | |
| Numero | 432.381 |
| Palavras | 9.244.684 |

I — Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

| VERBAS | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇA | |
|----------------------------|------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------------------|
| | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos | Quantidade | Productos |
| | Passageiros..... | 521.884 | 783.224\$970 | 508.255 | 781.707\$580 | — |
| Bagagens e encomendas..... | 4.214.902 | 143.016\$970 | 4.282.000 | 128.632\$210 | — | 67.098 + 14:384\$760 |
| Animacs..... | 53.950 | 77.646\$490 | 63.727 | 93:357\$690 | — | 9.777 — 15:711\$200 |
| Café..... | 57.096.733 | 426:456\$810 | 57.446.000 | 411:209\$010 | — | 349.267 + 15:187\$809 |
| Outras mercadorias..... | 192.160.603 | 1.392:888\$000 | 179.468.000 | 1.303:221\$690 | — | 12.692.603 + 87:666\$310 |
| Telegrammas..... | 432.381 | 41.698\$475 | 439.679 | 45:279\$355 | — | 7.298 — 3:580\$880 |
| Diversos..... | — | 44:933\$884 | — | 32:593\$172 | — | — — 7:659\$288 |
| Totacs..... | — | 2.909:865\$599 | — | 2.818:120\$707 | — | + 91:744\$892 |

II

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | 1912 | | | DIFFERENÇAS | | |
|-------------------------------|------------|-------|-----------------------|------------|-------|-----------------------|-------------|-------|-----------------------|
| | PERCURSOS | | RECEITA — Média | PERCURSOS | | RECEITA — Média | PERCURSOS | | RECEITA — Média |
| | Total | Médio | | Total | Médio | | Total | Médio | |
| | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 7.090.386 | 57 | 47 | 6.076.188 | 55 | 51 | + 414.198 | + 2 | + 4 |
| » 2ª » | 11.047.093 | 27 | 40 | 40.689.509 | 27 | 41 | + 357.584 | - 0 | - 1 |
| Total..... | 18.137.479 | 34 | 43 | 47.365.697 | 34 | 45 | + 771.782 | - 0 | - 2 |
| Bagagens e encomendas..... | 227.209 | 53 | 629 | 242.239 | 56 | 530 | - 15.030 | - 3 | + 90 |
| Animas } » » cargas..... | 215.440 | 30 | 56 | 200.092 | 27 | 53 | + 6.348 | + 3 | + 3 |
| (Total..... | 4.647.849 | 99 | 14 | 5.629.355 | 100 | 44 | - 981.506 | - 1 | - 0 |
| Café..... | 4.647.849 | 90 | 15 | 5.838.447 | 91 | 15 | - 975.158 | - 1 | - 0 |
| Outras mercadorias..... | 2.934.808 | 51 | 145 | 2.830.427 | 51 | 145 | + 104.381 | - 0 | - 0 |
| | 15.029.275 | 78 | 92 | 15.067.789 | 84 | 86 | - 38.514 | - 6 | + 6 |

LOCOMOÇÃO

1.º Movimento de trens:

Circularam durante o anno 9.460 trens, que percorreram 1.084.039 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percurso |
|---|--------------|------------------|
| Trens de passageiros..... | 2.371 | 283.989 |
| » mixtos | 2.190 | 224.110 |
| » de cargas | 3.476 | 514.401 |
| » ao serviço da construção | — | — |
| Trens de lastro e ao serviço da estrada | 1.423 | 61.539 |
| Total | 9.460 | 1.084.039 |

2.º Percurso das locomotivas:

| | Percurso |
|--|------------------|
| Locomotivas ao serviço do trafego..... | 1.022.500 |
| » » » » lastro (construção) | — |
| Locomotivas ao serviço do lastro (trafego) | 54.257 |
| Locomotivas em trens especiaes não remunerados | 7.282 |
| Locomotivas escoteiras..... | 224.795 |
| » em manobras..... | |
| Total | 1.308.832 |

Trafegaram nas linhas de Rio Grande e Caldas locomotivas de outras linhas.

3.º Material rodante:

O material rodante destas linhas em 31 de dezembro de 1913 era o seguinte:

| | |
|---|-----------|
| Locomotivas | 11 |
| Cavros de 1ª classe..... | 2 |
| » » 2ª » | 2 |
| » mixtos | 4 |
| » de bagagem, guarda, correio e animaes | 2 |
| » especiaes | 2 |
| Total | 12 |

| | |
|----------------------------------|----|
| Wagões para correio..... | — |
| » » » e bagagem..... | — |
| » » bagagem | — |
| » » animaes | 2 |
| » fechados para mercadorias..... | 54 |
| » abertos para mercadorias | — |
| » para inflammaveis | — |
| » plataforma | 28 |
| » de lastro | — |
| » diversos | — |
| <hr/> | |
| Total | 84 |

4.º Material reparado:

Foram dispendidos 245:296\$909 com a reparação do material rodante abaixo:

| | |
|---|----|
| Locomotivas que receberam grandes reparos | 9 |
| Carros que receberam grandes reparos..... | — |
| Wagões que receberam grandes reparos..... | 27 |
| Locomotivas que receberam reparos correntes | 11 |
| Carros que receberam reparos correntes.... | — |
| Wagões que receberam reparos correntes..... | — |

5.º Despezas das officinas:

Com a conservação das officinas e obras dispenderam-se.....
49:732\$834, assim discriminados:

| | |
|--|-------------|
| Conservação das officinas..... | 8:633\$715 |
| Obras diversas para as diversas divisões de serviço..... | 41:099\$119 |
| <hr/> | |
| Total | 49:732\$834 |

6.º Consumo de combustivel e lubrificantes:

Foram dispendidos 674:363\$604 com combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro:

| Materiaes | Quantidade | Importancia |
|--------------|------------|--------------|
| Carvão | 7.600.337 | 375:504\$165 |
| Lenha | 80.496 | 269:221\$600 |
| Graxa | 3.159 | 2:372\$900 |
| Oleo | 49.359 | 20:846\$443 |
| Estopa | 16.275 | 6:418\$496 |
| <hr/> | | |
| Total | | 674:363\$604 |

VIA PERMANENTE — EDIFÍCIOS

1.º Material substituído:

| Designação | Linha do Rio Grande | Ramal de Caldas | Total |
|---|---------------------------|-----------------------|---------|
| Trilhos de aço..... | 909 | — | 909 |
| Trilhos de ferro..... | — | — | — |
| Pregos | 108.073 | 25.570 | 133.643 |
| Tirefounds | — | — | — |
| Parafusos | — | — | — |
| Chapas de junção (pares)... | 3.240 | 523 | 3.763 |
| Parafusos de junção..... | 30.777 | 25.570 | 56.347 |
| Dormentes de madeira..... | 49.005 | 13.789 | 62.794 |
| Dormentes de aço..... | — | — | — |
| Agulhas | — | — | — |
| Apparelhos completos de des- vio | 35 | — | 35 |
| Postes telegraphicos..... | — | — | 4.300 |
| Fios | — | — | 920 |
| Isoladores | — | — | 5.109 |
| Estacas para cercas..... | 23.070 | 2.230 | 25.300 |
| Arame (rolos)..... | 46 | 4 | 50 |
| Lastro de pedra (metro li- near) | 1.028 | 6.007 | 7.035 |
| Lastro ordinario..... | — | 1.320 | 1.320 |
| Diversos cruzamentos..... | — | 2 | 2 |
| Cercas construidas..... | — | 44.620 | 44.620 |

2.º Conservação e obras novas:

A via permanente e os edificios foram mantidos em boas condições de conservação, tendo-se executado opportunamente os necessarios serviços de reparação e algumas obras novas.

Os serviços e obras mais importantes foram:

Na linha do Rio Grande:

Augmento do posto telegraphico « Alto », kilometro 325, para convertel-o em estação, que foi aberta ao trafego. A auctorização para essa transformação consta do aviso n. 144, de 24 de dezembro de 1912, tendo sido as despesas orçadas em 24:908\$800, levadas á conta do custeio.

Augmento da estação de Pedregulho.

Construção de:

Seis casas para empregados da estrada, a saber: duas casas para machinistas e, guardas em Franca; duas casas para telegraphistas, uma em Crystaes e outra em Boa Sorte; duas casas para o pessoal do trafego em Jaguará;

Duas passagens inferiores, respectivamente nos kilometros 327 e 342;

Duas passagens americanas respectivamente nos kilometros 325 e 410;

Um bociro aberto de 0^m,60 no kilometro 325 e um capeado no kilometro 318.

No ramal de Caldas foram construidos uma passagem inferior no kilometro 12 e um tanque de cimento em Ciriva; foi feita a canalização de aguas servidas com manilhas de 4" na extensão de 48 metros.

3.º Obras auctorizadas:

Pelo aviso n. 24, de 14 de abril, foi auctorizada a construcção de uma passagem inferior para gado, no kilometro 341-574, devendo as respectivas despezas, até o maximo de 826\$300, ser levadas á conta de custeio da estrada.

Por conta do respectivo capital foi auctorizada a construcção de 10 casas para residencia de empregados, a saber: quatro para portadores em Barracão e Mandilú e seis para telegraphistas em Barracão, Visconde de Parnahyba, Macahubas, Restinga, Pedregulho e Igaçaba, orçadas todas em 38:690\$532 e approvadas pelo decreto n. 10.561, de 12 de novembro.

Foram ainda approvados pelo decreto n. 10.445, de 8 de outubro, os projectos para a construcção de duas casas para portadores, nas estações de Cascata e Bairro Alegre, do ramal de Caldas, e outra para residencia do pessoal do trafego, na estação de Poços de Caldas. As importancias dispendidas até o maximo de 27:949\$220 deverão ser levadas tambem á conta do capital das linhas em questão.

HORARIOS E TARIFAS

Pelo aviso n. 63, de 9 de junho, foram approvados novos horarios, organizados de conformidade com os das Companhias S. Paulo Railway e Paulista de Estradas de Ferro.

Atendendo aos justos reclamos dos interessados, passaram a correr diariamente até Franca os trens rapidos, que não iam além de Ribeirão Preto. Os demais trens foram conservados, com pequenas modificações nas horas de partidas e chegadas, bem como nas velocidades desenvolvidas, que se diminuíram. Nos novos horarios foram consignadas todas as paradas que a Companhia vinha estabelecendo sem essa formalidade legal.

As tarifas foram modificadas ao mesmo tempo que o regulamento dos transportes e telegrapho, pauta e classificação das mercadorias.

Foram conservadas as bases das tabellas 2, 3, 3-A, 3-B, 3-C, 4-A, 5 a 11 e 15 a 17; melhoradas as das tabellas 1-A, 2-A e 4, para os percursos maiores de 100 kilometros, e reduzidas de 20, 40, 50 e 20 %, respectivamente, as das tabellas 1, 12, 13 e 14.

As de numeros 14-A e 14-B são novas e se crearam com a desclassificação de algumas mercadorias da tabella 14.

As relações dos generos favorecidos com o abatimento de 50 % sobre a tabella 4 foram ampliadas e tambem elevada a 50 % a redução concedida aos trilhos e accessorios, quando despachados de Santos.

Contrariamente ao novo Regulamento e classificação approvados, foram mantidos os despachos de vinho nacional e algodão em rama pela tabella 3-A, e do algodão em caroço pela tabella 4.

ACCIDENTES

Nas linhas de Rio Grande e Caldas occorreram cinco descarrilamentos e cinco desarranjos de locomotivas.

As mortes e ferimentos verificados durante o anno constam do quadro seguinte:

Mortos:

| | |
|------------------------------|---|
| Viajantes | 2 |
| Empregados da companhia..... | 2 |
| Estranhos | 2 |

Feridos:

| | |
|-----------------------------|---|
| Viajantes | — |
| Empregado da companhia..... | 1 |
| Estranhos | 3 |

LINHA DE CATALÃO (ENTRE JAGUARA E ARAGUARY)

Esta linha, de bitola de 1 metro e extensão de 281 kilometros, foi construida em virtude do contracto auctorizado pelo decreto numero 862, de 16 de outubro de 1890. Gosa do privilegio de zona de 20 kilometros para cada lado, durante o prazo de 60 annos, e da garantia de juros sobre o capital de 8.490:000\$, por espaço de 30 annos.

O Governo poderá resgatar esta linha a partir de 1920, pagando-a em titulos na base do termo médio dos lucros liquidos do ultimo quinquennio, com o minimo do capital garantido.

Até 1911 esta linha encerrou seus balancetes annuaes com *deficit*. No anno de 1912, verificou-se um saldo de 104:229\$559, sendo de esperar que o mesmo acontecesse no anno de que se trata. Entretanto, a julgar pelos dados offerecidos pela Companhia e já verificados em tomada de contas, houve um *deficit* de 59:641\$233, por motivo, principalmente, da redução de tarifas.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1.º Balancete dos dois ultimos annos:

| | 1913 | 1912 | Differença |
|----------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Receita | 1.440:654\$723 | 1.356:754\$595 | + 83:900\$128 |
| Despeza | 1.500:295\$956 | 1.252:525\$036 | + 247:770\$920 |
| Saldo | — | 104:229\$559 | } — 163:870\$792 |
| <i>Deficit</i> | 59:641\$233 | — | |

| | 1913 | 1912 | Diferença |
|-------------------------|------------|------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Coefficiente de trafego | 104,14 | 92,32 | + |
| Receita por kilometro | 5:126\$885 | 4:828\$308 | + |
| Despeza por kilometro | 5:339\$131 | 4:457\$384 | + |
| Saldo por kilometro.. | — | 370\$924 | } |
| Deficit por kilometro | 212\$246 | — | } |

2.º Discriminação comparada da receita:

| Verbas | 1913 | 1912 | Diferença |
|-----------------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Passageiros | 299:915\$290 | 295:208\$450 | + |
| Bagagens e encomendas | 63:486\$440 | 54:028\$530 | + |
| Animacs | 39:416\$690 | 46:164\$750 | — |
| Carros | 2:919\$190 | 854\$180 | + |
| Café | 32:501\$900 | 24:606\$140 | + |
| Outras mercadorias... | 930:931\$790 | 863:240\$350 | + |
| Telegrammas | 14:713\$124 | 15:363\$560 | — |
| Diversas | 56:767\$299 | 57:288\$635 | — |
| Total | 1.440:654\$723 | 1.356:754\$595 | + |

3.º Discriminação comparada da despeza:

| | 1913 | 1912 | Diferença |
|------------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Administração | 57:531\$838 | 56:445\$414 | + |
| Trafego | 217:196\$940 | 190:362\$297 | + |
| Locomoção | 650:840\$756 | 488:501\$678 | + |
| Linha e edificios..... | 522:655\$375 | 467:316\$744 | + |
| Telegrapho | 52:071\$047 | 49:898\$903 | + |
| Total | 1.500:295\$956 | 1.252:525\$036 | + |

4.º Balancete do ultimo decennio: (1904-1913).

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT | SALDO | COEFFICIENTE DE TRAFEGO |
|----------|----------------|----------------|--------------|--------------|-------------------------|
| 1904.... | 656:290\$024 | 866:156\$820 | 209:866\$196 | — | 131,97 |
| 1905.... | 689:790\$442 | 836:730\$451 | 166:940\$009 | — | 124,20 |
| 1906.... | 791:496\$330 | 874:464\$822 | 82:968\$492 | — | 110,48 |
| 1907.... | 863:714\$331 | 961:839\$138 | 98:147\$607 | — | 111,56 |
| 1908.... | 899:070\$233 | 937:630\$882 | 58:551\$627 | — | 106,51 |
| 1909.... | 849:936\$861 | 971:832\$892 | 121:916\$031 | — | 114,34 |
| 1910.... | 980:703\$456 | 1.030:377\$041 | 49:671\$585 | — | 105,06 |
| 1911.... | 1.112:332\$265 | 1.139:320\$884 | 26:988\$610 | — | 102,43 |
| 1912.... | 1.356:754\$595 | 1.252:255\$036 | — | 104:229\$559 | 92,32 |
| 1913.... | 1.440:654\$723 | 1.500:295\$956 | 59:641\$233 | — | 104,13 |

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º Unidades de trafego:

| | |
|----------------------------------|------------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.522.602 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 4.630.638 |
| Total | 7.153.240 |
| Bagagens e encomendas..... | 97.868 |
| Animaes (cabecas-kilometro)..... | 2.615.424 |
| Mercadorias | 10.417.791 |
| Carros | 42.592 |

2.º Quantidades transportadas:

a) Passageiros:

| | |
|--------------------|----------------|
| 1ª classe..... | 28.049 |
| 2ª classe..... | 81.204 |
| Total | 109.253 |

b) Bagagens e encomendas

938.367

c) Animaes transportados em trens de passageiros:

| | |
|------------------------------|--------------|
| De montaria..... | 704 |
| Bois, vaccas e vitellas..... | 46 |
| Carneiros, porcos, etc..... | 791 |
| Total | 1.541 |

d) Animaes transportados em trens de mercadorias:

| | |
|------------------------------|---------------|
| De montaria | 15 |
| Bois, vaccas e vitellas..... | 5.439 |
| Carneiros, porcos, etc..... | 14.091 |
| Total | 19.545 |

e) Carros:

| | |
|------------------------------|------------|
| Em trens de passageiros..... | 1 |
| Em trens de mercadorias..... | 118 |
| Total | 119 |

f) Mercadorias:

| | |
|-----------------|--------------|
| Café | 2.635 |
| Assucar | 487 |
| Algodão | 28 |
| Borracha | 24 |
| Bebidas | 1.585 |
| Couros | 204 |
| Cereaes | 18.198 |
| Fumo | 503 |
| Materiaes | 23.957 |
| Sal | 9.800 |
| Tecidos | 1.302 |
| Toucinho | 754 |
| Diversos | 20.372 |
| Total | <hr/> 79.849 |

g) Telegrammas transmittidos:

| | |
|----------------|-----------|
| Numero | 172.923 |
| Palavras | 3.230.325 |

I — Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

| VERBÁS | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇAS | |
|----------------------------|------------|----------------|------------|----------------|-------------|---------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| | | | | | | |
| Passageiros..... | 109.253 | 299.915\$290 | 100.079 | 295.208\$450 | + 8.574 | + 4.706\$840 |
| Bagagens e encomendas..... | 938.367 | 63.486\$440 | 1.413.135 | 54.038\$530 | - 174.768 | + 9.457\$910 |
| Animaes..... | 21.086 | 39.446\$690 | 24.534 | 46.404\$750 | - 3.448 | - 6.748\$060 |
| Café..... | 2.634.832 | 32.504\$900 | 3.036.000 | 24.606\$140 | - 401.168 | + 7.895\$760 |
| Outras mercadorias..... | 77.213.889 | 933.853\$980 | 76.392.479 | 864.094\$530 | + 821.410 | + 69.750\$450 |
| Telegrammas..... | 172.923 | 44.713\$124 | 130.940 | 15.363\$560 | + 41.983 | - 650\$436 |
| Diversas..... | — | 56.767\$299 | — | 57.288\$635 | — | - 521\$336 |
| Total..... | | 4.440.654\$723 | | 4.356.754\$595 | | + 83.900\$128 |

II

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | 1912 | | | DIFERENÇAS | | |
|--|------------|-------|-----------------------|------------|-------|-----------------------|------------|-------|-----------------------|
| | PERCURSOS | | RECEITA — MÉDIA | PERCURSOS | | RECEITA — MÉDIA | PERCURSOS | | RECEITA — MÉDIA |
| | Total | Médio | | Total | Médio | | Total | Médio | |
| | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.522.602 | 89 | 47 | 2.444.267 | 95 | 50 | + 408.335 | — 6 | — 3 |
| » 2ª » | 4.630.638 | 57 | 38 | 4.655.780 | 59 | 40 | — 25.142 | — 2 | — 2 |
| Total..... | 7.153.240 | 65 | 41 | 6.770.047 | 67 | 43 | + 383.493 | — 2 | — 2 |
| Bagagens e encomendas..... | 97.868 | 104 | 648 | 108.841 | 97 | 496 | — 10.973 | + 7 | + 152 |
| Animaes... { Em trens de passagei- ros..... | 10.864 | 66 | 61 | 102.977 | 65 | 58 | + 4.113 | + 1 | + 3 |
| Animaes... { Em trens de cargas... Total..... | 2.513.550 | 128 | 13 | 3.478.817 | 151 | 41 | — 965.257 | — 23 | + 2 |
| Café..... | 2.615.424 | 124 | 45 | 3.584.794 | 145 | 42 | — 966.370 | — 21 | + 3 |
| Outras mercadorias..... | 190.258 | 72 | 470 | 476.997 | 58 | 439 | + 13.261 | + 14 | + 31 |
| Total..... | 10.227.533 | 132 | 91 | 10.813.423 | 141 | 79 | — 585.590 | — 9 | + 12 |

LOCOMOÇÃO

1.º Movimento de trens:

Circularam durante o anno 7.038 trens, que percorreram 714.516 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percurso |
|---|--------------|----------------|
| Trens de passageiros..... | 1.473 | 182.101 |
| » mixtos | 1.453 | 106.167 |
| » de cargas..... | 3.274 | 382.329 |
| » ao serviço da construção | — | — |
| Trens de lastro ao serviço da estrada | 838 | 43.919 |
| Total | 7.038 | 714.516 |

2.º Percurso das locomotivas:

| | Percurso |
|--|----------------|
| Locomotivas ao serviço do trafego.... | 670.597 |
| Locomotivas ao serviço do lastro (construcção) | — |
| Locomotivas ao serviço do lastro (trafego) | 36.910 |
| Locomotivas em trens especiaes não remunerados | 7.009 |
| Locomotivas escoteiras..... | 80.672 |
| Locomotivas em manobras..... | |
| Total | 795.188 |

Trafegaram na linha de Catalão locomotivas de outras linhas

3.º Material rodante:

Não obstante os esforços da fiscalização e as actas das tomadas de contas consignarem a importancia de 2.212:200\$345, dispendida em material rodante, continúa a companhia a informar annualmente que esta linha não tem sinão cinco locomotivas, allegando impossibilidade actual de effectuar a discriminação necessaria.

4.º Material reparado:

Foram dispendidos 132:755\$209 com a reparação do material rodante abaixo:

| | |
|---|---|
| Locomotivas que receberam grandes reparos. | 3 |
| Carros que receberam grandes reparos..... | — |
| Wagões que receberam grandes reparos..... | — |
| Locomotivas que receberam reparos correntes | 5 |
| Carros que receberam reparos correntes..... | — |
| Wagões que receberam reparos correntes..... | — |

5.º Despezas das officinas:

Com a conservação das officinas e obras diversas dispenderam-se 15:683\$876, assim discriminados:

| | |
|--|--------------------|
| Conservação das officinas..... | 4:836\$355 |
| Obras diversas para as diversas divisões de serviço..... | 10:847\$521 |
| Total | 15.683\$876 |

6.º Consumo de combustivel e lubrificantes:

Foram dispendidos 422:654\$227 com combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro:

| Materiaes | Quantidade | Importancia |
|--------------------|------------|---------------------|
| Carvão | 4.605.669 | 241:286\$605 |
| Lenha | 48.913 | 163:465\$300 |
| Graxa | 1.992 | 1:442\$680 |
| Oleos | 29.951 | 12:597\$982 |
| Estopa | 9.882 | 3:861\$660 |
| Total | | 422:654\$227 |

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1.º Material substituido:

| | |
|--|---------|
| Trilhos de aço..... | 293 |
| Trilhos de ferro..... | — |
| Pregos | 161.246 |
| Tirefonds | — |
| Parafusos | — |
| Chapas de junção (pares)..... | 1.021 |
| Parafusos de junção..... | 15.610 |
| Dormentes de madeira..... | 60.472 |
| Dormentes de aço..... | — |
| Agulhas | — |
| Apparelhos completos para desvios..... | 6 |
| Postes telegraphicos..... | 4.118 |
| Fios | 664 |
| Isoladores | 9.930 |
| Eslacas para cereas..... | — |
| Arame (rolos) | 54 |
| Lastro de pedra (metro linear)..... | 2.170 |
| Lastro ordinario | — |
| Diversos. Cruzamentos..... | — |
| Áreas construidas | — |

2.º Conservação e obras novas:

A via permanente e os edificios foram mantidos em boas condições de conservação.

Os serviços e obras mais importantes foram:

Construção de um posto telegraphico «Gama», no kilometro 595;

Um boeiro de 0^m,60 de vão no kilometro 610;

Tres represas, respectivamente, nos kilometros 606, 609 e 677.

Nova estação de Conquista no kilometro 534, que ficou quasi concluida;

Augmento da estação de Uberaba;

Inicio do augmento da estação de Jaguarua.

3.º Obras autorizadas:

Pelo aviso n. 166, de 26 de novembro, foi autorizada a execução de melhoramentos no restaurant da Estação de Jaguarua, de conformidade com os planos propostos pela companhia. A respectiva despeza até a importancia de 4:976\$862 deverá ser levada á conta do capital da linha.

A companhia foi ainda autorizada a construir um posto telegraphico no kilometro 595, e ainda uma nova estação na villa de Conquista, devendo igualmente as respectivas despezas, até aos maximos de 25:008\$756 e 102:078\$900, ser levadas á conta de capital, conforme os decretos ns. 10.272 e 10.234, de 12 de junho e 28 de maio.

HORARIOS E TARIFAS

Os horarios e tarifas desta linha foram modificados de conformidade com o que ficou dito com relação á linha de Rio Grande e ramal de Caldas.

ACCIDENTES

Na linha de Catalão houve dois descarrilamentos e tres desarranjos de locomotivas.

As mortes e ferimentos graves verificados durante o anno constam do quadro seguinte:

Mortos:

| | |
|------------------------------|---|
| Viajantes | — |
| Empregados da companhia..... | 2 |
| Estranhos | — |

Feridos:

| | |
|------------------------------|---|
| Viajantes | — |
| Empregados da companhia..... | — |
| Estranho | 1 |

LINHA DE IGARAPAVA-UBERABA EM CONSTRUÇÃO

Pelo decreto n. 4.815, de 7 de dezembro de 1910, foi concedida á Companhia Mogyana a linha de Igarapava-Uberaba, tendo sido o respectivo contracto revisto pouco depois, de conformidade com o decreto n. 8.588, de 5 de março do anno seguinte.

Pelos termos da concessão ficará a nova linha incorporada á de Jaguára a Araguary e sujeita ao regimen estabelecido pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, exceptuada a garantia de juros.

Os estudos definitivos foram executados em 1911, sendo, porém, sómente em 1912 iniciada a construção. Os trabalhos então realizados montaram á importancia de 260:837\$200.

Durante 1913, tiveram regular andamento os trabalhos de preparo do leito e assentamento da via permanente. A construção da ponte sobre o Rio Grande, porém, devido á elevação das aguas, que só a 26 de junho permittiu o transporte do caixão do pilar central para o seu ponto de applicação, não poude ser iniciada, porque a 17 de dezembro novamente se elevaram as aguas, submergindo o caixão.

A 31 de dezembro de 1913, a extensão de leito preparado era de 47.974 metros, faltando apenas 700 metros de leito a preparar. Os trilhos estavam assentados na extensão de 30.418 metros, sendo 11.750 no Estado de S. Paulo e 18.668 no de Minas Geraes. Foram, pois, preparados 16.654 metros de leito e assentados 18.010 metros de trilhos durante 1913.

As obras de arte executadas constam de:

- Um boeiro capeado de 0^m,40 × 0^m,60.
- Tres idem idem de 0^m,60 × 0^m,90;
- Tres idem abertos de 0^m,50 de vão livre;
- Dois em arco de 3^{ms}. de vão livre;
- 16 pontilhões de 2^{ms}. de vão livre;
- 1 idem de 4 metros de vão livre;
- 1 idem de 10 metros de vão livre.

Estaqueamento e fundações de concreto para a ponte em arco de 12 metros, no aterro á margem esquerda do Rio Grande.

Os edificios levantados foram:

- Duas casas de turma;
- Duas casas para portadores;
- Uma estação (a de Igarapava).

Quanto á ponte sobre o Rio Grande foram executados os seguintes serviços e obras:

Montagem, cravação e transporte dos tres caixões para os pilares;

Lançamentos de dous cabos de aço atravez o rio, sendo um, de 1 e ½" e outro, de 1 e ¼", sendo nelles collocadas 12 espias para ancoragem dos caixões;

Lançamento de um cabo de aço para servir a duas balsas;
 Construcção de duas balsas;
 Idem de um estaleiro;
 Idem de um guindaste fluctuante.

As despesas effectuadas até 31 de dezembro de 1913, conforme
 comunicação da companhia, foram as seguintes:

| | |
|---|--------------|
| Estudos preliminares..... | 2:761\$420 |
| Exploração | 60:069\$432 |
| Locação | 27:965\$153 |
| Roçado e destocamento..... | 6:083\$200 |
| Terraplenagem | 198:501\$488 |
| Obras de arte..... | 510:062\$777 |
| Trilhos, dormentes, chaves, lastro, assentamento, etc..... | 452:381\$893 |
| Cercas | 70:621\$150 |
| Linha telegraphica | 38:643\$458 |
| Edifícios, canalização, tanques, es- tações, etc..... | 147:709\$278 |
| Construcção de 1 carro de 1ª, 1 de 2ª, 1 de bagagem, 30 gaiolas, 10 abertos, 3 dormitórios..... | 343:599\$176 |
| Tranporte de materiaes..... | 129:991\$180 |
| Pessoal de escriptorio, despesas idem e mobilia..... | 20:161\$518 |
| Pessoal de campo, despesas diversas e instrumentos..... | 99:551\$117 |
| Acquisição de terrenos..... | 4:968\$096 |
| Despesas judiciaes, etc..... | 26:638\$000 |

2.139:912\$336

Estas despesas, bem como as que se fizerem com a conclusão das obras serão, depois de convenientemente verificadas, submettidas á approvação do Governo, para o fim de serem incorporadas ao capital da linha de Jaguára a Araguay.

LINHA DE SANTOS

Foi concedida pelo decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892. Durante o anno não foram presentes ao Governo novos estudos, nem tão pouco iniciada a construcção dos já approvados. Está exgottado o prazo contractual para a conclusão da linha, pelo que a concessionaria solicitou prorogação em requerimento que ainda não foi despachado. O Congresso Nacional, porém, em a lei orçamentaria vigente, renovou a anterior autorização para o fim de ser concedida a prorogação solicitada.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

As linhas federaes desta companhia comprehendem a estrada de ferro de Rio Claro á Araraquara e os ramaes de Jahú e Baurú.

As duas primeiras foram adquiridas da «The Rio Claro S. Paulo Railway Company», conjunctamente com outras linhas de concessão estadual, por escriptura de 26 de março de 1892, após autorização concedida pelo decreto n. 719, de 29 de janeiro do mesmo anno.

A exploração das linhas federaes e estadoaes é feita em commum, sem discriminação das receitas e despezas respectivas.

O decreto n. 4.507, de 24 de junho de 1901, fixou o capital das linhas federaes em £ 1.500.000; estabeleceu o modo de se incorporar a esse capital as despezas futuras e determinou a maneira de se calcular a renda liquida para effeito da redução de tarifas.

A linha de Rio Claro á Araraquara e o ramal de Jahú foram concedidos pelo decreto n. 7.838, de 4 de outubro de 1880; não gosam de garantia de juros, têm privilegio de zona e isenção de direitos aduaneiros para a importação dos materiaes necessarios á sua construção e custeio, durante o prazo do privilegio.

O ramal de Baurú foi concedido pelo decreto n. 7.190, de 12 de novembro de 1908, no mesmo regimen do de 4 de outubro de 1880, com excepção do privilegio de zona.

Capital — O capital primitivo, que era de £ 1.500.000, elevou-se a £ 1.951.271-13-3, em 31 de dezembro de 1912.

As despezas feitas no decurso do anno de 1913, em conta de capital, montam a 4.409:782\$499; convertidas em ouro, ao cambio de 16 7/64, médio do anno, nos termos do decreto n. 4.057, de 24 de junho de 1901, correspondem a £ 295.995-3-3, que, se forem approvadas pelo Governo, elevarão a £ 2.247.270-16-6 o capital das linhas de concessão federal, em 31 de dezembro de 1913.

MOVIMENTO FINANCEIRO

A extensão total das linhas ferreas da Companhia Paulista em trafego era em 31 de dezembro de 1913 de 1.162.981 kilometros, assim discriminados:

| | | |
|--|---------|-----------|
| Secção Paulista — Linhas de 1 ^m ,60 e 0 ^m ,60..... | — | 330.923 |
| Secção Rio Claro — Linhas de 1 ^m ,00 — Concessão federal | 308.875 | |
| Secção Rio Claro — Linhas de 1 ^m ,00 — Concessão estadual | 523.183 | 832.058 |
| Total | — | 1.162.981 |

A escripturação da Companhia Paulista é feita em duas partes: Secção Paulista e Secção Rio Claro. Nesta ultima estão comprehendidos os trechos de concessão federal, na extensão de 308,875. Para

se determinar a renda liquida da parte de concessão federal, toma-se por base a renda liquida de todo o systema de bitola de um metro (Secção Rio Claro) e reparte-se essa renda pelas duas partes, federal e estadual, na proporção dos respectivos numeros de toneladas-kilometro de café transportado durante o anno. (Clausula IV do decreto n. 4.057, de 24 de junho de 1901).

1.º Balancete dos dois ultimos annos:

| | 1913 | 1912 | Differença |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Receita | 14.595:272\$321 | 12.781:298\$894 | + 1.813:973\$427 |
| Despeza | 8.995:935\$578 | 7.267:558\$710 | + 1.728:377\$033 |
| Saldo | 5.599:336\$578 | 5.513:740\$184 | + 85:596\$394 |
| Coefficiente de trafego | 51,6 | 50,9 | + 4,7 |
| Receita por ki- lometro | 17:584\$665 | 15:399\$156 | + 2:185\$509 |
| Despeza por kilometro .. | 10:838\$476 | 8:756\$094 | + 2:082\$382 |
| Saldo por kilo- metro | 6:746\$189 | 6:643\$062 | + 103\$127 |

Da renda liquida, coube ao trecho de concessão federal para os effeitos contractuaes da revisão de tarifas a importancia de..... 3.271:577\$663 ou £ 219.596-2-7, por ter sido de 16 7/64 o cambio médio do anno.

2.º Discriminação comparada da receita:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differença |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Passageiros ... | 2.980:551\$220 | 2.556:030\$930 | + 424:520\$290 |
| Bagagens e encommen- das | 603:144\$520 | 533:146\$580 | + 69:997\$940 |
| Animaes | 316:294\$050 | 418:411\$990 | — 102:117\$040 |
| Café | 4.823:248\$800 | 3.739:761\$480 | + 1.083:487\$320 |
| Outras merca- dorias | 5.467:109\$930 | 5.072:706\$560 | + 394:403\$370 |
| Telegrammas .. | 127:551\$740 | 136:577\$855 | — 9:026\$115 |
| Diversos | 277:371\$161 | 324:663\$499 | — 47:292\$338 |
| Total | 14.595:272\$321 | 12.781:298\$894 | + 1.813:973\$427 |

3.º Discriminação comparada da despesa:

| | 1913 | 1912 | | Diferença |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------|-----------------------|
| | | | | — |
| | | | | Para mais ou menos |
| Administração | 555:890\$690 | 516:993\$536 | + | 38:897\$154 |
| Trafego | 1.699:135\$284 | 1.392:262\$788 | + | 306:872\$496 |
| Locomoção | 3.878:798\$558 | 3.112:051\$400 | + | 766:747\$158 |
| Linha e edificios... | 1.970:874\$059 | 1.779:266\$988 | + | 191:607\$071 |
| Telegrapho | 277:028\$460 | 222:218\$110 | + | 54:810\$350 |
| Diversas | 614:208\$692 | 244:765\$888 | + | 369:442\$804 |
| Total | 8.995:935\$743 | 7.267:558\$710 | + | 1.728:377\$033 |

4º Balancetes do ultimo decennio (1904-1913)

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | COEFFICIENTE DE TRAFEGO |
|-----------|-----------------|----------------|----------------|-------------------------|
| 1904..... | 7.328:923\$980 | 4.164:038\$376 | 3.164:885\$604 | 56,8 |
| 1905..... | 7.907:610\$924 | 3.998:742\$093 | 3.908:868\$831 | 50,5 |
| 1906..... | 11.991:349\$687 | 3.941:819\$172 | 8.049:530\$515 | 32,1 |
| 1907..... | 10.143:875\$018 | 4.455:252\$555 | 5.688:622\$463 | 43,9 |
| 1908..... | 8.430:536\$692 | 4.808:641\$805 | 3.621:894\$887 | 57 |
| 1909..... | 10.320:061\$461 | 5.463:342\$746 | 4.856:718\$715 | 52,9 |
| 1910..... | 9.147:543\$948 | 4.957:372\$367 | 4.190:171\$581 | 54,1 |
| 1911..... | 10.978:946\$320 | 5.919:537\$199 | 5.059:409\$121 | 53,9 |
| 1912..... | 12.781:298\$894 | 7.267:558\$710 | 5.513:740\$184 | 56,9 |
| 1913..... | 14.595:272\$321 | 8.995:935\$743 | 5.599:336\$578 | 61,6 |

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º Unidade de trafego:

| | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 19.030.455,5 |
| Passageiros de 2ª classe..... | 55.537.338 |
| Total | 74.567.793,5 |
| Bagagens e encomendas..... | 997.670 |
| Animaes em trens de passageiros.. | 1.100.404 |
| Animaes em trens de cargas..... | 15.967.078 |
| Total | 17.067.482 |

Mercadorias:

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Café — Trecho estadual..... | 8.714.190 |
| Café — Trecho federal..... | 24.730.134 |
| Total | <u>33.444.324</u> |
| Outras mercadorias..... | 82.824.099 |
| Total | <u>116.268.423</u> |

2.º Quantidades transportadas:

a) Passageiros:

| | |
|----------------|------------------|
| 1ª classe..... | 268.554 |
| 2ª classe..... | 1.033.923 |
| Total | <u>1.302.477</u> |

| | |
|--|--------|
| b) Bagagens e encomendas, toneladas.. | 10.864 |
| c) Animaes transportados em trens de passageiros | 11.983 |
| d) Animaes transportados em trens de mercadorias | 57.085 |

e) Telegrammas transmittidos:

| | |
|-----------------|----------------|
| Da estrada..... | 466.488 |
| Do publico..... | 194.087 |
| Total | <u>660.575</u> |

I -- Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

| VERBAS | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS | |
|-----------------------------|-------------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|-------------------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| | Passageiros | 1.302.477 | 2.980.554\$220 | 4.100.490 | 2.556.030\$930 | + 201.957 |
| Bagagens e encomendas | 10.864 | 603.144\$520 | 9.348 | 533.146\$580 | + 4.516 | 69.997\$940 |
| Animaes | 69.068 | 316.294\$930 | 86.469 | 418.411\$990 | - 17.401 | 102.117\$040 |
| Café | 217.836 | 4.823.248\$800 | 172.739 | 3.739.761\$480 | + 45.097 | 1.083.487\$320 |
| Outras mercadorias | 536.620 | 5.467.109\$930 | 451.788 | 5.072.706\$560 | + 84.832 | 394.403\$370 |
| Telegrammas | 194.087 | 127.554\$740 | 173.690 | 136.577\$855 | + 20.397 | 49.026\$115 |
| Diversas | — | 277.371\$161 | — | 324.663\$499 | - | 47.292\$338 |
| Total | | 14.595.272\$321 | | 12.781.298\$894 | | + 4.813.973\$427 |

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | 1912 | | | DIFFERENÇAS | | |
|--------------------------------|--------------|-------|--------------|--------------|-------|--------------|---------------|-------|--------------|
| | PERCURSOS | | RECETA MÉDIA | PERCURSOS | | RECETA MÉDIA | PERCURSOS | | RECETA MÉDIA |
| | Total | Médio | | Total | Médio | | Total | Médio | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 19.030.455,5 | 70,8 | 59,3 | 17.885.599 | 75,7 | — | + 1.144.856,5 | — | 4,9 |
| » » 2ª » | 55.537.338 | 53,7 | 33,3 | 47.112.382,5 | 54,5 | — | + 8.424.955,5 | — | 0,8 |
| Total..... | 74.567.793,5 | 57,2 | 40,0 | 64.997.981,5 | 59,1 | 30,3 | + 9.569.812 | — | 1,9 + |
| Bagagens e encomendas..... | 997.670 | 91,8 | 604,5 | 866.265 | 92,7 | 615,4 | + 131.405 | — | 0,0 + |
| Animaes em trem de passageiros | 1.400.404 | 91,8 | 39,5 | — | — | — | — | — | — |
| » » » cargas..... | 15.967.078 | 279,7 | 470,8 | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 17.067.482 | 247,1 | 185,3 | 22.704.294 | 262,6 | 184,2 | + 5.636.812 | — | 17,1 — |
| Café..... | 33.444.324 | 153,5 | 144,2 | 26.886.534 | 155,6 | 139,1 | + 6.557.790 | — | 2,1 + |
| Outras mercadorias..... | 82.824.099 | 154,3 | 66,0 | 70.604.473 | 156,5 | 71,7 | + 12.429.626 | — | 2,2 — |

LOCOMOÇÃO

1.º Movimento de trens:

Circularam durante o anno 49.489 trens, que percorreram....
3.422.090 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percorso |
|---|---------------|------------------|
| Trens de passageiros..... | 12.026 | 1.036.854 |
| » mixtos | 2.496 | 134.942 |
| » de cargas..... | 28.962 | 2.007.914 |
| » em serviço da construção | 6.005 | 242.380 |
| Trens de lastro e em serviço não retribuido.. | | |
| | <u>49.489</u> | <u>3.422.090</u> |

2.º Percorso das locomotivas:

| | | |
|---|-----------|------------------|
| Locomotivas ao serviço do tráfego | 75 | 3.422.090 |
| Locomotivas ao serviço do lastro (construção).. | | |
| Locomotivas ao serviço do lastro (tráfego)..... | | |
| Locomotivas em trens especies não remunerados | | |
| Locomotivas escoteiras.... | | |
| Locomotivas em manobras e paradas com vapor.... | 9 | 744.984 |
| Total | <u>84</u> | <u>4.167.074</u> |

3.º Material rodante:

O material rodante em 31 de dezembro de 1913 era o seguinte:

| | |
|---|-----------|
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 26 |
| » de passageiros de 2ª classe..... | 31 |
| » mixtos | 16 |
| » especies | 16 |
| Total | <u>89</u> |
| Wagões para correio | 3 |
| » » correio e bagagem..... | 18 |
| » » bagagem e valores..... | 3 |
| » » animais | 63 |
| » fechados para mercadorias..... | 682 |

| | |
|---|-------|
| Wagões abertos para mercadorias..... | 506 |
| » para inflammaveis | — |
| » plataforma | 101 |
| » de lastro..... | 20 |
| » diversos (frigorificos, soccorro e fueiros) | 58 |
| <hr/> | |
| Total | 1.454 |

4.º Material reparado:

Foram dispendidos 838:341\$260 com a reparação do material rodante abaixo:

| | |
|---|-----|
| Locomotivas que receberam grandes reparos | 44 |
| Carros que receberam grandes reparos..... | 52 |
| Wagões que receberam grandes reparos..... | 376 |
| Locomotivas que receberam reparos correntes | 9 |
| Carros que receberam reparos correntes..... | 82 |
| Wagões que receberam reparos correntes.... | 690 |

5.º Despezas das officinas:

Com a conservação das officinas e obras diversas despendem-se 923:317\$525, assim discriminados:

| | |
|--|--------------|
| Conservação das officinas..... | 266:965\$605 |
| Obras diversas para as diversas divisões do serviço..... | 436:142\$080 |
| Obras para particulares e estradas de ferro..... | 220:210\$200 |
| <hr/> | |
| Total | 923:317\$525 |

6.º Consumo de combustivel e lubrificantes:

Foram dispendidos 1.976:729\$690 com combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro:

| | Quantidade | Importancia |
|------------------------------|------------|----------------|
| | kgs. | |
| Carvão | 33.760.970 | 1.337:709\$440 |
| | m3 | |
| Lenha | 178.870 | 584:601\$360 |
| Graxa | — | — |
| | Its. | |
| Engine oil (galena) | 112.336 | 43:452\$450 |
| Car oil (valve galena) | | |
| | Kgs. | |
| Estopa | 28.227,5 | 10:966\$440 |
| <hr/> | | |
| Total | | 1.976:729\$690 |

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1.º Material substituído e empregado:

| | |
|--|--------|
| Trilhos de aço..... | 874 |
| Trilhos de ferro..... | — |
| Pregos | 86.091 |
| Tirefonds | 2.224 |
| Parafusos | 1.439 |
| Chapas de junção..... | 40.702 |
| Dormentes de madeira..... | 30.482 |
| Dormentes de aço..... | — |
| Agulhas | 9 |
| Apparelhos completos para desvios..... | 14 |
| Estacas para cercas..... | 19.700 |
| Arame para cercas ms..... | 12.800 |
| Lastro de pedra m3..... | 1.139 |
| Lastro ordinario m3..... | 43.310 |
| Diversos | — |
| Arame de ferro galvanizado kgs..... | 13.700 |
| » para escoras kgs..... | 900 |
| » » amarração kgs..... | 150 |
| Braços-numero | 1.121 |
| Cabeças de Fº Fº..... | 176 |
| Isoladores simples..... | 2.647 |
| Isoladores para esticador..... | 518 |
| Postes de trilhos velhos..... | 96 |
| Parafusos para braços..... | 1.121 |
| Parafusos para cabeças Fº Fº..... | 125 |

2.º Conservação e obras novas:

A via permanente e edificios foram mantidos em boas condições de conservação.

Construíram-se novas estações em Jahú e Pederneiras; casas para empregados em Baurú, Dous Corregos, M̃neiros, Torrinha, Brotas, S. Carlos e Araraquara; um armazem em Baurú; diversas passagens inferiores, desvios, pontilhões e boeiros. Foram augmentado o material rodante e melhoradas as officinas.

Conforme comunicação da companhia, todas estas obras e aquisição de material de tracção e transporte, deram logar a despesas de 2.519:072\$832.

HORARIOS E TARIFAS

Por aviso n. 63, de 9 de junho, foram approvados novos horarios em que as velocidades médias dos trens soffrem pequenas modificações para menos, augmentando-se, porém, em alguns casos, a velocidade commercial.

A' vista do movimento sempre crescente de passageiros, viu-se a companhia obrigada a fazer com que os trens do ramal de Jahú, que corriam sómente até a estação de Visconde do Rio Claro, viessem

atingir a de Rio Claro. Foi estabelecido um trem omnibus entre São Carlos e Jaboticabal e transformados em rapidos os trens P 5 e P 10, sob denominação de P 7 e P 12.

Os passageiros dos ramaes de Jahu e Baurú, tanto na ida como na volta, ficam sujeitos a uma espera média de 37 minutos, na estação de Rio Claro; isso se entende, porém, com o numero de trens da linha estadual e bitola larga.

Por decreto n. 10.204, de 30 de abril, foram approvadas novas bases para as tarifas, sendo, porém, conservadas as das tabellas 1, 2, 3, 3 A, 3 B, 3 C, 4 A, 5 a 11, 15, 16 e 17. Foram reduzidas as das tabellas 1 A, 2 A e 4, para os percursos maiores de 100 kilometros, attingindo a 30, 30 e 20 % a redução das tabellas 12, 13 e 14, respectivamente.

Como para as outras estradas, são novas as tabellas 14 A e 14 B.

As de ns. 10 e 11, que, em trens de mercadorias, só eram applicaveis aos animaes em numero superior a 20 cabeças, passaram a se applicar a qualquer numero.

A tarifa especial para o gado em pé, em numero de 100 cabeças ou mais, soffreu tambem grande redução.

Foi ampliada a relação dos generos que gosavam do abatimento de 50 % sobre a tabella 4, e elevada a 50 % a redução para trilhos e accessorios procedentes de Santos.

Continuam em vigor as taxas moveis e os abatimentos concedidos, a proposito do excessivo desenvolvimento da linha do Rio Claro, entre a estação desse nome e a de Ityrapina.

O decreto acima citado, que approva essas tarifas, approvou igualmente o novo Regulamento dos transportes e telegrapho, bem como nova pauta e classificação das mercadorias para todas as linhas federaes deste districto.

ACCIDENTES

Durante o anno deram-se os seguintes accidentes:

| | |
|---|----|
| Collisões | 13 |
| Descarrilamentos | 38 |
| Material rodante deteriorado—Locomotivas. | 8 |
| Material rodante deteriorado—Vehiculos... | 15 |
| Pessoa morta: empregado da estrada—por culpa propria..... | 1 |
| Pessoas feridas: viajantes da estrada—por culpa propria..... | 4 |
| Pessoas feridas: empregados da estrada—por culpa propria..... | 4 |
| Pessoa ferida: estranha—por culpa propria | 4 |

RECTIFICAÇÃO RIO CLARO-ITYRAPINA, EM CONSTRUÇÃO

O decreto n. 7.190, de 12 de novembro de 1908, concedendo á Companhia o ramal de Baurú, tornou obrigatoria a rectificação da linha do Rio Claro, entre a estação deste nome e a de Ityrapina, antigo Morro Pellado.

Em virtude dessa disposição, mandou a Companhia proceder aos estudos definitivos, que foram approvados logo depois pelo Governo, conforme decreto n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. Antes, porém, de iniciada a construcção da nova linha, a concessionaria pediu e obteve revogação deste ultimo decreto, com a approvação de novos estudos feitos para a adopção da bitola larga em logar da de 1 metro, como se vê do decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913.

A extensão desta linha será de 40.340 metros orçados em.....
3.262:028\$353.

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Locação e trabalhos preparatorios | 40:250\$000 |
| Movimento de terras..... | 1.093:408\$920 |
| Obras de arte..... | 385:954\$750 |
| Via permanente..... | 1.350:080\$000 |
| Cercas, telegrapho, caixas d'agua.. | 79:300\$000 |
| Edificios | 128:000\$000 |
| Desapropriações | 30:000\$000 |
| | <hr/> |
| Somma | 3.406:693\$670 |
| Eventuaes — 5 % | 155:334\$683 |
| | <hr/> |
| Total | 3.262:028\$353 |

Durante o anno estiveram em andamento os serviços de construcção, atacados simultaneamente dos dois lados, Rio Claro e Ityrupina. Para esse fim empregaram-se dois excavadores mechanicos, estando assentes linhas de serviço em que se utilizaram tres locomotivas da bitola de 1^m,00 e cinco de 0^m,60. Excavaram-se cerca de 600 mil metros cubicos de materiaes diversos, ficando preparado o leito e assentada a via permanente em seis kilometros do lado do Rio Claro.

Construiram-se quatro boeiros de cimento armado de secção circular, sendo um de 1^m,70 e tres de 2^m,10 de diametro, um boeiro, de 0^m,80, capeado, e cinco abertos, todos de alvenaria de pedra; tres passagens inferiores, sendo duas de alvenaria de aparelho e uma de alvenaria de tijolos, com os vãos de 2^m,50 e 3^m,00, respectivamente; finalmente, uma ponte metallica sobre o rio Corumbatahy, como vão central de 30 metros e dois lateraes de 15 cada um. Assentaram-se 41 boeiros *Armeo*, cujos diametros variam de 0^m,35 a 1^m,50.

Quanto aos edificios, foram concluidos: uma casa de turma, um grupo de tres casas para empregados e uma casa para chefe de estação; destas apenas uma teve a sua construcção quasi terminada.

A importancia total das despezas desta construcção, durante o anno, monta a 2.392:485\$432, já tendo sido approvada e incorporada ao capital da linha do Rio Claro a de 317:791\$293, conforme o decreto n. 10.691, de 14 de janeiro do corrente anno, relativa ás despezas feitas em 1912, isto é, antes da approvação dos respectivos estudos.

SOROCABANA RAILWAY COMPANY

As linhas arrendadas a esta companhia são de propriedade do Estado de S. Paulo. Têm uma extensão total de 1.311 kilometros, dos quaes 467,600 correspondem aos ramaes federaes de Tibagy e Itararé.

Esses ramaes foram concedidos, pelo decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888, á Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, com privilegio de zona e garantia de juros de 6 % sobre o capital dispendido até o maximo de 30:000\$, por kilometro.

Devido á liquidação forçada da companhia concessionaria, foram as suas linhas arrematadas em leilão pelo Governo Federal que, por sua vez, as transferiu por venda ao Estado de S. Paulo.

Em virtude do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, foi revalidada a concessão feita á antiga companhia, pelo que passou o Estado a receber os juros de 6 % sobre o capital dos dois ramaes.

Durante o anno de 1913, nenhum trecho novo foi entregue ao trafego. O ramal de Itararé já se acha construido desde 1909, na extensão de 250 kilometros, sendo que o de Tibagy, em trafego até a estação de Salto Grande do Paranapanema, situada no kilometro 217.600, ainda não chegou á metade do desenvolvimento que terá, em virtude do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, que transferiu para o porto Tibiriçá o ponto terminal da linha.

O capital já apurado como dispendido na construcção destes ramaes é de 28.969:216\$857, desde o segundo semestre de 1912. De então para cá não se tem feito tomada de contas da construcção, por motivo do requerimento da concessionaria, ainda pendente de despacho do Governo.

O movimento de trafego desses ramaes tem augmentado consideravelmente, sendo os saldos apurados nos ultimos annos superiores á garantia de juros dada pela União.

I

LINHA DE TIBAGY

MOVIMENTO FINANCEIRO

1.º Balancete dos dois ultimos annos:

| | 1913 | 1912 | Differença |
|-------------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| | | | — |
| | | | Para mais ou menos |
| Receita | 1.800:902\$000 | 1.625:431\$800 | + 175:470\$200 |
| Despeza | 1.033:349\$574 | 842:767\$524 | + 190:582\$050 |
| Saldo | 767:552\$426 | 782:664\$276 | — 15:111\$850 |
| Coefficiente de trafego | 57,38 | 51,84 | + 5,54 |
| Receita por kilometro. | 8:261\$018 | 7:456\$109 | + 804\$909 |
| Despeza » » | 4:740\$135 | 3:865\$906 | + 874\$229 |
| Saldo » » | 3:520\$883 | 3:590\$203 | — 69\$320 |

Os dados estatísticos de 1912, que figuram neste quadro e nos que se seguem, differem dos que constam do respectivo relatorio em consequencia de modificações resultantes da tomada de contas.

2.º Discriminação comparada da receita:

| Verbas | 1913 | 1912 | Diferença — Para mais ou menos |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| Passageiros | 549:129\$630 | 542:176\$630 | + 6:953\$000 |
| Bagagens e encomendas | 80:469\$130 | 74:422\$630 | + 6:046\$500 |
| Animaes | 73:798\$280 | 99:028\$840 | — 25:230\$560 |
| Café | 301:830\$200 | 189:476\$190 | + 112:354\$010 |
| Outras mercadorias.. | 754:166\$780 | 680:349\$120 | + 73:817\$660 |
| Telegrammas | 23:050\$790 | 23:665\$590 | — 614\$800 |
| Diversas | 18:457\$190 | 16:312\$800 | + 2:144\$390 |
| Total..... | 1.800:902\$000 | 1.625:431\$800 | + 175:470\$200 |

3.º Discriminação comparada da despesa:

| Verbas | 1913 | 1912 | Diferença — Para mais ou menos |
|-----------------------|-----------------------|---------------------|---|
| Administração | 135:647\$279 | 57:299\$210 | + 78:348\$069 |
| Trafego | 226:822\$297 | 125:474\$320 | + 101:347\$977 |
| Locomoção | 382:595\$346 | 336:698\$511 | + 45:896\$835 |
| Linha e edificios.... | 280:784\$652 | 263:251\$815 | + 17:532\$837 |
| Diversas | 7:500\$000 | 60:043\$668 | — 52:543\$668 |
| Total..... | 1.033:349\$574 | 842:767\$524 | + 190:582\$050 |

Na verba «Linha e edificios» está incluída a despesa do telegrapho.

4.º Balancetes do ultimo quinquennio (1909 - 1913):

| Anos | Receita | Despesa | Saldo | Coefficiente de trafego |
|-----------|----------------|----------------|--------------|-------------------------|
| 1909..... | 970:314\$930 | 936:918\$951 | 233:395\$979 | 75,94 |
| 1910..... | 1.061:392\$000 | 801:769\$143 | 259:622\$857 | 75,33 |
| 1911..... | 1.323:111\$950 | 811:569\$594 | 511:542\$356 | 61,33 |
| 1912..... | 1.625:431\$800 | 842:767\$524 | 782:664\$276 | 51,84 |
| 1913..... | 1.800:902\$000 | 1.033:349\$574 | 767:552\$426 | 57,38 |

A companhia não tem escripturação separada de todas as despesas de custeio deste ramal. Algumas verbas dessa despesa são deduzidas do custeio geral de todas as linhas pelo modo abaixo transcripto, approved pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, conforme aviso n. 245, de 20 de agosto de 1909:

ADMINISTRAÇÃO

Pessoal — O effectivamente empregado de accôrdo com as tabellas approvadas.

Material e despesas diversas — Proporcional á extensão em trafego em cada um dos ramaes.

LINHA

Administração e pessoal — O effectivamente empregado de accôrdo com as tabellas approvadas.

Material de expediente — Proporcional á extensão em trafego em cada um dos ramaes.

Material geral — O effectivamente empregado de accôrdo com as contas approvadas.

TRAFEGO

Administração e pessoal — O effectivamente empregado de accôrdo com as tabellas approvadas.

Material — Proporcional á extensão em trafego em cada um dos ramaes.

LOCOMOÇÃO

Administração — A effectivamente empregada de accôrdo com as tabellas approvadas.

Pessoal e material — As despesas effectivas do pessoal e do material empregado em todas as linhas, divididas proporcionalmente aos numeros de toneladas de peso bruto transportadas e um kilometro, em cada uma dellas.

Fiscalização — Quota estipulada no contracto.

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º Unidades de trafego:

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.797.559 |
| » » 2ª » | 12.013.778 |
| Total..... | 14.801.337 |
| Bagagens e encomendas..... | 131.411 |
| Animaes em trens de passageiros..... | 188.240 |
| » » » » cargas..... | 4.850.513 |
| Total..... | 5.038.753 |
| Café | 2.021.553 |
| Outras mercadorias..... | 9.888.232 |

2.º Quantidades transportadas:

| | |
|----------------------------------|----------------|
| a) Passageiros de 1ª classe..... | 38.509 |
| » » 2ª » | 197.119 |
| Total..... | <u>235.628</u> |

b) Bagagens e encomendas..... 1.530

c) Animacs em trens de passageiros..... 2.082

» » » » cargas..... 37.896

Total..... 39.978

d) Mercadorias:

| Designação | Peso | Importancia |
|--------------------|---------------|-----------------------|
| Café | 20.123 | 301:830\$200 |
| Assucar | 1.083 | 21:728\$490 |
| Algodão | 521 | 3:823\$660 |
| Alimenticios | 13.742 | 73:702\$060 |
| Sal | 1.213 | 14:671\$390 |
| Toucinho | 29 | 308\$220 |
| Materiaes | 20.483 | 98:309\$800 |
| Varios | 32.602 | 541:623\$160 |
| Total..... | <u>89.796</u> | <u>1.055:996\$980</u> |

e) Telegrammas transmittidos:

| | |
|----------------|---------|
| Numero | 34.869 |
| Palavras | 470.517 |

I -- Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

| VERBAS | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS | |
|----------------------------|------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| | Passageiros..... | 235.628 | 549.129\$630 | 234.305 | 542.176\$630 | + 1.323 |
| Bagagens e encomendas..... | 1.530 | 80.469\$130 | 1.442 | 74.422\$630 | + 88 | + 6.046\$300 |
| Animaes..... | 39.978 | 73.795\$280 | 53.211 | 99.028\$630 | - 13.233 | - 25.230\$360 |
| Café..... | 20.123 | 301.830\$200 | 13.038 | 189.476\$100 | + 7.085 | + 112.354\$010 |
| Outras mercadorias..... | 69.974 | 754.166\$780 | 58.408 | 680.349\$420 | + 11.566 | + 73.817\$660 |
| Telegrammas..... | 34.869 | 23.050\$790 | 34.223 | 23.665\$390 | + 646 | - 614\$800 |
| Diversas..... | — | 18.457\$190 | — | 16.312\$800 | — | + 2.145\$390 |
| Totales..... | — | 1.800.902\$000 | — | 1.625.431\$800 | — | + 175.470\$200 |

II

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | 1912 | | | DIFERENÇAS | | | | |
|-------------------------------|------------|-------|-----------------------|------------|-------|-----------------------|------------|-------|-----------------------|---|-----|
| | PERCURSOS | | RECEITA — Média | PERCURSOS | | RECEITA — Média | PERCURSOS | | RECEITA — Média | | |
| | Total | Médio | | Total | Médio | | Total | Médio | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.797.559 | 72,6 | 60,2 | 2.567.246 | 70,5 | 62,0 | 230.343 | + | 2,1 | — | 1,8 |
| » » 2ª » | 12.043.778 | 60,9 | 31,6 | 41.905.737 | 60,4 | 32,4 | 408.044 | + | 0,8 | — | 0,5 |
| Total..... | 14.801.337 | 62,8 | 37,0 | 44.472.983 | 61,7 | 37,4 | 328.384 | + | 1,1 | — | 0,4 |
| Bagagens e encomendas..... | 131.441 | 85,8 | 612,3 | 420.257 | 83,3 | 648,8 | 44.154 | + | 2,5 | — | 6,5 |
| { Em trens de passageiros. | 188.240 | 90,4 | 42,4 | 459.704 | 81,8 | 51,4 | 28.536 | + | 8,6 | — | 9,3 |
| { Animaes » » carga..... | 4.850.513 | 427,9 | 13,5 | 6.065.203 | 130,0 | 13,6 | 4.814.690 | — | 2,1 | — | 0,1 |
| { Total..... | 5.038.753 | 426,0 | 14,6 | 6.824.907 | 128,2 | 14,5 | 4.786.154 | — | 2,2 | — | 0,1 |
| Café..... | 2.021.553 | 400,4 | 449,3 | 1.262.923 | 96,8 | 450,0 | 758.630 | + | 3,0 | — | 0,7 |
| Outras mercadorias..... | 9.888.232 | 441,9 | 76,2 | 7.932.444 | 136,5 | 83,7 | 4.956.091 | + | 5,4 | — | 9,5 |

LOCOMOÇÃO

1.º Movimento de trens:

Circularam durante o anno 3.891 trens, que percorreram 473.132 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percurso |
|---|--------------|----------------|
| Trens de passageiros..... | 802 | 178.992 |
| » mixtos | 668 | 62.124 |
| » de cargas | 1.227 | 150.384 |
| » ao serviço da construcção da lastro ao serviço da estrada | — | — |
| | 1.194 | 81.632 |
| Total..... | 3.891 | 473.132 |

2.º Percurso das locomotivas:

| | |
|--|----------------|
| Locomotivas ao serviço do trafego..... | 614.923 |
| Locomotivas ao serviço do lastro (construcção) | 103.547 |
| Locomotivas ao serviço do lastro (trafego) | 58.738 |
| Locomotivas em trens especiaes e não remunerados | 8.683 |
| Locomotivas em trens especiaes de linha. | 59.156 |
| » escoteiras | — |
| » em manobras..... | — |
| Total..... | 845.047 |

3.º Material rodante:

O material rodante deste ramal, em 31 de dezembro de 1913, era o seguinte:

| | |
|---|------------|
| Locomotivas | 18 |
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 4 |
| » » » » 2ª » | 5 |
| » mixtos | 2 |
| » especiaes | — |
| Total..... | 14 |
| Wagões para correio | — |
| » » » e bagagem..... | — |
| » » bagagem | 3 |
| » » animaes | 12 |
| » fechados para mercadorias..... | 48 |
| » abertos para mercadorias..... | 18 |
| » para inflammaveis..... | — |
| » plataforma | — |
| » de lastro..... | 16 |
| » diversos | 9 |
| Total..... | 106 |

4.º Material reparado:

Foram dispendidos 9:369\$600 com a reparação de locomotivas e 15:042\$100 com a reparação de carros e wagões.

5.º Consumo de combustível e lubrificantes:

Foram dispendidos 308:552\$320 com combustível e lubrificantes, conforme o seguinte quadro:

| Materiaes | Quantidade | Importancia |
|-----------------|------------|--------------|
| Carvão | 2.854.780 | 122:755\$510 |
| Lenha | 50.850 | 177:975\$000 |
| Graxa | — | — |
| Engine oil..... | 6.229 | 2:142\$780 |
| Car oil | 4.398 | 1:152\$280 |
| Estopa | 5.739 | 1:893\$700 |
| Valve oil | 5.193 | 2:632\$850 |
| Total..... | | 308:552\$320 |

VIA-PERMANENTE — EDIFICIOS

1.º Material substituido:

| Designação | Quantidade | Importancia |
|--|------------|-------------|
| Trilhos de aço..... | 553 | 6:715\$300 |
| » » ferro | — | — |
| Pregos | 72.009 | 5:936\$642 |
| Tirefonds | — | — |
| Parafusos | 72.009 | 517\$440 |
| Chapas de junção (pares) | 633 | 1:144\$978 |
| Parafusos de junção... | 41.754 | 2:060\$084 |
| Dormentes de madeira. | 37.758 | 64:062\$990 |
| » » aço | — | — |
| Aglhas | — | — |
| Apparelhos completos para desvios..... | — | — |
| Postes telegraphicos.... | — | — |
| Fios | — | — |
| Isoladores | — | — |
| Estacas para cercas.... | 2.603 | 911\$050 |
| Arame para cercas (rolos) | 7 | 150\$000 |
| Lastro de pedra (metro linear) | — | — |
| Lastro ordinario..... | — | — |
| Diversos | — | — |

2.º Conservação e obras novas:

A via-permanente e os edificios foram mantidos em bom estado de conservação.

As obras novas mais importantes foram:

A construção da estação «Luiz Pinto», com armazem e casa para o agente, e os melhoramentos nas estações de Mandury, Bernardino de Campos e Avaré.

Soffreram reparos correntes as estações de Salto Grande, Ourinhos, S. Bartholomeu, Morrinhos, Mandury, Bernardino de Campos e Chavantes.

Foram também reparadas as casas de empregados do tráfego e a de machinas em Avaré, a do mestre de linha da 2ª divisão e as das turmas ns. 1, 9, 10, 14, 15, 16 e 18.

HORARIOS E TARIFAS

Pelo aviso n. 152, de 15 de outubro de 1913, foram approvados novos horarios para este ramal. A organização desses novos horarios visou principalmente o estabelecimento do trem nocturno para Salto Grande.

Os demais trens foram conservados, com pequenas modificações nas horas de partidas e chegadas, bem como nas velocidades desenvolvidas.

As tarifas foram modificadas ao mesmo tempo que o regulamento dos transportes e do telegrapho, pauta e a classificação das mercadorias.

Foram conservadas as bases das tabellas 3, 3 A, 3 B, 3 C e 4, e reduzidas todas as outras em comparação com as que se acham em vigor.

Foi ampliada a relação dos generos que gosam do abatimento de 50 % sobre a tabella 4, que passa a comprehender também a farinha de trigo e o bacalhau.

Contrariamente ao espirito do regulamento e letra da classificação, foram mantidas iguaes as bases das tabellas 12 e 13, continuando a cal e o cimento a serem despachados pela tabella 14, não obstante estarem classificados na tabella 13.

As mercadorias classificadas na tabella 12 são transportadas em vagões abertos ou fechados, á vontade do expedidor.

Pelo aviso n. 21, de 10 de abril, foi a companhia auctorizada a emitir cadernetas kilometricas, cujos preços são os seguintes:

| | | |
|------|-----------------------|----------|
| Para | 3.000 kilometros..... | 171\$000 |
| » | 6.000 » | 282\$000 |
| » | 9.000 » | 337\$500 |
| » | 12.000 » | 390\$000 |

ACCIDENTES

Houve durante o anno 35 descarrilamentos e duas collisões de trens, que damnificaram quatro locomotivas e 11 vehiculos.

Nos accidentes occorridos sahiram feridos dois viajantes e um estranho.

II

LINHA DE ITARARE'

MOVIMENTO FINANCEIRO

1.º Balancete dos dois ultimos annos:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differença |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| | | | — Para mais ou menos |
| Receita | 1.594:085\$160 | 1.738:483\$390 | — 144:398\$230 |
| Despeza | 1.179:591\$971 | 998:258\$801 | + 181:333\$167 |
| Saldo | 414:493\$189 | 740:224\$586 | — 325:731\$397 |
| Coefficiente de trafego | 73,93 | 57,42 | — 16,51 |
| Receita por kilometro. | 6:376\$340 | 6:953\$933 | — 577\$593 |
| Despeza » » | 4:718\$367 | 3:993\$035 | — 725\$332 |
| Saldo » » | 1:657\$973 | 2:960\$898 | 1:302\$925 |

Os dados estatisticos de 1912, que figuram neste quadro e nos que se seguem, differem dos que constam do respectivo relatorio, em consequencia de modificações resultantes da tomada de contas.

2.º Discriminação comparada da receita:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differença |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| | | | — Para mais ou menos |
| Passageiros | 339:504\$010 | 383:335\$530 | — 43:831\$520 |
| Bagagens e encomendas | 93:232\$770 | 93:867\$870 | — 635\$100 |
| Animaes | 212:701\$940 | 215:884\$930 | — 3:182\$390 |
| Café | 22:059\$490 | 45:848\$870 | — 23:789\$380 |
| Outras mercadorias .. | 902:173\$870 | 976:706\$080 | — 74:532\$210 |
| Telegrammas | 10:516\$090 | 11:395\$660 | — 879\$570 |
| Diversas | 13:896\$990 | 11:445\$050 | + 2:451\$940 |
| Total..... | 1.594:085\$160 | 1.738:483\$390 | — 144:398\$230 |

3.º Discriminação comparada da despeza:

| Verbas | 1913 | 1912 | Differença |
|-----------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------|
| | | | — Para mais ou menos |
| Administração | 155:004\$321 | 65:577\$000 | + 89:427\$321 |
| Trafego | 270:286\$814 | 134:661\$700 | + 135:625\$114 |
| Locomoção | 436:934\$757 | 435:540\$384 | + 1:394\$373 |
| Linha e edificios.... | 309:866\$079 | 294:723\$220 | + 15:142\$859 |
| Diversos | 7:500\$000 | 67:756\$500 | — 60:256\$500 |
| Total..... | 1.179:591\$971 | 998:258\$801 | + 181:333\$167 |

Na verba «Linha e edificios» está incluída a despeza do telegrapho.

2.º Balancetes do ultimo quinquennio (1909 - 1913):

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT | COEFFICIENTE DE TRAFEGO |
|----------|----------------|----------------|--------------|--------------|-------------------------|
| 1909.... | 620:053\$480 | 741:807\$549 | — | 121:782\$069 | 119,63 |
| 1910.... | 908:428\$050 | 807:921\$959 | 100:506\$091 | — | 88,93 |
| 1911.... | 1.205:033\$580 | 881:863\$397 | 323:170\$183 | — | 73,15 |
| 1912.... | 1.738:483\$390 | 998:258\$804 | 740:224\$586 | — | 57,42 |
| 1913.... | 1.594:083\$160 | 1.179:591\$971 | 414:493\$189 | — | 73,93 |

Quanto a este ramal se applica o que foi dito em relação ao calculo das despezas de custeio do ramal de Tibagy.

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1.º Unidades de trafego:

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.324.700 |
| » » 2ª » | 5.830.080 |
| Total..... | 8.154.780 |
| Bagagens e encomendas..... | 181.417 |
| Animaes em trens de passageiros..... | 233.126 |
| » » » » cargas..... | 13.897.802 |
| Total..... | 14.130.928 |
| Café | 132.408 |
| Outras mercadorias..... | 14.983.421 |

2.º Quantidades transportadas:

| | |
|---|----------------|
| a) Passageiros de 1ª classe..... | 23.152 |
| » » 2ª » | 81.659 |
| Total..... | 104.811 |
| b) Bagagens e encomendas..... | 1.479 |
| c) Animaes em trens de passageiros..... | 1.667 |
| » » » » cargas..... | 69.764 |
| Total..... | 71.431 |

d) Mercadorias:

| Designação | Peso | Importancia |
|--------------------|--------|--------------|
| Café | 1.221 | 22:059\$490 |
| Assucar | 1.264 | 26:226\$910 |
| Algodão | 5.960 | 49:214\$040 |
| Alimenticios | 4.423 | 35:979\$520 |
| Sal | 1.321 | 14:474\$180 |
| Toucinho | 328 | 4:440\$290 |
| Materiaes | 56.326 | 397:322\$730 |
| Varias | 15.521 | 374:516\$200 |
| Total..... | 86.364 | 924:233\$360 |

e) Telegrammas transmittidos:

| | |
|----------------|---------|
| Numero | 14.638 |
| Palavras | 191.785 |

I --- Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

1272

| VEREAS | 1913 | | 1912 | | DIFERENÇAS | |
|----------------------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|
| | Quantidade | Produto | Quantidade | Produto | Quantidade | Produto |
| Passageiros..... | 404.811 | 339:504\$010 | 415.447 | 383:333\$530 | - 40.636 | - 43:831\$20 |
| Bagagens e encomendas..... | 4.479 | 93:232\$770 | 4.498 | 93:807\$870 | + 41 | - 035\$100 |
| Animaes..... | 71.431 | 212:701\$940 | 77.774 | 215:884\$330 | - 6.343 | - 3:182\$390 |
| Café..... | 4.224 | 22:039\$490 | 4.583 | 45:848\$870 | - 362 | - 23:789\$380 |
| Outras mercadorias..... | 85.143 | 902:473\$870 | 85.418 | 976:706\$080 | + 275 | - 74:532\$210 |
| Telegrammas..... | 14.638 | 40:516\$090 | 15.328 | 41:305\$600 | - 690 | - 879\$570 |
| Diversas..... | - | 43:893\$990 | - | 41:445\$050 | - | + 2:451\$949 |
| Total..... | - | 4.594:085\$160 | - | 4.738:483\$390 | - | - 144:398\$230 |

31

II

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | | | 1912 | | | | DIFERENÇAS | | | |
|-------------------------------|------------|-------|---------|-------|------------|-------|---------|-----------|------------|-------|---------|--|
| | PERCURSOS | | RECEITA | | PERCURSOS | | RECEITA | | PERCURSOS | | RECEITA | |
| | Total | Médio | Média | Média | Total | Médio | Total | Médio | Total | Médio | Média | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1ª classe..... | 2.324.700 | 100,4 | 63,4 | 106,9 | 2.848.444 | 106,9 | 60,4 | 523.744 | 0,5 | 3,0 | | |
| » 2ª » | 5.830.080 | 71,3 | 32,9 | 72,7 | 6.464.865 | 72,7 | 32,0 | 634.785 | 4,4 | 0,3 | | |
| Total | 8.154.780 | 77,8 | 41,6 | 89,6 | 9.313.309 | 89,6 | 41,1 | 1.158.529 | 2,8 | 0,5 | | |
| Bagagens e encomendas..... | 181.417 | 122,6 | 513,9 | 427,2 | 482.985 | 427,2 | 512,9 | 1.508 | 4,6 | 1,0 | | |
| { Em trens de passageiros | 233.126 | 139,8 | 40,1 | 90,3 | 435.572 | 90,3 | 45,0 | 97.554 | 40,5 | 4,9 | | |
| Animacs. » » cargas..... | 13.897.802 | 199,2 | 14,6 | 194,4 | 14.831.659 | 194,4 | 14,1 | 936.827 | 4,8 | 0,5 | | |
| Total..... | 14.130.928 | 197,8 | 15,0 | 192,4 | 14.970.199 | 192,4 | 14,4 | 839.271 | 5,4 | 0,6 | | |
| Café..... | 132.408 | 108,4 | 166,6 | 179,7 | 271.376 | 179,7 | 168,9 | 138.968 | 62,3 | 2,3 | | |
| Outras mercadorias..... | 14.983.421 | 175,9 | 60,2 | 203,7 | 17.343.510 | 203,7 | 56,3 | 2.360.089 | 27,8 | 3,9 | | |

LOCOMOÇÃO

1.º Movimento de trens:

Circularam durante o anno 6.990 trens, que percorreram 781.037 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

| Especie | Numero | Percurso |
|---|--------------|----------------|
| Trens de passageiros..... | 1.143 | 316.983 |
| » mixtos | 556 | 35.384 |
| » de cargas | 3.274 | 324.638 |
| » ao serviço da construção | — | — |
| » de lastro ao serviço da estrada | 2.017 | 104.032 |
| Total..... | 6.990 | 781.037 |

2.º Percurso das locomotivas:

| | |
|---|----------------|
| Locomotivas ao serviço do trafego..... | 806.776 |
| Locomotivas ao serviço do lastro (construção) | — |
| Locomotivas ao serviço do lastro (trafego) | 74.403 |
| Locomotivas em trens eseciaes mão remunerados | 11.500 |
| Locomotivas em trens de lenha..... | 62.151 |
| » escoteiras | — |
| » em manobras..... | — |
| Total..... | 954.830 |

3.º Material rodante:

O material rodante deste ramal em 31 de dezembro de 1913 era o seguinte:

| | |
|---|-----------|
| Locomotivas | 19 |
| Carros de passageiros de 1ª classe..... | 5 |
| » » » 2ª » | 5 |
| » mixtos | — |
| » eseciaes | — |
| Total..... | 10 |
| Wagões para correio..... | — |
| » » e bagagem..... | 1 |
| » » bagagem..... | 4 |

| | |
|----------------------------------|---------|
| Wagões para animaes..... | 15 |
| » fechados para mercadorias..... | 52 |
| » abertos para mercadorias..... | 24 |
| » para inflammaveis..... | — |
| » plataforma | — |
| » de lastro..... | 18 |
| » diversos | 12 |
| Total..... | 126 |

4.º Material reparado:

Foram dispendidos 13:384\$800 com a reparação de locomotivas e 18:465\$100 com a de carros e wagões.

5.º Consumo de combustivel e lubrificantes:

Foram dispendidos 358:144\$540 com combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro:

| Materiaes | Quantidade | Importancia |
|-----------------|------------------|--------------|
| Carvão | 3.623.740 | 155:820\$820 |
| Lenha | 55.467 | 194:134\$500 |
| Graxa | — | — |
| Engine oil..... | 6.219 | 2:139\$330 |
| Car oil..... | 4.955 | 1:298\$240 |
| Estopa | 6.244 | 2:060\$520 |
| Valve oil..... | 5.308 | 2:691\$160 |
| Total..... | 358:144\$540 | |

VIA-PERMANENTE-EDIFICIOS

1.º Material substituido:

| Designação | Quantidade | Importancia |
|---|------------|--------------|
| Trilhos de aço..... | 4.499 | 199:840\$000 |
| » » ferro..... | — | — |
| Pregos | 15.450 | 6:362\$000 |
| Tirefonds | 4.000 | 4:000\$000 |
| Parafusos | 8.076 | 1:810\$000 |
| Chapas de junção (pa- res) | 8.654 | 16:417\$027 |
| Parafusos de junção.. | 33.117 | 1:615\$965 |
| Dormentes de madeira. | 46.225 | 80:898\$494 |
| » » aço..... | — | — |
| Agulhas | — | — |
| Apparelhos completos para desvios..... | 17 | — |
| Postes telegraphicos.... | 30 | 684\$270 |
| Fios telegraphicos..... | — | — |

| Designação | Quantidade | Importancia |
|--------------------------------------|------------|-------------|
| Isoladores | — | — |
| Estacas para cercas.... | — | — |
| Arame (rolos)..... | 162 | 2:295\$056 |
| Lastro de pedra (metro linear) | 1.739 | 12:090\$468 |
| Lastro ordinario..... | — | — |
| Diversos | — | — |

2.º Conservação e obras novas:

A via-permanente e os edificios foram mantidos em boas condições de conservação.

Os serviços e obras mais importantes foram:

Construcção de:

10 boeiros, respectivamente nos kilometros 170, 174, 192, 196, 205, 208, 212, 215, 270 e 283;

Uma estação, a de Angatuba, com armazem e casa para o respectivo agente;

Aterro e regularização do pateo de Angatuba;

Muro de arrimo no kilometro 374.

HORARIOS E TARIFAS

Os horarios e tarifas deste ramal foram modificados de conformidade com o que ficou dito com relação ao ramal de Tibagy.

ACCIDENTI

Houve durante o anno 50 descarrilamentos e tres collisões de trens.

Destes accidentes resultaram avarias para seis locomotivas e oito vehiculos diversos; não houve mortes nem ferimentos.

SOROCABANA RAILWAY

LINHA DE SALTO GRANDE AO PORTO TIBIRIÇA, EM CONSTRUCCÃO

Pelo decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, foi transferido para o porto Tibiriçá, no rio Paraná, na parte mais conveniente para a travessia desse rio, o ponto terminal do ramal federal da «Sorocabana Railway» que, partindo da estação de Capão Bonito, demandava Agua Boa, na foz do rio Tibagy.

Para esse fim foi mantida por kilometro a mesma garantia de juros concedida pelo decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888, e modificada a orientação do primitivo traçado, a partir de Salto Grande do Paranapanema, cuja estação já estava aberta ao trafego, desde 12 de outubro de 1909.

Por decreto n. 8.485, de 1 de setembro de 1910, foram approvados os primeiros estudos, na extensão de 75.280 metros, cujos trabalhos de construcção estiveram em andamento durante o anno.

Ainda pelos decretos ns. 10.375 e 10.602, de 30 de julho e 11 de dezembro, approvaram-se os estudos definitivos dos dous ultimos trechos desse ramal, nas extensões de 158.423 e 161.123 metros, respectivamente.

Esses estudos já se achavam concluidos em 1912, mas só em 1913 foram approvados pelo Governo.

A 31 de dezembro a linha estava locada até o kilometro 186, de Salto Grande, roçada até o 473 e destocada até o 424, isto é, foram locados, roçados e destocados durante o anno, respectivamente, 110.430, 97.430 e 48.430 metros de linha.

O movimento de terra ficou concluido em 58.720 metros, dando, pois, logar ao leito em 110 kilometros, de Salto Grande.

As obras d'arte construidas foram as seguintes:

1ª, *ponte sobre o rio Novo*, kilometro 0 — 343 — Tem 30 metros de vão, repousando a viga metallica do typo «Warren», estrada inferior, sobre encontros de alvenaria de pedra.

Ponte sobre o rio Páo d'Alho, kilometro 25 + 385 — Tem 19 metros de vão, repousando a viga typo «Monié», estrada superior, sobre encontros de alvenaria de pedra, assentes em fundações de concreto.

Ponte sobre o rio Pary, kilometro 54 + 291 — Tem 30 metros de vão, repousando a viga typo «Warren», estrada inferior, sobre encontros de alvenaria, assentes em afloramentos de diabase;

2ª, *boeiros em arco*:

Kilometro 23 + 268 — Vão de 1^m,5, arco pleno e comprimento de 43 metros. Os muros e a calçada são de alvenaria ordinaria; o arco é de tijolos.

Kilometro 28 + 600 — Vão de dois metros, arco abatido e comprimento de 44 metros. Os muros e a calçada são de alvenaria ordinaria; o arco é de concreto armado.

Kilometro 47 + 538 — Vão 1^m,5, arco abatido e comprimento de 43 metros. Foi construido nas mesmas condições do anterior.

Kilometros 27 + 732 e 30 + 589. Foram construidos dois pequenos boeiros em arco de 0^m,60 e 0^m,50 de vão;

3ª, *boeiros abertos* — Foram construidos 21, até o kilometro 51 + 542;

4ª, *passagens inferiores* — Construiram-se seis até o kilometro 52 + 371;

5ª, *caixa d'agua* — Foi installada uma no kilometro 16 + 869;

6ª, *edificios* — Foram construidas as estações de Pau d'Alho e Palmital, respectivamente nos kilometros 16 + 901 e 39 + 686, ficando quasi concluida a construcção da de Platina, locada no kilometro 53 + 500; fizeram-se as casas de portadores das duas primeiras estações, iniciando-se a construcção da ultima; a de morada de empregados em Pau d'Alho e seis casas de turma, ficando começada a construcção da dos empregados em Platina;

7ª, *via-permanente* — Assentaram-se trilhos em 50.770 metros de linha, ficando, pois, a via-permanente installada até o kilometro 69 + 770. Empregaram-se cerca de 1.500 dormentos por kilometro, sendo quasi todos de peroba, com as dimensões de 0^m,16 × 0^m,18 × 2^m,20. Os trilhos são de aço e pesam 26 kilos por metro corrente;

8ª, *cercas* — Estão feitas até o kilometro 70;

9ª, *telegrapho* — Foi installado até á estação de Platina, tendo, pois, sido extendidos os respectivos fios na extensão de 36.500 metros.

A tomada de contas das despezas de construcção das linhas federaes da « Sorocabana Railway » foi regularmente feita até o primeiro semestre de 1912. O capital então reconhecido foi de 28.969:216\$8857. Dahi para cá, não se tem realizado esse trabalho, por ter o Estado de São Paulo solicitado da União fossem reconhecidas como despezas as importancias effectivamente pagas á companhia empreiteira e as dispendidas com a necessaria fiscalização da empreitada, bem como com o fornecimento do material rodante e de tracção.

Trata-se de um contracto de empreitada fiscalizada, ao preço de 50:000\$ por kilometro, que apenas não comprehende o material acima referido.

As duas ultimas secções da linha para Porto Tibiriçá, cujos estudos definitivos foram approvados durante o anno, estão orçadas em 7.796:258\$630 e 12.070:538\$822, respectivamente. Ha, porém, a considerar ainda a importancia de 1.752:624\$, relativa ao material rodante não contemplado nos orçamentos feitos. E como a primeira secção tinha sido orçada em 3.570:910\$490, attinge a 25.190:331\$942 o orçamento geral para a extensão de 394.826 metros de linha, isto é, a 63:800\$ por kilometro.

O capital de juros garantidos para esta linha é apenas de 30:000\$ por kilometro.

Linhas Coloniaes

I

PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO FUNILENSE

Por decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, foi concedida a subvencção de 15:000\$ por kilometro para o prolongamento da Estrada de Ferro Funilense de propriedade do Estado de S. Paulo, da estação de « Arthur Nogueira » até a margem do rio Mogy Guassú. Nos termos desse decreto, a restituição das importancias pagas a titulo de subvencção se fará na razão da renda liquida de toda a Estrada de Ferro Funilense, pelo que se tomarão annualmente as suas contas de receitas e despezas.

Apenas para os effectos dessa restituição ficará essa linha sob a fiscalização da Inspectoria, tendo sido observados os regulamentos e instrucções federaes sómente na construcção das obras do prolongamento subvencionado.

Os estudos definitivos foram approvados pelo decreto n. 8.103, de 21 de julho de 1910, e modificados posteriormente por uma variante aceita, conforme aviso n. 195, de 14 de novembro do mesmo anno.

A 1 de dezembro de 1911 foi aberto ao tráfego o primeiro trecho de 14 kilometros; a 2 de julho seguinte, outro de 21, e, finalmente, a 20 de novembro ultimo, o trecho restante de sete kilometros de extensão.

A subvenção a pagar pela União eleva-se, pois, a 630:000\$000, tendo, como foram, sido recebidos por esta Inspectoria os citados trechos do prolongamento na extensão total de 42 kilometros.

Os trabalhos executados durante o anno referem-se ao ultimo trecho de sete kilometros, que comprehende a estação « Padua Salles », á margem direita do rio Mogy Guassú, um gyrador, uma caixa d'agua, duas casas para empregados e uma casa de turma.

As obras d'arte construídas foram: uma ponte de 11 metros de vão sobre o ribeirão do Conchavo e um boeiro capeado de 0^m,60 × 0^m,80, no correjo do Catingueiro.

Os trilhos empregados são usados, de 14 kilos por metro corrente, em bom estado de conservação.

Os trabalhos de construcção desse prolongamento ficaram inteiramente concluídos com o estabelecimento das cercas lateraes.

Durante o tempo da construcção, o Governo do Estado entrou regularmente para o Thesouro Nacional com as quotas de fiscalização a que se obrigou pelo contracto assignado com o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

A 20 de novembro foi toda a linha aberta ao tráfego, nella observando-se as tarifas e horarios approvados pelo Governo do Estado.

II

MOGY DAS CRUZES A' FAZENDA « RIO CLARO »

Esta linha foi concedida com subvenção, privilegio de zona por 60 annos e isenção de direitos aduaneiros para a importação dos materiaes necessarios á sua construcção e custeio, pelo Ministerio da Agricultura, conforme o decreto n. 8.318, de 20 de outubro de 1910, ao Sr. coronel Paulo Orozimbo de Azevedo; mas por decreto n. 9.003, de 4 de outubro de 1911, foi auctorizada sua transferencia aos Srs. Paulo Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa e Henrique Palm, ou á empresa que organizassem.

A restituição da subvenção de 15:000\$ por kilometro, concedida apenas para 60 dessas unidades, começará a ser effectuada, por prestações annuaes de 10 %, 10 annos depois da linha entregue ao tráfego.

Os estudos dos primeiros 20 kilometros foram approvados pelo decreto n. 9.435, de 13 de março de 1912, sendo em seguida atacada a construcção desse trecho, cujo leito está quasi concluído.

Ao que consta á fiscalização, foram, durante o anno, executados os estudos definitivos do resto da linha, tendo-se terminado o preparo do leito nos primeiros 20 kilometros acima referidos.

Em virtude do decreto estadual n. 2.031, de 8 de abril de 1914, essa linha ferrea está sendo construída no regimen da lei n. 30, de 13 de junho de 1892.

Os concessionarios, que não se correspondem com a fiscalização, jámais concorreram com as quotas a que se obrigaram pelo seu contracto.

III

TABATINGA A NOVO HORIZONTE E LIGAÇÃO DE BOCAINA A
BARIRY A' ESTAÇÃO DE AYROSA GALVÃO, PASSANDO POR
JAHU'.

São linhas colonias concedidas á Companhia Estrada de Ferro do Dourado pelo decreto n. 8.104, de 21 de julho de 1910, com privilegio de zona por tempo indeterminado, isenção de direitos aduaneiros para a importação dos materiaes necessarios á sua construcção e custeio e subvenção de 15:000\$ por kilometro até as extensões de 53 e 36 kilometros, respectivamente.

A linha do rio Tieté foi concedida a partir de Ibitinga, sendo, porém, posteriormente auctorizada a mudança para S. João das Tres Barras (Tabatinga).

A restituição das quantias que fossem pagas a titulo de subvenção começaria cinco annos depois de inauguradas as linhas, na razão de 10 %, annualmente.

Durante o anno foram abertos ao trafego 21 kilometros da ligação a Ayrosa Galvão; 13.120 metros da linha para Novo Horizonte tiveram sua construcção concluida.

Nenhuma subvenção foi, até agora, paga á concessionaria, que, tendo, por escriptura publica de 10 de janeiro, feito, com os banqueiros Louis Dreyfus, um emprestimo hypothecario de 22.000.000 de francos, perdeu, por isso mesmo, direitos a quaesquer favores do Governo da União. A clausula XVII das approvadas pelo decreto da concessão não permite semelhante procedimento da concessionaria, que, além disso, desde o segundo trimestre de 1913, deixou de recolher as quotas de fiscalização a que se obrigou.

Do mesmo modo que os concessionarios da linha de Mogy das Cruzes, acha-se a Companhia do Dourado de posse da concessão do Estado, quanto ás mesmas linhas concedidas e subvencionadas pela União.

IV

TAUBATE' A NATIVIDADE

Esta linha colonial foi outorgada pelo decreto n. 8.156, de 18 de agosto de 1910, com privilegio de zona, por tempo indeterminado, quanto á subvenção de 15:000\$ por kilometro, concedida sobre a extensão de 67, e mais ainda isenção de direitos aduaneiros para a importação dos materiaes necessarios á sua construcção e custeio.

Por aviso n. 126, de 26 de agosto, foi approvado o reconhecimento apresentado pelos concessionarios fóra do prazo contractual. Como, porém, não fossem, até agora, submettidos á approvação do Governo os respectivos estudos definitivos, continúa a concessão incursa na pena de caducidade.

Demais, tambem estes concessionarios não tem pago as quotas de fiscalização.

GUARATINGUETA' AO MUNICIPIO DE PINDAMONHANGABA

Foi concedida a Fabio Botelho pelo decreto n. 8.340, de 5 de novembro de 1910, com privilegio de zona pelo prazo de 60 annos e subvencão de 15:000\$ por kilometro, até ao numero de 51.

Esta concessão está incursa na pena de caducidade por estarem excedidos os prazos marcados para a apresentação dos estudos respectivos.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

TRECHO DE ITAPURA A CORUMBA'

O regimen adoptado para a construcção desta estrada de ferro foi o prescripto na lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, com as seguintes modificações:

1ª, limitação de preço maximo que, pela clausula III do respectivo contracto de construcção, foi fixado em 40:000\$, ouro;

2ª, delegação á companhia de proceder aos estudos definitivos, clausulas IX e X, com a condição préviamente determinada, clausula III, de que a extensão da linha não poderia exceder de 967 kilometros;

3ª, condição do pagamento dos trabalhos executados ser feito por medições trimensaes.

Estas alterações no regimen da lei citada foram feitas, tendo por base a auctorização contida no n. 7 do art. 22 da lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, que mandou applicar para a construcção das linhas ferreas aquelle regimen ou outros que não importassem em maiores onus para o Thesouro.

O prazo, para que ficasse concluida a construcção da linha, de modo que fosse possivel ser estabelecido o trafego provisorio desde Itapura até Porto Esperança, foi fixado em 30 de setembro de 1910, clausula XVII; mas naquella data, estando a linha muito longe de ser atacada em toda a sua extensão, quanto mais de se achar concluida, o Governo, por solicitação da companhia, prorogou o citado prazo por 18 mezes, decreto n. 8.355, de 8 de novembro de 1910. Esta prorogação estava a terminar, quando a companhia requereu a concessão de mais 18 mezes de prazo.

Ora, um dos inconvenientes da modificação do regimen da lei 1.126 foi justamente este de contrahir o Governo a obrigação de fazer os pagamentos dos trabalhos executados, quando aquella lei mandava que os pagamentos fossem feitos á medida que fossem recebidas as secções da estrada concluidas, com o material fixo e rodante correspondente.

Deste novo regimen, resultou o inconveniente que em outubro de 1912, já tendo o Governo despendido com a construcção desta estrada a elevada somma de 29.616:511\$773, apenas tinha sido entregue ao trafego o pequeno trecho que vae de Itapura a Jupia', com 25 kilo-

metros. Consultado por V. Ex. sobre a procedencia dos motivos que allegou a companhia no seu pedido de prorogação, interpondo o meu parecer, prestei em 3 de outubro as informações constantes do officio n. 1.917, que transcrevo:

« Exmo. Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves, M. D. Ministro da Viagem e Obras Publicas.

Dando cumprimento ao despacho de V. Ex. no processo remettido a esta Inspectoria, em 13 de março deste anno, relativo á petição em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil solicita uma nova prorogação de prazo, por 18 mezes, para conclusão das obras de Itapura a Corumbá, tenho a informar, de accordo com os dados fornecidos pelo engenheiro-chefe do 11º Districto, que a companhia tem em trafego sómente 25 kilometros, de Itapura a Jupia, tendo, porém, já assentados trilhos em 468 kilometros, estando mais preparados para assentamento de trilhos 222, faltando apenas o trecho comprehendido entre Rio Pardo e Campo Grande, na extensão de 143 kilometros.

Ainda não foi começada a ponte sobre o rio Paraná e, em geral, as obras d'arte estão um pouco atrasadas, attribuindo aquelle engenheiro este facto á deficiencia de locomotivas para attender ao transporte de materiaes. O aterro do pantanal do rio Paraguay, em cerca de 40 kilometros, está com o grade ainda abaixo da altura do projecto, resentindo-se, finalmente, os trabalhos, segundo informa o mesmo engenheiro, de falta de continuidade e, consequentemente, de uniformidade na administração.

Sem duvida, o esforço da companhia, que tem já avultados capitaes empregados nesta estrada, e que, apesar de ter tido de lutar com os selvícolas, a insalubridade de varias zonas que teve de atravessar, a escassez de trabalhadores, pela concorrência vantajosa que lhe fazem outras estradas e trabalhos, no paiz e no estrangeiro, e, finalmente, com a carestia da região, pouco povoada, construir annualmente uma média de 200 kilometros é uma razão ponderosa para se lhe conceder o novo prazo pedido; mas, attendendo-se a que não são pequenos os sacrificios do Thesouro Nacional, que já importam em 29.616:511\$773, já feitos para ter-se em trafego a insignificante extensão de 25 kilometros de linha, sou de parecer que seja concedida a prorogação de prazo, improrogavel, por 18 mezes, para a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil entregar ao trafego definitivo a linha de Itapura a Corumbá em toda a sua extensão, ficando a mesma companhia obrigada:

1.º A entregãr ao trafego provisório, dentro do prazo de 60 dias, os trechos:

a) de Jupia ao Rio Verde, no kilometro 220, com a extensão de 195 kilometros de linha;

b) de Porto Esperança á estação de Correntes, com 278 kilometros de extensão;

2.º A concluir dentro do mesmo prazo de 60 dias as estações de Correntes, Ribeirão Claro, Rio Verde, as casas de turmas, caixas d'agua, cerca da linha e linha telegraphica;

3.º A iniciar dentro de 90 dias:

- a) a construcção da ponte sobre o rio Paraná;
- b) o levantamento do *grade* do pantanal do Paraguay para alcançar a altura do projecto;

4.º A submeter dentro de 30 dias á approvação do Governo:

- a) as tarifas e o regulamento da estrada;
- b) o horario dos trens;

5.º A adquirir immediatamente quatro locomotivas, mais duas, assim como quatro carros de passageiros dentro do prazo de seis mezes e, bem assim, a proceder immediatamente á montagem do novo rebocador *Marechal Hermes*;

6.º A adoptar provisoriamente para a travessia do rio Paraná as seguintes tarifas, que só poderão ser cobradas até o fim do prazo da prorogação de 18 mezes:

Passageiros — Por um de qualquer classe, 500 réis;

Encomendas e bagagens — Por volume, qualquer que seja o tamanho ou peso, 200 réis;

Mercadorias — Por despacho e por kilo, até mil kilos, por kilo, 10 réis;

Por tonelada ou fracção de tonelada que exceder de uma tonelada, 1\$000;

Animaes — De pequeno talhe, 200 réis;

De grande talhe, 500 réis.

7.º Pagar por dia pelo excesso de cada um dos prazos ora fixados a multa de 1:000\$000.

8.º Finalmente, prescrevendo a letra A do n. V do art. 1.056, da lei n. 2.527, de 31 de dezembro de 1911, que, sempre que forem modificados os contractos, seja estabelecida a clausula da abolição da isenção de direitos, sou do parecer que fique estabelecida, como uma das condições da prorogação do prazo, a abolição da isenção de direitos de que goza a companhia.

E' o que me cumpre sujeitar ao alto juizo de V. Ex. em obediencia ao vosso despacho de 4 de setembro ultimo, a que acima tive a honra de referir-me. Saude e Fraternidade.
— J. E. Lima Brandão, Inspector Federal das Estradas, interino. »

De inteiro accôrdo com este meu parecer acima transcripto, V. Ex. deu á petição da companhia o despacho de 21 de outubro de 1912, expressado nos seguintes termos:

« Concedo a prorogação pedida, marcando novos prazos para o inicio de varios trabalhos e aceitando a companhia as modificações necessarias indicadas no parecer da Inspectoria Federal das Estradas. »

Não se conformando a companhia com as condições e obrigações que lhe foram impostas, requereu a V. Ex. reconsideração deste despacho.

Depois de devidamente estudado e informado por esta Inspectoria e nessa Secretaria de Estado, este pedido de reconsideração foi indeferido por V. Ex., em data de 26 de dezembro, nos seguintes termos:

«Não tendo sido apresentadas novas razões que justifiquem a reconsideração pedida, mantenho inteiramente o despacho anterior, concedendo a prorrogação com novos prazos improrogáveis, para início e conclusão das obras restantes, de accordo com as indicações apresentadas pela Inspectoria Federal das Estradas».

Posteriormente, em 30 de dezembro, ainda de 1912, foi expedido o seguinte decreto em que veem exactamente transcriptos os termos do primeiro despacho de prorrogação:

«DECRETO N. 9.970 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1912

Proroga por 18 mezes o prazo estipulado na clausula XIX do contracto a que se refere o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, para a conclusão das obras da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e ás informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por 18 mezes, a findar em 30 de setembro de 1913, o prazo estipulado na clausula XIX do contracto a que se refere o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, para a conclusão da construcção das obras da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, mediante as seguintes condições:

1.ª Entregar ao trafego provisório dentro do prazo de 60 dias os seguintes trechos:

a) de Jupiá ao Rio Verde, no kilometro n. 220, com a extensão de 195 kilometros de linha;

b) de Porto Esperança á estação de Correntes, com a extensão de 278 kilometros de linha.

2.ª Concluir dentro do mesmo prazo de 60 dias as estações de Correntes, Ribeirão Claro, Rio Verde, as casas de turmas, caixas d'agua e linha telegraphica.

3.ª Iniciar dentro de 90 dias:

a) o levantamento do *grade* do pantanal do Paraguay, para alcançar a altura do projecto;

b) a construcção da ponte sobre o rio Paraná, afim de ficar terminada dentro desta prorrogação.

4.^a Submeter dentro de 30 dias á approvaçãõ do Governo:

- a) as tarifas e o regulamento da estrada;
- b) os horarios dos trens.

5.^a Concluir dentro do prazo de cinco mezes a cerca da linha.

6.^a Adquirir immediatamente quatro locomotivas, assim como quatro carros de passageiros dentro do prazo de seis mezes e, bem assim, a proceder immediatamente á montagem do novo rebocador *Marechal Hermes*.

7.^a Adoptar provisoriamente para a travessia do rio Paran as seguintes tarifas, que s poder ser cobradas at o fim do prazo da prorrogaç de 18 mezes:

Passageiros:

Por um de qualquer classe..... \$500

Encommendas e bagagens:

Por volume, qualquer que seja o tamanho ou peso..... \$200

Mercadorias:

Por despacho e por kilo at mil kilos,
por kilo..... \$010
Por tonelada ou fracç de tonelada
que exceder a uma tonelada..... \$1000

Animaes:

De pequeno talhe..... \$200
De grande talhe..... \$500

8.^a Pagar por dia e pelo excesso de cada um dos prazos ora fixados a multa de 1:000\$000.

9.^a Fica abolida a isenç de direitos aduaneiros de que gosa a companhia em virtude de seus contractos.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1912, 91^o da Independencia e 24^o da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Jos Barbosa Gonçlves.»

Deante desta attitude, sempre mantida com a maior segurança e desassombro por V. Ex., e compellida por esta Inspectoria, a companhia inaugurou e entregou ao trafego em 31 de dezembro as seguintes estaçes:

a) trecho de Itapura a Campo Grande:

| | Kms. |
|-----------------------------|---------|
| 1. Tres Lagóas..... | 36,483 |
| 2. Cervo | 62,536 |
| 3. Arapuá | 84,830 |
| 4. Burity | 108,739 |
| 5. Barão do Rio Branco..... | 150,787 |
| 6. Ribeirão Claro | 192,397 |
| 7. Rio Verde..... | 220,397 |

b) trecho de Porto Esperança a Campo Grande:

| | |
|----------------------------|---------|
| 1. Porto Esperança..... | 0,000 |
| 2. Carandalal | 38,000 |
| 3. Botoquene | 60,000 |
| 4. Caduveus | 80,000 |
| 5. Guaycurús | 100,000 |
| 6. Saloba | 136,000 |
| 7. Miranda | 151,000 |
| 8. Visconde de Taunay..... | 192,000 |
| 9. Aquidanan | 229,000 |
| 10. Pirapitangas | 261,000 |
| 11. Correntes | 278,000 |

Da presente exposição se conclue que em 1 de janeiro de 1913 era a seguinte a extensão das linhas em trafego:

| | Kms. |
|-------------------------------------|---------|
| a) Itapura — Rio Verde..... | 220,397 |
| b) Porto Esperança — Correntes..... | 278,000 |
| Total..... | 498,397 |

Com a inauguração das estações acima mencionadas, estava cumprida, com a transgressão apenas de oito dias, no prazo fixado, a primeira das condições impostas no decreto acima transcripto para que se tornasse effectiva a concessão requerida de prorrogação no prazo do contracto de construção.

A companhia ainda uma vez requereu reconsideração dos despachos de 21 de outubro e 26 de dezembro e este pedido foi por V. Ex. indeferido em 11 de março de 1913. Assim, continuaram em pleno vigor todas as outras condições estabelecidas no decreto de prorrogação.

Não tendo a companhia dado cumprimento ás outras obrigações e tendo esta Inspectoria exacto conhecimento que o trafego entre Porto Esperança e Correntes estava sendo feito de modo completamente anarchico, não correspondendo de modo algum aos elevados interesses da importante zona a que deveria servir, soffrendo repetidas interrupções, quer por greve do pessoal operario, por falta de pagamento dos seus salarios, quer pelo pessimo estado de conservação da via permanente, serviço effectivamente abandonado em algumas secções, notadamente no trecho que vae de Porto Esperança a Carandalal, resolvei impor á companhia a multa de 1:000\$ por dia de excesso de cada um dos prazos marcados, exactamente nos termos do despacho de V. Ex. e do decreto já citado.

Deste meu procedimento dei conhecimento a V. Ex. em officio n. 541, de 8 de maio de 1913, que transcrevo:

«Exmo. Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves, muito digno Ministro da Viação e Obras Publicas. Cumpro o dever de comunicar a V. Ex. que tendo a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil excedido alguns prazos marcados por V. Ex. como condição do deferimento da petição em que a mesma companhia pediu prorrogação por 18 mezes do prazo para a conclusão das obras da linha de Itapura a Corumbá, incorreu em multas previstas no mesmo despacho. E' assim que excedeu de oito dias o prazo marcado para entregar ao trafego provisório os trechos de Jupia' ao Rio Verde e de Porto Esperança á estação de Correntes; excedeu tambem o prazo para a conclusão das estações de Correntes, Ribeirão Claro e Rio Verde, as casas de turnas, caixas d'agua, cerca da linha e linha telegraphica; não iniciou dentro dos 90 dias que lhe foram fixados a construcção da ponte sobre o rio Paraná. Em consequencia, foi imposta áquella companhia pelo excesso de cada um desses prazos a multa de 1:000\$ por dia, nos termos do referido despacho de V. Ex., a cuja approvaçáo submetto esse acto.

Saude e fraternidade. — *J. E. Lima Brandão* ».

A imposição da multa foi approvada por V. Ex. em aviso n. 55, de 30 de maio de 1913, que passo a transcrever:

«Em resposta ao vosso officio n. 541, de 8 do corrente, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica approvado o vosso acto multando a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil por excesso de prazos fixados pelo decreto n. 9.970, de 28 de dezembro de 1912, e deveis, outrossim, providenciar para que seja effectuada uma inspecção especial naquella via-ferrea, que não tem satisfeito os prazos estabelecidos e que serviram de base á concessão de favores á companhia constructora ».

Em cumprimento á ordem contida no final deste aviso, designei os funcionarios desta Inspectoria engenheiros José Luiz Baptista, chefe de districto, e Pedro Gonçalves de Almeida, fiscal de 1ª classe, para procederem uma inspecção especial em todos os serviços referentes á linha de Itapura a Corumbá, a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, quer na parte referente ás linhas em trafego, quer nos trechos em construcção.

Esta inspecção teve inicio em julho e do seu resultado aquelles funcionarios, em setembro, me apresentaram o relatorio que vac publicado em anexo á presente exposiçáo.

Este documento, justamente apreciado por V. Ex., é uma prova do elevado criterio que presidiu ao cabal desempenho dado por estes dignos funcionarios á missáo de que foram incumbidos.

Tendo a companhia dirigido a V. Ex. um requerimento em que se declarava prompta a rescindir o contracto, mediante certas bases que apresentava para o competente accôrdo, este requerimento me foi remettido por ordem de V. Ex. para dar meu parecer.

Cumprindo essa determinação dirigi a V. Ex., em 14 de outubro, o officio que transcrevo:

« 1.236 — Exmo. Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves, muito digno Ministro da Viação e Obras Publicas. A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, tendo deixado de concluir as linhas, cuja construcção e arrendamento contractou, de accôrdo com o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, dentro do prazo estipulado no de n. 9.970, de 30 de dezembro de 1912, que prorogou os estabelecidos na clausula XIX do respectivo contracto, e, ainda mais, tendo, por factos positivos e declarações formaes a V. Ex., demonstrado não se achar aparelhada para dar execução ao respectivo contracto, incidiu, evidentemente, não só na multa prevista na condição XVIII do artigo unico do referido decreto n. 9.970, como no disposto nas clausulas XIX e XLIX do contracto, em virtude das quaes caducará este de pleno direito, independente de interpeção ou acção judicial, perdendo a companhia a caução de que trata a clausula XVIII e sem que tenha direito a indemnização alguma.

Por estas disposições está o Governo no pleno direito, desde 1 do corrente, de decretar a caducidade do contracto, independente de interpeção ou acção judicial, e de apropriar-se, por lhe pertencer, nos termos da clausula XVIII, da caução da companhia proveniente das retenções de cada pagamento a ella feito, pelos trabalhos realizados (clausula XIX) e sem direito a indemnização alguma (clausula XLIX).

Em requerimento dirigido a V. Ex., por ordem de quem me foi remettido pelo Sr. director geral de Contabilidade desse Ministerio, e que ora tenho a honra de devolver, declararam os directores da companhia que « tendo em vista sómente os factos que determinam um estado menos conveniente nas relações entre a companhia e o Governo, por V. Ex. tão dignamente representado, relações que tanto convem sejam mantidas no pé de não interrompida confiança, no elevado designio da execução de uma via-ferrea do maior alcance economico, strategico e politico da Republica », a mesma companhia está prompta a rescindir o contracto, estabelecendo, porém, tres bases condicionaes para o respectivo accôrdo.

Essas bases estão assim formuladas:

I

A Companhia Noroeste do Brazil renuncia, não sómente ao seu direito de concluir a construcção da estrada de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, como ainda o de explorar por 60 annos o arrendamento da mesma linha; tudo nos termos das clausulas II, III, XXIV e XXV das que acompanham o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908.

II

A companhia aguarda a liquidação final das suas contas com o Governo da Republica referentes á construcção desta mesma linha Itapura a Corumbá, ou de quaesquer outras contas que com a mesma construcção se relacione ou que della decorram, ficando a cargo do Governo o pagamento immediato dos debitos da companhia para com os empreiteiros e fornecedores.

III

A companhia fará ao representante de V. Ex. entrega da estrada, assim como os almoxarifados, de todas as plantas e perfis e quaesquer outros titulos, contractos e documentos que digam respeito á construcção, com nota especificada do estado tecnico da linha e das suas relações com terceiros, inclusive com o pessoal tecnico, administrativo, auxiliar e operario, ficando ella obrigada sómente pela verdade das suas declarações, e exonerada de quaesquer outras responsabilidades. »

A primeira base é a renuncia formal da companhia não sómente do direito de proseguir na construcção da estrada de Itapura a Corumbá e dali até a fronteira da Bolivia, como do de explorar por 60 annos o arrendamento desta linha, nos termos do contracto firmado, em virtude do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, renuncia perfeitamente dispensavel e que não se comprehende, visto ter a companhia já incorrido na pena de caducidade, por força do disposto na clausula XIX do referido contracto.

Na segunda base, declaram os directores que a companhia aguarda a liquidação final das suas contas com o Governo da Republica, referentes á construcção da linha de Itapura a Corumbá, *ou de quaesquer outras contas que com a mesma construcção se relacione ou que della decorram, ficando a cargo do Governo o pagamento dos debitos da companhia para com os empreiteiros e fornecedores.*

Evidentemente a companhia exorbita com esta pretensão, nos termos em que a formula, e que, propositalmente, gryphei. Deste modo cahiriam sobre o Thesouro Nacional, com todo o seu peso, as consequencias de má gestão financeira ou imperfeita administração tecnica da companhia, da execução do contracto, revertendo sobre aquelle as penas contractuales, que só a ella devem caber.

Em que se firmará a companhia para pretender que o Governo Federal pague as dividas, além das sommas a que tenha ella, porventura, direito, por serviços executados de accôrdo com o contracto?

Ha credores, por certo, privilegiados a quem, a meu ver, o Governo, rescindindo o contracto, terá de pagar, quer tenha quer não tenha á sua disposição saldos pertencentes á companhia, verificados na fórma do contracto. São elles os empreiteiros com os quaes ella está em móra por avultadas quantias. Mas, aos credores chirographarios, a ella, e sómente a ella, cabe pagar ou não, conforme a situação financeira em que se encontrar.

Rescindindo o contracto, de accôrdo com as clausulas no mesmo estabelecidas, cabe ao Governo unicamente fazer proceder á medição final de todas as obras executadas pela companhia e calcular o seu valor, tendo em vista o custo maximo de 40:000\$, ouro, por kilometro (clausula III), incluída a verba de 3:000\$, ouro, para o material rodante (clausula V).

A somma assim obtida, deduzida a caução de que trata a clausula XVIII, balançada com a importancia total até hoje paga á companhia, demonstrará o debito ou credito desta. Si houver credito a favor da companhia, esta responderá pelo debito da mesma para com os empreiteiros, pelas obras effectivamente realizadas e não pagas; e só depois da liquidação deste debito, poderá receber a companhia o saldo verificado para attender ao pagamento de seus demais credores, com os quaes não tem que ver, nem deve tel-o, o Governo Federal.

Não menos exorbitante é a pretensão da companhia na base terceira, quando, declarando que fará a entrega, a que, aliás, está obrigada, « da estrada, assim como dos almoxarifados, de todas as plantas e perfis e quaesquer outros titulos, contractos e documentos que digam respeito á construcção, com nota especificativa do estado tecnico da linha e das suas relações com terceiros, inclusive com o pessoal tecnico, administrativo, auxiliar e operario », diz formalmente que, por este facto, ficará ella obrigada sómente pela verdade das suas declarações e *exonerada de quaesquer outras responsabilidades*.

A entrega da estrada, assim como de todo o material incluído em medições e o que estiver no serviço do trafego, do mesmo modo que as plantas e perfis, etc., da linha, não é uma concessão da companhia, pois, tudo isto pertence ao Governo, que, pelo facto da rescisão, e na fórma do contracto, de tudo tomará conta, estando a companhia obrigada a fazer-lhe a immediata entrega. O que, porém, o Governo não pôde e não deve receber, são as responsabilidades que ella liquidará com o seu capital ou os saldos que porventura tenha de receber.

Quanto aos objectos ainda a cargo dos almoxarifados e adquiridos pela companhia, o Governo está, sem duvida, obrigado a pagar-lhe, por isso que ainda não foram incorporados ao acervo da estrada.

Pelo exposto, creio ter mostrado que a proposta da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil não está nos casos de ser aceita, por envolver responsabilidades para o Thesouro Nacional, responsabilidades que pertencem, de facto, á mesma companhia e que, aceitas pelo Governo Federal, importariam em uma verdadeira inversão dos papeis, pois sobre estes viriam pesar os onus e responsabilidades resultantes da falta de cumprimento do contracto, por parte daquella.

Assim pensando, e salvo melhor juizo de V. Ex., sou de parecer que decretada a caducidade do contracto, nos termos das clausulas XIX e XLIX, por inobservancia da de n. XVII e do disposto no decreto numero 9.970, de 30 de setembro de 1912, que prorogou os prazos nelle estipulados, deverá o Governo:

a) mandar proceder á medição final de todas as obras executadas pela companhia nos termos do respectivo contracto e de accôrdo com os projectos e orçamentos approvados, limitado o maximo kilometrico em 40:000\$, ouro, (clausula III), inclusive a verba de 3:000\$, ouro, para o material rodante (clausula V);

b) mandar proceder igualmente ao arrolamento e calculo do respectivo valor do material existente no almoxarifado, não incluído na

medição final e ainda não incorporado ao trafego pela tomada de contas;

c) balancear a somma destes dous valores, depois de deduzida a importancia da caução estabelecida na clausula XVIII, para os effeitos da clausula XIX, com o debito da companhia para com o Governo Federal, afim de ser apurado o valor do saldo a que, porventura, tenha ella direito;

d) mandar proceder, finalmente, á apuração do debito da companhia para com os empreiteiros das obras, ou pelo exame directo dos livros da companhia, ou pelas contas apresentadas por estes empreiteiros e por ella reconhecidas, e de accôrdo com a medição final realizada, afim de serem pagos os mesmos empreiteiros, por conta da companhia a quem caberá o saldo, porventura apurado, depois da liquidação destes credores.

E' esta, Sr. Ministro, a minha opinião em relação ao processo para a liquidação das contas entre o Governo Federal e a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, em consequencia da rescisão do respectivo contracto, nos termos das clausulas nos mesmos estabelecidas. Como, porém, o assumpto envolve questões evidentemente de direito commercial, penso que, para que o Governo possa agir com segurança, afastando incidentes protelatorios e sempre irritantes, será conveniente a audiencia prévia do consultor juridico do Ministerio.

Saude e fraternidade. — *J. E. Lima Brandão*, inspector federal das estradas, interino ».

Continuando o serviço das linhas em trafego a apresentar a mesma situação de anarchia e a construcção a avançar demoradamente, por isso que a companhia se achava em grande atrazo para com os seus sub-empreiteiros, conforme V. Ex. teve exacto conhecimento, a propria companhia declarou e ficou completamente constatado na inspecção especial procedida, finalmente em 23 de outubro, foi expedido o decreto n. 10.523, que declarou a caducidade do contracto e estabeleceu providencias para que fosse por administração directa do Governo concluida a construcção da estrada, que é uma das mais importantes do paiz e que devidamente terminada, com as condições technicas que no contracto estavam fixadas, constituirá um poderoso elemento para garantia da integridade do territorio da patria.

Nem se comprehende que o Governo continuasse a assistir impassivel e indifferente a se debater a companhia em uma falta absoluta de elementos para reorganizar o serviço e continuasse sempre a infligir os termos expressos e positivos do seu contracto, protelando indefinidamente a conclusão da estrada, sem cuidar de conservar convenientemente os trechos construidos e que tanto sacrificio custaram ao paiz.

Em seguida, para completa explanação do assumpto, transcrevo o decreto que declarou a caducidade do contracto, as instrucções approvadas para completa execução do citado decreto e a mensagem que sobre o assumpto dirigiu ao Congresso Nacional o Exmo. Sr. Presidente da Republica, em 16 de julho de 1913:

«DECRETO N. 10.523 — DE 23 DE OUTUBRO DE 1913

Declara a caducidade do contracto approved pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providências.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Considerando que a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, a que se refere a clausula II do contracto approved pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, não ficou terminada nos prazos fixados na clausula XVII do mesmo contracto, nem dentro das prorogações concedidas pelos decretos ns. 8.355, de 8 de novembro de 1910, e 9.970, de 30 de dezembro de 1912;

Considerando que, no intuito de evitar quaesquer difficuldades á construcção da referida estrada, á qual estão ligados relevantes interesses de ordem publica, o Governo deixou de tornar effectivas as penalidades constantes da clausula XX do mencionado contracto;

Considerando que sua clausula XIX determina a perda da caução de que trata a clausula XVIII, salvo caso de força maior, a juizo do Governo e sómente d'elle, si as obras de construcção dos trechos allí indicados não ficassem concluidas em prazo que, em virtude das prorogações concedidas, se exgottou em 30 de setembro ultimo;

Considerando, outrosim, que a não terminação das obras dentro dos prazos estabelecidos dá lugar á declaração da caducidade de pleno direito do contracto, independente de interpeção ou acção judicial, sem que a companhia concessionaria tenha direito a indemnização alguma, como estipula a clausula XLIX;

Considerando que, conforme resulta, de um modo preciso, do officio n. 1.266, de 21 de outubro corrente da Inspectoria Federal das Estradas, verificaram-se as duas hyptheses previstas nas citadas clausulas XIX e XLIX, não se havendo, por outro lado, caracterizado nenhum caso de força maior, como determinante dos factos apontados;

Considerando a conveniencia de levar a effeito as obras encedadas, directamente pela administração publica,

Resolve:

I. Declarar caduco de pleno direito o contracto approved pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, de conformidade com as suas clausulas XIX e XLIX, sem direito a indemnização alguma para a respectiva concessionaria, Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, e com perda da caução de que trata a clausula XVIII, em proveito dos cofres publicos;

II. Mandar que se prosigam as obras de construcção, administrativamente;

III. Determinar que essas obras sejam custeadas por conta do saldo existente do producto da emissão de cem milhões de francos, feita ao par, de accôrdo com o decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908, e depositada em estabelecimentos bancarios, em nome e a plena e inteira disposição do Governo.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1913, 92° da Independencia e 25° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

José Barbosa Gonçalves. »

Sommando-se os trabalhos já pagos aos medidos, apenas obtem-se o total de 60.036.364 francos. Os trabalhos em andamento mas ainda não medidos orçam por 3.356.000 francos, representando, assim, a somma de 63.392.364 francos, o total geral de todos os trabalhos executados;

3º, a extensão da linha em construção é de 934 kilometros, sendo:

| | Kms. |
|-----------------------------------|------|
| De Itapura a Porto Esperança..... | 837 |
| De Porto Esperança a Corumbá..... | 97 |
| Total..... | 934 |

Entre Itapura e Porto Esperança existem:

Em trafego provisorio:

| | Kms. |
|-------------------------------------|------|
| De Itapura a Rio Verde..... | 220 |
| De Porto Esperança a Correntes..... | 278 |
| Total..... | 498 |

Estes trechos terão ainda de ser concluidos definitivamente;

4º, estão em construção 269 kilometros com movimento de terras acabado, e alguns trechos já providos de trilhos assentados.

Por atacar existem 70 kilometros entre Campo Grande e Itapura e mais 97 kilometros que medeiam entre Porto Esperança e Corumbá.

Faltam ainda a regularização do leito da parte em trafego, as obras definitivas do trecho entre Porto Esperança e Correntes e o fornecimento de material rodante.

Quanto á indicação da cifra necessaria para a terminação da estrada, só poderá ella ser fixada com exactidão após a inspecção geral a que se procede actualmente em toda a linha.

Póde-se, no entanto, obter como elemento o computo de francos 31.410.438, tomando como base o preço maximo kilometrico de 40:000\$, ouro, quantia aquella que terá de ser despendida ainda entre Itapura e Porto Esperança.

Admittida que seja essa cifra, sujeita embora a rectificação, chega-se a um total, a despende, para a construção da linha de Itapura a Corumbá, de 94.802.805 francos;

5º, segundo consta da escripturação do Thesouro, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil deve ao Governo, por adiantamentos feitos, as seguintes quantias recebidas:

| | Francos |
|-------------------------------------|------------|
| Em 23 de julho de 1908 (£ 497.000). | 12.445.013 |
| Em 27 de setembro de 1908..... | 12.000.000 |
| Em 30 de agosto de 1909..... | 5.000.000 |
| Total..... | 29.445.013 |

Havendo sido amortizada, por conta desse debito, a importancia de 5.262.569 francos, resta ainda o Governo a haver da companhia 24.182.444 francos, que representa o saldo dos adiantamentos feitos á mesma.

Cabe, porém, adicionar a esse saldo devedor o respectivo juro, á taxa de 5 %, que é igual á dos titulos emittidos pelo Governo.

Além deste debito, ainda dependente de apuração definitiva, a referida companhia tem para com o Thesouro a responsabilidade do pagamento da differença entre a importancia dos juros da conta corrente, proveniente do deposito a que se refere a clausula IV do decreto já citado n. 6.944, de 7 de maio de 1908, e dos de 5 % correspondentes aos titulos emittidos, differença cujo valor minimo, reconhecido pela propria companhia, é de 3.000.000 de francos.

Em resumo, verifica-se que o debito da companhia importa, pelo menos, em:

| | Francos |
|---|-------------------|
| Saldo dos adiantamentos recebidos.... | 24.182.444 |
| Differença de juros, segundo a propria companhia | 3.000.000 |
| Total..... | <u>27.182.444</u> |

Tão avultada quantia, susceptivel ainda do accrescimo de juros e de rectificação do proprio capital, representa os compromissos assumidos pela companhia para com o Thesouro Nacional.

| | Francos |
|--|------------------|
| Para compensar esse debito, tem a companhia a haver do Governo o valor das medições em processo..... | 6.119.094 |
| e mais o valor dos trabalhos ainda não medidos | 3.356.000 |
| Total..... | <u>9.475.094</u> |

| | |
|---|------------------|
| o qual accrescido das retenções que ficaram em deposito no Thesouro.. | <u>5.651.314</u> |
| Somma..... | 15.126.408 |

Tal é a importancia dos trabalhos a cujo pagamento teria direito a companhia, si não fosse devedora de quantia muito maior ao Governo. Para completar a empreitada a que ella se obrigou, pelo contracto, precisará despendar ainda 31.410.438 francos, pelo menos, não incluindo nesta quantia o preço da ponte sobre o rio Paraná, orçada em 4.512.523 francos.

Rio de Janeiro, 16 de julho de 1913, 92° da Independencia e 25° da Republica. — *Hermes R: da Fonseca.*»

Relatorio da inspecção procedida nos diversos serviços a cargo da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, pelo engenheiro-chefe de districto, José Luiz Baptista e engenheiro-fiscal de 1ª classe, Pedro Gonsalves de Almeida.

I

PORTE GERAL.

O Governo Provisorio da Republica, em 1890, procurando estabelecer um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal, concedeu ao Banco União de S. Paulo privilegio de zona e garantia de juros de 6 % para a linha que, partindo do ponto mais conveniente entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, fosse terminar na villa de Cochim, no Estado de Matto Grosso. Esta directriz, que veiu soffrendo diversas modificações até se transformar na linha actual de Baurú a Itapura, naquella época deveria parecer realmente a mais conveniente para pôr em communicação com a Capital da Republica o vasto, inculdo e abandonado sertão de Matto Grosso. As linhas que se orientavam pela direcção geral do valle do Tieté ainda não tinham tomado o grande desenvolvimento que veiu mais tarde, e que tão poderosamente contribuíram para o progresso do Estado de S. Paulo. A ponta dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana attingia apenas a estação de Botucatu, no kilometro 310, e as linhas da Companhia Paulista andavam muito longe ainda de S. Paulo dos Agudos. Por um lado a soberba matta virgem que se estende desde a margem do rio Paraná até quasi a cidade de Baurú, e pelo outro as grandes quedas, saltos e corredeiras do rio Tieté, impediram que a communicação para Matto Grosso se fizesse por esse caminho. A entrada para o sertão tinha se tornado muito mais facil pela vasta zona comprehendida entre os rios Grande e Paranahyba, mesmo porque a zona dos campos de criação, nestas alturas, passava de Matto Grosso para o Estado de Minas quasi sem solução de continuidade.

Foram, pois, os mineiros de Uberaba e municipios circumvisinhos que penetraram pelo vasto sertão do sul de Matto Grosso e o conquistaram para a communhão brazileira, conforme transparece claramente das paginas tão simples e formosas da «Retirada da Laguna» do Visconde de Taunay.

Era, pois, natural que, em 1890, se cogitando da viação ferrea para Matto Grosso, fosse Uberaba o ponto escolhido das linhas em trafego para origem da nova estrada de ferro. No grande lapso de tempo que vae de 1890 a 1904 o unico andamento que teve a concessão se limitou á apresentação dos estudos definitivos dos primeiros 100 kilometros, os quaes foram approvados pelo decreto n. 1.658, de 20 de janeiro de 1894.

Em 1904, o Banco União de S. Paulo transferio á Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil a concessão, de accôrdo com a auctorização contida no decreto n. 5.266, de 30 de julho, e em outubro esta companhia conseguiu a revisão do contracto primitivo. Esta revisão teve logar com o decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904 e consignava o seguinte paragrapho:

«A linha ferrea de Uberaba a Coxim, de que é cesionaria a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, terá o seu traçado alterado de modo a partir de Baurú, ou de onde fôr mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e terminar na cidade de Cuyabá, devendo seguir pelo valle do Tieté em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná entre o Salto do Urubú-pungá e o porto do Taboado e passando por Bahús acompanhar a serra deste nome até o seu ponto terminal.»

Tão desconhecido era e ainda é o immenso sertão do interior do nosso paiz, que o Governo, querendo de alguma sorte limitar a zona que deveria perflustrar a nova linha, ainda assim deixou o indeterminado de um immenso trapezio cujo menor lado attinge a extensão, de 90 kilometros (distancia que vae do porto do Taboado ao Salto do Urubú-pungá) e complicou a solução com esta condição de acompanhar a serra dos Bahús, que, por uma fatalidade, se antepõe quasi normalmente á direcção geral Baurú-Cuyabá.

Sob o regimen deste contracto, a companhia procedeu aos estudos definitivos da primeira secção de 100 kilometros, os quaes foram approvados em 10 de outubro de 1905 e atacou a construcção de tal sorte que em setembro de 1906 eram inaugurados os primeiros 92 kilometros que vão de Baurú á estação de Lauro Müller. Em fevereiro de 1908 foi inaugurada a estação Miguel Calmon, no kilometro 202.

Aquella condição a que estava obrigada a linha de atravessar o rio Paraná entre o salto do Urubú-pungá e o porto do Taboado, desviou-a do seu rumo natural que ia percorrendo com excellentes condições technicas e que conservou até atravessar o ribeirão Machado de Mello no kilometro 275. Dando uma deflexão de 30° para o norte, a linha procurou attingir a margem do Tieté, levando os exploradores o intuito preconcebido de transpor este rio no lugar denominado Canal do Inferno. Estavam os trabalhos de construcção talvez em sua phase de maior intensidade, quando a companhia conseguiu nova revisão do seu contracto, o que teve logar com a auctorização contida no decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908.

A concessão feita á companhia, por esta novação de contracto, ficou restringida ao trecho de Baurú a Itapura e a secção deste logar a Cuyabá foi substituida pela de Itapura a Corumbá. Dada esta profunda modificação no traçado, era inadmissivel que a linha atravessasse o rio Tieté e a unica solução racional era abandonar o trecho já então construido entre as estações de Araçatuba, kilometro 280, e Aracanguá, kilometro 322, e continuar pelo chapadão elevado divisor de aguas entre os rios Tieté e Aguapehy ou Feio, chapadão cujo extremo de Oeste morre exactamente na corredeira do Jupia. Esta solução, entretanto, muito embora lembrada na época, não foi adoptada pela companhia, que não encontraria meios de justificar perante os seus accionistas na Europa e o Governo no paiz o abandono de semelhante extensão de linha. O rio Tieté foi attingido na altura do salto das Cruzes, kilometro 336, e dahi em diante a linha o acompanha por assim dizer sobre o barranco, muito embora corram impressos muitos mapps em que se acha desenhada como delle afastada alguns kilometros.

O trecho comprehendido entre Anhangahy e Itapura, com 97 kilometros, teve que transpor tamanhos e tão numerosos brejos e atoleiros, que as condições de salubridade se tornaram aterradoras.

Por maiores esforços que empregasse a companhia, chegando a ter em trabalho mais de 3.000 operarios e um serviço medico organizado absolutamente efficiente, só em maio de 1910 foi inaugurada a estação de Itapura, quando pelo seu contracto (clausula XVII) deveria tel-o feito em março de 1909.

O contracto de 1908 foi, por assim dizer, a ultima palavra no tocante á discussão do traçado mais conveniente para a Estrada de Ferro de Matto Grosso, memoravel debate, que desde 1852 se agitava no parlamento pela voz autorizada do Deputado Paula Candido, que em 1876 recebera a contribuição brilhante do Visconde do Rio Branco e em 1904 a do Club de Engenharia.

O traçado actual da Noroeste do Brazil, de Itapura a Corumbá, que provocou a critica elevada e vehemente de Clodomiro Pereira da Silva e mereceu o panegyrico magistral de Euclydes da Cunha é, não ha negal-o, muito racional e conveniente. Atravessado o rio Paraná, em Jupia, a linha sóbe em rampa de 1 % para o chapadão em que se encontra a florescente povoação de Tres Lagoas; dahi sóbe para o divisor de aguas dos rios Sucuruí e Verde, pelas encostas das cabeceiras dos ribeirões Palmito, Gigante e Campo Triste. Poucos kilometros adeante de Serrinha começa a descer francamente para o rio Verde, que atravessa no kilometro 222 (o de Itapura) e dahi sóbe pela encosta do valle do seu affluente rio Formoso até as cabeceiras, galga o divisor e desce para o ribeirão Mantenhina, confluyente do rio Pardo que a linha alcança um pouco a montante da foz do ribeirão Mantena. Uma vez, transposto o rio Pardo, a linha apanha o valle amplo do seu affluente rio das Botas que acompanha até as proximidades da foz do ribeirão do Fialho; sóbe por este ribeirão até o divisor de aguas e dahi desce para Campo Grande, que fica na confluencia dos ribeirões Segredo e Prosa e kilometro 457 a partir de Itapura. De Campo Grande a linha sóbe para a garganta que separa as aguas do Paraná das do Paraguay e dahi desce para o Aquidauana, que acompanha de perto no trecho em que este rio atravessa a serra de Maracajú. E' o trecho mais accidentado que teve de vencer a Noroeste do Brazil e é por isso mesmo muito pittoresco; foi esta mesma serra de Maracajú que mereceu de Taunay as seguintes palavras: «E' realmente grandioso o panorama que se descobre então subitamente. Aos pés do espectador uma vasta planicie cheia de magnificos accidentes; para lá, as grandes orlas de matta que acompanham as sinuosidades das bellas aguas do Aquidauana; ao longe a grande serra de Maracajú com seus picos desnudados, que reflectem os esplendores do sol e coroam toda aquella prodigiosa massa azulada pela distancia».

Tendo transposto o rio no kilometro 554, attinge a linha a villa de Aquidauana no kilometro 609 e no kilometro 614 atravessa de novo o rio cujas aguas abandona na garganta de Moreira, no kilometro 675, para demandar a villa de Miranda, na margem do rio de igual nome, que alcança no kilometro 687. Dahi em diante, descendo pelo valle do Miranda, procura a encosta da Serra da Bodoquena, que acompanha até defrontar com o pantanal do rio Paraguay, o que tem logar

no kilometro 797. Ao sair da villa de Miranda a linha atravessa a baixada de inundação do rio, vulgarmente conhecida por Pantanal.

Neste ultimo lance está a maior valia technica do seu traçado, na phrase de Euclides da Cunha. Do kilometro 797 vae em linha recta a Porto Esperança, que fica no barranco do rio Paraguay, no kilometro 837 da linha.

Como direcção geral a linha desde Itapura até Miranda guarda uma orientação muito segura e de todo ponto conveniente; vae serpenteando ora ao norte ora ao sul do paralelo de 20° 30', do qual talvez o seu ponto mais afastado diste 10 kilometros. Em Miranda, inflectiu para o norte, muito de accôrdo com as condições topographicas e obedecendo á direcção geral dos contrafortes mais occidentaes da Serra da Bodoquena e conserva esta nova direcção até Porto Esperança.

O contracto de revizão, a que vimos alludindo, foi celebrado em virtude de autorização contida no art. 22 da lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, que é assim redigido:

« Fica o Governo auctorizado a applicar para a construcção das linhas ferreas que servem a ligação geral dos Estados o regimen da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, ou outros que não importem onus maiores para o Thesouro ».

O regimen estabelecido pela lei n. 1.126, que providenciou quanto á construcção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, é o seguinte:

« § 1.º O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessario credito, e contractará a construcção com quem mais vantagens offerecer em concorrência publica.

§ 2.º.....

§ 3.º O pagamento das obras da estrada será effectuado por meio de titulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 5 % ao anno, em moeda corrente, ou 4 % em ouro, com a amortização de ½ % ao anno.

§ 4.º Os titulos a que se refere esta lei serão entregues ao contractante á proporção que forem recebidas as secções da estrada concluidas, com o material fixo e rodante correspondente ».

O contracto modificou este regimen. Assim é que a clausula III dispõe o seguinte:

« O Governo pagará á companhia em titulos de 5 %, juros, ouro, ao anno, recebidos por ella ao par, a importancia que fór fixada nos estudos definitivos.... Etc. »

A lei mandava pagar em titulos de 5 % de juros, papel, e o contracto transformou em 5 % de juros, ouro. Posteriormente, em 7 de maio de 1908, foi alterado este systema de pagamento pelo decreto n. 6.944, clausula VI.

Os estudos deveriam ser feitos por pessoal de confiança do Governo no regimen da lei n. 1.126, e o contracto delegou essa incumbencia á companhia, do que resultou a seguinte curiosa anomalia:

Em 7 de outubro de 1909 (decreto n. 7.585) foi approvedo o projecto da ponte sobre o rio Paraná, no Jupiá, e em 16 de junho de 1910 (decreto n. 8.071) foram approvedos os estudos definitivos da linha na extensão de 845,385 kilometros.

De accôrdo com o original desses estudos, que se encontra na Secretaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas, o rio Paraná era transposto no salto do Urubú-pungá, o que obrigava a linha a cortar o grande rio Susuruí.

Dest'arte ficaram approvedos os projectos de duas pontes diferentes sobre o rio Paraná. Releva notar que quando o Governo approvedo os estudos que levavam a linha pelo Urubú-pungá (16 de junho de 1910), já se achavam quasi concluidos cerca de 100 kilometros de linha passando pelo Jupiá e constavam das folhas de medição, que já tinham sido processadas e pagas.

Desta anarchia, resultou que á companhia constructora ficou reservada a faculdade de alterar o traçado, sempre que isto lhe parecesse conveniente. Com inteira segurança, podemos affirmar que do trecho comprehendido entre Itapura e Campo Grande (457 kilometros) nem um metro de linha está de accôrdo com o projecto approvedo e do trecho comprehendido entre Campo Grande e Porto Esperança (380 kilometros) em grandes extensões o projecto foi modificado.

Sem embargo disto, devemos, entretanto, declarar que o traçado que foi adoptado parece ser, de facto, mais conveniente do que o approvedo, apresentando um encurtamento de cerca de 8 kilometros; é indiscutível que o serviço de preparo do leito ficou muito reduzido, bem como foram evitadas obras d'arte de grande vulto (cujas principais são as pontes sobre os rios Sucuruí e das Botas), isto sem sacrificio das condições technicas da linha, quer em planta, quer em perfil.

De accôrdo com a clausula X do contracto, no acto de assignatura do mesmo, foram apresentados os estudos definitivos do primeiro trecho de 62 kilometros a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda, que foram approvedos em 23 de abril de 1908 (decreto n. 6.930).

Em 3 de maio seguinte, foi atacada a construcção em Porto Esperança; vê-se claramente que havia o maximo empenho em dar o maior andamento possivel aos trabalhos. Era a influencia da escola e dos processos de construcção de estrada de ferro em uso nos Estados Unidos da America do Norte que vinham em 30 mezes (clausula XVII do contracto) resolver em definitiva a aspiração nacional semi-secular da viação ferrea para Matto Grosso.

Em longos telegrammas dirigidos ao director-engenheiro chefe da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, em data de 9, 13 e 14 de junho do mesmo anno, o engenheiro fiscal começava a informar sobre o andamento dos trabalhos, declarando que a companhia não possuia fundos em Corumbá para satisfazer os seus mais urgentes compromissos.

Em 14 de julho, o funcionario citado passava, por telegramma, a summa seguinte dos trabalhos executados até 30 de junho:

| | |
|-----------------------------|---------------------------|
| Roçado em matta virgem..... | 201.000m ² ,00 |
| Excavação em terra..... | 5.733m ³ ,000 |

Em 23 do mesmo mez de julho, segundo consta da escripturação do Thesouro, o Governo mandou entregar á companhia a importancia de £ 497.000 ou 12.445.013 francos.

Em 24 de agosto, informava o engenheiro fiscal telegraphicamente:

« Construcção atrozadissima. Apenas 20.000m³,000 aterro ».

Em 27 de setembro seguinte o Governo mandava entregar á Companhia mais a importancia de 12.000.000 francos.

O serviço da construcção proseguiu, procurando-se por todos os modos avançar o assentamento dos trilhos, passando todas as aguas em fogueiras de dormentes ou em provisórias de madeira. Em 30 de setembro de 1909, de accordo com o relatório mensal do engenheiro fiscal, era o seguinte o estado dos trabalhos:

| | |
|---------------------------|------------------------|
| Leito prompto..... | 136 ^{km} ,000 |
| Linha assentada..... | 48 ^{km} ,300 |
| Linhas telegraphicas..... | 100 ^{km} ,000 |

Material existente em Porto Esperança:

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Dormentes | 165.228 |
| Trilhos (de 10 ^m ,00)..... | 30.320 |
| Talas (pares)..... | 36.620 |
| Parafuzos | 102.000 |
| Arruelas | 150.000 |
| Grampos | 2.115.000 |
| Apparelhos de mudança de linha..... | 40 |

Material rodante:

Locomotivas:

| | |
|--|---|
| Pequena de sete toneladas de Orenstein & Koppel..... | 1 |
| Baldwin de 16 ^t ,780..... | 1 |
| Ten Wheel de 36 toneladas..... | 2 |

Carros:

| | |
|---|----|
| Para correio e bagagem, de 10 toneladas.... | 2 |
| Para animaes, de 10 toneladas..... | 2 |
| Para mercadorias, fechados, de 20 toneladas | 15 |
| Plataformas, para lastro, de 20 toneladas... | 78 |
| Plataformas, para lastro, de 10 toneladas.. | 8 |

Em 30 de agosto tambem de 1909, o Governo fazia o terceiro adiantamento á companhia, este no valor de 5.000.000 de francos.

II

ESTADO ACTUAL DO SERVIÇO

I — Linha em trafego de Itapura a Rio Verde com 220,400 kilometros

O serviço do trafego nesta secção estava sendo feito em condições normaes. A travessia sobre o rio Paraná se faz actualmente em um *ferry-boat* provisorio, para o que foi necessario construir dous trechos de linha marginaes ao rio, de tal sorte que os planos inclinados de atracação se acham situados á montante da corredeira do Jupia.

O material rodante em serviço nesta secção é o seguinte:

Locomotivas:

- 4 Ten Wheel de 43^t,2 cada uma;
- 4 Mogul de 33^t,3 cada uma;
- 3 Consolidation de 45^t,0 cada uma.

Carros:

- 1 Especial de inspecção;
- 4 Especiaes de administração;
- 4 Passageiros de 1^a classe;
- 6 Passageiros de 2^a classe;
- 2 Passageiros mixtos;
- 42 Fechados para mercadorias, de 20 toneladas;
- 118 Para animaes, de 10 toneladas;
- 101 Gondolas de 20 toneladas;
- 20 Gondolas de 10 toneladas.

A linha achava-se em boas condições de conservação e segurança, tendo todas as obras d'arte sido construidas de modo solido e conveniente.

II — Linha em trafego entre Porto Esperança e Jacarés, com 306 kilometros

O estado da linha entre Porto Esperança (kilometro 0) e kilometro 40, dous kilometros além da futura estação de Carandasal, é deploravel, não supportando trafego de natureza alguma. Esta é a zona vulgarmente conhecida sob a denominação de pantanal; é a varzea de inundação dos rios Paraguay e Miranda, cuja confluencia fica á montante de Porto Esperança cerca de 40 kilometros. Conforme se vê claramente do perfil que vae em annexo ao presente relatorio, este trecho de linha é todo em aterro, que nunca foi feito na altura conveniente, isto é, acima da cota attingida pela maior enchente observada, que foi a de 1905.

Além de semelhante facto, ha a notar que este immenso aterro de 40 kilometros, foi construido de tal sorte que, durante mezes, fica funcionando como uma verdadeira barragem. Esta varzea que se estende para o norte, apresentando logares em que tem mais de 100 kilometros de largura, recebe agua de duas procedencias ou da enchente do Rio Paraguay ou da do Rio Miranda. Nestas condições, é intuitivo que o aterro deveria apresentar grandes aberturas para livre movimento das aguas; das observações feitas pelo engenheiro Prospero Ariani, em 1912, se conclue que, nos 40 kilometros, devem ser construidas 109 pontes, com a abertura total de 932^m,00.

Juntamos em annexo, a cubação do volume de terra necessario e o orçamento das obras a construir para que a linha fique em condições perfeitas de estabilidade e a cavalleiro da acção erosiva das enchentes.

Do kilometro 40 ao 47 a linha não se encontra em boas condições por isso que o *grade* foi projectado muito baixo, precisando evidentemente de um levantamento de cerca de 0^m,60. Do kilometro 47 ao 91, a linha, comquanto preece de ser concluido o alargamento de alguns côrtes e augmentada a largura da plataforma em diversos aterros, está em condições de supportar um trafego de pequena velocidade. Do kilometro 91 ao 116 (trecho de linha conhecido pela denominação de tangente do Rodrigo), o *grade* foi tambem projectado muito baixo, de tal sorte que, quando cahe qualquer quantidade de chuva, fica em condições de obrigar a interromper o trafego. Do kilometro 116 até o 136 (ponte sobre o rio Miranda) a linha se acha em regular estado de conservação; do 136 ao 151, trecho todo em aterro com um pequeno côrte intercalar de cerca de 100^m,000 de extensão, todo comprehendido no denominado pantanal de Miranda, acha-se em estado satisfactorio. Este aterro, que foi feito de modo racional com as aberturas necessarias para o escoamento das aguas e altura acima da maxima cheia observada, tem resistido perfeitamente bem desde agosto de 1911 ás successivas enchentes. Do kilometro 151 ao 229 (Aquidauana) a linha se acha em regulares condições, apresentando um ou outro pequeno trecho em que precisa de ser levantada. Do kilometro 229 ao 306 (Jacarés), a linha se acha em boas condições de segurança e estabilidade.

No trecho comprehendido em Porto Esperança e Aquidauana (kilometro 0 — 229), foram construidos 183 boeiros sendo alguns de tubos de ferro e testas de alvenaria e outros de tubo de cimento armado, conforme consta da relação detalhada que vae annexa ao presente relatorio, e todas as obras d'arte especiaes foram construidas provisórias, a maior parte dellas com dormentes e vigas de trilhos. Dessas obras, algumas é urgente que sejam substituidas pelas definitivas e entre todas citaremos a ponte sobre o rio Miranda (com 113 metros de extensão) sobre cuja estabilidade temos fundados receios.

De Aquidauana a Jacarés (kilometro 229 — 306) as obras d'arte correntes já estão construidas de modo definitivo e as especiaes estão feitas de madeira, porém, solidas e capazes de resistir por muito tempo.

Quanto ás estações, ainda não estão construidas as de Porto Esperança (kilometro 0), de Carandasal (kilometro 38), Caduveos (kilometro 80), Saloba (kilometro 136) e Taunay (kilometro 192). As

casas de turma estão construídas de Porto Esperança ao kilometro 110 e do kilometro 229 a Jacarés, pelo que além das promptas devem ser construídas mais 12.

Devido ao máo estado da linha e á falta de pagamento ao pessoal operario (atrazado desde dezembro do anno proximo passado), o serviço de trafego não estava sendo executado nas condições de regularidade que seria para desejar.

Material rodante existente nesta secção:

Locomotivas:

- 3 Ten Wheel de 42^t,750;
- 2 Mogul de 18^t,000;
- 4 Mogul de 25^t,200;
- 3 Consolidation de 41^t,400;
- 1 de dous eixos conjugados de 29^t,700;
- 1 de tres eixos conjugados de 8^t,000;
- 1 de dous eixos conjugados de 12^t,000.

Nota — As duas ultimas são procedentes do fabricante Orensteins & Koppel e todas as demais da Baldwin Locomotive Works.

Wagões:

- 2 Para correio e bagagem, para 20 toneladas;
- 34 Fechados para mercadorias, para 20 toneladas;
- 8 Plataformas de ferro para 10 toneladas;
- 115 Plataformas para 20 toneladas;
- 1 Automovel de inspecção;
- 1 Velocipede, idem.

III — Construcção

a) Trecho comprehendido entre Rio Verde, kilometro 220, e Campo Grande, kilometro 457.

A linha estava assentada até o kilometro 258, estando em construcção diversas obras neste trecho de 38 kilometros. A mais importante dessas é a ponte sobre o rio Verde, no kilometro 222, com um vão livre de 48^m,00. A parte de alvenaria desta obra se achava quasi concluída e devemos salientár que este trabalho estava sendo executado de accôrdo com as boas regras da technica.

Como o rio Verde tenha no lugar da travessia profundidade superior a 9^m,00 e grande velocidade, não se construiu ponte provisoria; o serviço de transporte de material para o avançamento da linha está sendo feito em pequeno *Ferry-boat* provisorio, que funciona perfeitamente bem.

O serviço de assentamento da linha estava proseguindo em boa ordem com uma média de 300 metros por dia.

O leito se achava prompto até o kilometro 342 e dahi até o kilometro 433 estava todo em construccão. Do apanhado exacto dos serviços dos diversos sub-empreiteiros, verificou-se que faltavam, apenas, preparar 54,500 kilometros de leito.

O movimento total de terra que faltava executar era o seguinte, conforme a cubação procedida:

Excavação em terra:

| | |
|-------------------------|---------------------------------|
| a) Em cóрте | 170.846m ³ ,353 |
| b) Em emprestimos | 79.423m ³ ,640 |
| Total | <u>240.269m³,990</u> |

com o transporte médio de 220,00.

b) Trecho comprehendido entre Jacarés (kilometro 306 a contar de Porto Esperança) e Campo Grande, kilometro 380.

O leito acha-se completamente prompto desde junho de 1912 e o assentamento da linha não tem proseguido com actividade devido ás difficuldades em que se debate o serviço do trafego nesta secção.

A ponta dos trilhos acha-se no kilometro 323,600 e devemos declarar que este trabalho estava sendo executado em condições muito satisfactorias.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRAZIL

Orçamento geral para acabamento da linha de Itapura a Porto Esperança, com 837^{km},00.

| | |
|---|------------------------|
| I Ponte sobre o rio Paraná..... | 1.644:323\$349 |
| II Conclusão do movimento de terra | 380:635\$712 |
| III Obras d'arte correntes..... | 288:500\$000 |
| IV Obras d'arte especiaes..... | 2.652:409\$532 |
| V Consolidação da linha no pantanal | 1.908:035\$444 |
| VI Assentamento da linha e levantamento da mesma em diversos trechos..... | 3.341:197\$950 |
| VII Cercas, estações e edificios... | 1.758:800\$000 |
| VIII Telegrapho | 105:000\$000 |
| IX Material rodante..... | 1.592:100\$000 |
| X Officinas e depositos de carros e locomotivas..... | 595:000\$000 |
| Total..... | <u>14.266:001\$987</u> |

Orçamento das obras a executar para conclusão da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil (trecho compreendido entre Itapura e Porto Esperança).

1 — Ponte sobre o rio Paraná:

a) Transporte da parte metallica, que se encontra actualmente em Barra Funda, 2582,173 toneladas:

| | |
|--|----------|
| Frete na Sorocabana, por tonelada..... | 53\$800 |
| Frete de Baurú a Itapura..... | 42\$960 |
| Frete de Itapura a Jupiá..... | 3\$360 |
| Carga em Barra Funda..... | 1\$500 |
| Descarga e estiva em Jupiá..... | 5\$000 |
| | <hr/> |
| Por tonelada..... | 106\$620 |

Total — 2582,173 × 106\$620 = 275:311\$285

| | |
|--|----------------|
| b) Montagem da mesma 2747 ^t ,173 | |
| × 200\$000 = | 549:434\$600 |
| Construção dos pilares e trabalhos connexos (orçamento approved pelo decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909)..... | 819:577\$464 |
| | <hr/> |
| | 1.644:323\$349 |

2 — Conclusão do movimento de terra:

Excavação em terra conforme cubação anexa:

| | |
|---|--------------|
| 240269m ³ ,090 e 4\$250 0m ³ =..... | 300:337\$487 |
| Transporte dos materiaes da excavação a \$015 por m ³ decametro. | 80:298\$225 |
| | <hr/> |
| Tótal..... | 380:635\$712 |

3 — Obras de arte correntes:

| | | |
|--|------------|--------------|
| a) Trecho compreendido entre Rio Verde e Campo Grande com 237 ^{km} ,000..... | 1:000\$000 | 237:000\$000 |
| b) Trecho compreendido entre Campo Grande e Jacarés, 11 boeiros a..... | 500\$000 | 5:500\$000 |
| c) Trecho compreendido entre o kilometro 183 (contado do 0 de Porto Esperança) e Aquidauana — 229 ^{km} ,000 | | 46:000\$000 |
| | | <hr/> |
| Total..... | | 288:500\$000 |

4 — *Obras de arte especiais:*

a) Trecho compreendido entre Rio Verde e Campo Grande:

| | | | |
|----------------------------------|--------------------------|----------|--------------|
| Excavações para fundações..... | 3.406m ³ .080 | 3\$950 | 13:454\$016 |
| Concreto c arg. 2 cim. 3 areia.. | 3.406.080 | 93\$750 | 319:320\$000 |
| Alv. ord. c arg. 1 cim. 3 a.... | 5.120.000 | 49\$400 | 252:928\$000 |
| Rejuntamento | 5.760m ² .00 | 2\$550 | 14:688\$000 |
| Superstructura | 265 ^t .00 | 410\$000 | 108:650\$000 |

b) Trecho compreendido entre o kilometro 40 (fim do pantanal) e Campo Grande:

| | | | |
|-----------------------------------|--------------------------|----------|--------------|
| Excavação para fundações..... | 7.690m ³ .868 | 3\$950 | 30:378\$978 |
| Concreto c arg. 2 cim. 3 areia.. | 7.690.868 | 93\$750 | 721:018\$875 |
| Alvenaria de aparelho..... | 123.100 | 81\$210 | 9:996\$951 |
| Alv. ord. c arg. 1 cim. 3 areia.. | 13.459.746 | 49\$400 | 664:911\$452 |
| Rejuntamento | 13.205m ² .20 | 2\$550 | 33:673\$260 |
| Superstructura | 1.179 ^t .00 | 410\$000 | 483:390\$000 |

Total..... 2.652:409\$532

5 — *Orçamento para levantamento da linha e construção das obras d'arte no trecho do pantanal (kilometro 0 a 40 da linha de Porto Esperança a Campo Grande).*

a) *Movimento de terra:*

| | | |
|---|--------|--------------|
| 196326m ³ .300 a | 1\$250 | 245:407\$875 |
| Transporte em trem de lastro á distancia média de 20 kilometros o m ³ ^{km} a..... | \$150 | 588:978\$900 |

b) *Obras d'arte 109 pontes com 932^m.00 de abertura:*

| | | | |
|-----------------------------------|--------------------------|----------|--------------|
| Excavação para fundações..... | 6.292m ³ .840 | 3\$950 | 24:856\$713 |
| Concreto c arg. 2 cim. 3 areia... | 6.292m ³ .840 | 93\$750 | 589:953\$750 |
| Alvenaria de aparelho..... | 120m ³ .500 | 81\$210 | 9:785\$805 |
| Alv. ord. c arg. 1 cim. 3 areia.. | 1.697m ³ .506 | 49\$400 | 83:856\$796 |
| Rejuntamento | 3.512m ² .000 | 2\$550 | 8:955\$600 |
| Superstructura | 664 ^t .00 | 410\$000 | 272:240\$000 |

c) *Repregação da linha e nivelamento — kilometros 40 a 2:100\$000*

84:000\$000

Total..... 1.908:035\$444

Nota — Os preços adoptados para as alvenarias são exactamente os da Estrada de Ferro Central do Brazil, com 50 % de augmento, por se tratar de zona insalubre e de salarios elevadissimos.

6 — Assentamento da linha e levantamento da mesma em diversos trechos:

- | | | |
|---|---------|--------------|
| a) Assentamento e nivelamento da linha, compreendendo lastro, entalhamento e perfuração dos dormentes em 255400 ^m ,00 a..... | 3\$000 | 766:200\$000 |
| b) Transporte de 4700 toneladas de trilhos existentes em Porto Esperança (inclusive carga e descarga) para a distancia média de 350 kilometros — 4700 | 28\$500 | 133:950\$000 |
| c) Transporte de 1523 toneladas existentes em Barra Funda, sendo: | | |

| | |
|--|---------|
| Baurú-Barra Funda — por tonelada | 53\$700 |
| Baurú-Itapura — por tonelada.. | 26\$850 |
| Itapura — distancia média de 352 kilometros — por tonelada.. | 22\$600 |
| Carga em Barra Funda — por tonelada | 2\$000 |
| Descarga no local — por tonelada. | 2\$000 |

107\$150

- | | | |
|--|----------|--------------|
| ou 1523 toneladas × 107\$150 =..... | | 163:189\$450 |
| d) Transporte de 5130 toneladas existentes em Baurú á razão de..... | 53\$450 | 274:198\$500 |
| e) Aquisição de 2.400 toneladas de trilhos e accessorios em Santos e transporte até o local..... | 250\$000 | 600:000\$000 |

Dormentes:

- | | | |
|--|------------|--------------|
| a) Transporte de 71400 existentes em Porto Esperança ou 5000 toneladas a | 28\$500 | 142:500\$000 |
| b) Transporte de 43.928 existentes em Pennapolis ou 3.075 toneladas a..... | 37\$600 | 115:620\$000 |
| c) Aquisição de 220.000 dormentes a. | 2\$000 | 440:000\$000 |
| f) Transporte dos mesmos á distancia média de 500 kilometros ou 15.400 toneladas a..... | 37\$600 | 579:040\$000 |
| Levantamento da linha nos trechos dos kilometros 40 ao 47 e 91 ao 116 (0 de Porto Esperança) ou kilometros 32 a..... | 1:500\$000 | 48:000\$000 |
| h) Alargamento da plataforma em alguns trechos compreendidos entre o kilometro 47 e o 91 e 116 e Aquidauana (kilometro 229) ou 157 kilometros a. | 500\$000 | 78:500\$000 |

3.341:197\$950

7 — Cercas, estações e edificios:

a) Cercas:

| | | |
|---|------------|----------------|
| Construcção de cercas na extensão aproximada de 480 kilometros a..... | 2:500\$000 | 1.200:000\$000 |
| b) Esplanada para a estação de | | |

Porto Esperança:

| | | |
|--|--------|--------------|
| Aterro com 28800 ^m 3,000 de terra á razão de 6\$ o metro cubico, inclusive o transporte em 40 kilometros..... | 6\$000 | 172:800\$000 |
|--|--------|--------------|

c) Estações:

| | | |
|---|-------------|--------------|
| Duas de 2ª classe em Porto Esperança e Campo Grande a..... | 22:000\$000 | 44:000\$000 |
| Nove de 4ª classe em Carandasal, Caduveus, Saloba, Taunay e mais cinco para o trecho que vae de Campo Grande a Rio Verde a..... | 12:000\$000 | 108:000\$000 |
| d) Caixas d'agua com bombas de duplo effeito — 14 a..... | 6:000\$000 | 84:000\$000 |
| e) 30 Casas de turmas a razão de..... | 5:000\$000 | 150:000\$000 |

Total..... 1.758:800\$000

8 — Telegrapho:

| | | |
|-----------------------|----------|--------------|
| 200 kilometros a..... | 525\$000 | 105:000\$000 |
|-----------------------|----------|--------------|

9 — Material rodante:

De accôrdo com a clausula V do contracto, o total desta verba deveria ser 3.000:000\$, ouro, ou 5.061:000\$, papel, a cambio de 16. Já tendo sido incluída em medições a importancia de 3.468:900\$, resta a incluir neste orçamento a quantia de..

| | |
|--|----------------|
| | 1.592:100\$000 |
| | <hr/> |
| | 1.592:100\$000 |

10 — Officinas e depositos de carros e locomotivas:

| | |
|---|---------------|
| Valor computado em 1.000.000 de francos | 595:000\$000 |
| | <hr/> |
| | 595: 000\$000 |

IV

BALANÇO FINANCEIRO

| | |
|--|-----------------------|
| Importancia total das medições processadas e pagas —..... | |
| 33.328:082\$493. Deste total ficou retida no Thesouro, na conformidade da clausula XVIII do contracto e art. 2º do decreto n. 8.355, de 8 de novembro de 1910, a importancia de 3.476:163\$947, pelo que a companhia recebeu..... | 29.851:918\$546 |
| Importancia do adiantamento de 23 de julho de 1908 — francos. | 12.445.013 |
| Idem, idem em 27 de setembro de 1908 — francos | 12.000.000 |
| Idem, idem, em 30 de agosto de 1909 — francos | 5.000.000 |
| Total dos adiantamentos — francos..... | 29.445.013 |
| Amortizações cobradas por conta deste debito — francos..... | 5.262.569 |
| | <hr/> 24.182.444 |
| Reduzido ao cambio de 16..... | 14.388:554\$180 |
| Importancia total recebida pela companhia | 44.240:472\$726 |
| A este total deve ser juntada a differença entre a importancia dos juros creditados em conta corrente e os de 5 % correspondentes aos titulos emittidos por antecipaçào, nos termos da clausula V do decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908 — computada em 3.000.000 de francos ou | 1.785:000\$000 |
| | <hr/> 46.025:472\$726 |

De accôrdo com a clausula III do contracto, o preço kilometrico não poderia exceder ao maximo de 40:000\$, ouro, ou em papel, a cambio de 16, 67:500\$, pelo que para os 837 kilometros o custo total não deveria exceder de 56.497:500\$; posteriormente, de accôrdo com o art. 3º do decreto n. 8.355, de 8 de novembro de 1910, o valor da ponte sobre o rio Paraná, cujo orçamento no total do 2.689:469\$914 fôra approved pelo decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909, foi mandado computar como uma parcella especial, além do preço maximo do contracto. Nestas condições, o preço total foi elevado para réis 59.186:969\$904.

Pelo orçamento detalhado que faz parte deste relatorio, ficou demonstrado que para conclusão das obras são necessarios..... 14.266:001\$987, convido notar que nesta importancia estão incluidas as officinas e depositos de locomotivas e carros de que cogita a clausula IV do contracto.

Cumpre-nos declarar que para a confecção deste orçamento adoptamos preços colhidos com inteira segurança de trabalhos executados nesta mesma estrada de ferro e em outras situadas em zonas analogas.

Conforme já deixamos de transparecer em pagina anterior, o pessoal operario do serviço do trafego da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil se acha muito atrazado em seus pagamentos, sendo que as secções de Baurú-Itapura e Itapura-Rio Verde estão atrazadas desde março do corrente anno e a de Porto Esperança-Correntes desde dezembro do anno proximo findo. Tanto quanto podemos verificar, esses debitos importavam até fim de julho:

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Baurú-Itapura | 545:700\$000 |
| Itapura-Rio Verde..... | 272:800\$000 |
| Porto Esperança-Correntes | 696:000\$000 |
| <hr/> | |
| Total..... | 1.514:500\$000 |

Neste total estão incluidas as folhas de pagamento do pessoal operario, os fornecimentos de viveres feitos ao mesmo pelos Srs. J. Mendes & Comp. nas secções proximas de S. Paulo, e Wanderley, Bais & Comp. na secção Porto Esperança-Correntes, e as contas relativas a fornecimentos de combustivel, lubrificantes e outros materiaes de consumo.

Temos como certo que a companhia tambem se acha atrazada para com os seus sub-empregados F. Monlevade & Comp., J. Mendes & Comp. e A. N. Penido, mas não dispomos de dados sufficientes para fazer o computo desses debitos.

Providencias que se fazem necessarias para que o serviço de construcção não seja interrompido e possa proseguir com actividade

Em primeiro lugar, devemos deixar muito claro que, sem estar o pessoal do serviço do trafego pago dos seus salarios em épocas normaes e regulares, o serviço da construcção nunca poderá proseguir com actividade. Dadas as condições do meio, no sertão do Estado de Matto Grosso, a organização do trabalho para construcção de uma linha de 837 kilometros é uma empreza que demanda competencia

especial e posta a prova em trabalhos anteriores. O pessoal operario que, espontaneamente, se encaminha para aquellas solidões é absolutamente inapto; para que o serviço possa ser executado, com methodo e vantagem, é indispensavel que os salarios sejam bem mais elevados que nas zonas povoadas do Estado de S. Paulo.

Assim é claro que a primeira providencia a tomar é pôr em dia os pagamentos do pessoal operario; em segundo logar faz-se indispensavel que quanto antes seja prolongada a linha telegraphica de Rio Verde até Campo Grande, onde já chega a que vem de Porto Esperança.

Estando o almoxarifado de Porto Esperança completamente desfalcado, é urgente que seja feita desta Capital uma remessa de bronzes para carros e locomotivas, estopa, oleos para lubrificantes, gaxetas, etc.

Uma vez melhoradas as condições actuaes do trafego, é de toda a conveniencia que sejam transportados para além do kilometro 40 os trilhos existentes em Porto Esperança, afim de evitar que fiquem dentro das aguas do rio Paraguay, como ora acontece. Como as aguas deste rio comecem a baixar exactamente no corrente mez, o serviço de levantamento do *grade* no pantanal é de toda a conveniencia que seja iniciado logo em outubro, quer quanto ao movimento de terra quer quanto á construcção das obras d'arte.

A construcção da ponte sobre o rio Paraná deve merecer especial cuidado e estudo e como as suas aguas comecem a baixar no mez de março, o transporte da ponte, que se encontra em Barra Funda, deve ser iniciado desde logo, tendo-se em vista que a distancia é muito grande e pequeno o material rodante das estradas de ferro Sorocabana e Noroeste.

A linha em trafego entre Porto Esperança e Jacarés, 306 kilometros, não possui nem ao menos um pequeno deposito que se possa rotular de officinas de reparação, pelo que, é urgente que sejam cobertos os barracões de Aquidauana e montados o motor e as machinas ora lá existentes.

Como o serviço da construcção exija um grande movimento de terra em trens de lastro e tambem o transporte dos materiaes para as obras d'arte, faz-se necessario que sejam quanto antes encomendadas oito locomotivas de typo «Mogul» de 25 toneladas de peso. Além disso, para a secção de Porto Esperança-Jacarés são necessarios quatro carros de passageiros de 1ª classe, quatro de 2ª e um para o serviço dos trens de pagamento.

Dadas promptamente as providencias que enumeramos e não havendo demora no supprimento de capitaes, em 24 mezes contados desta data poderá ficar concluida toda a linha.

No orçamento que apresentamos deixamos de incluir o trecho que vae de Porto Esperança a Corumbá, não porque julgemos desnecessaria a sua construcção, mas sim porque nos parece indiscutivel que poderá ser mais economicamente levada a bom termo depois de prompta a linha até Porto Esperança.

Ao finalizar o presente relatorio, em que procuramos dar cumprimento ás recommendações contidas nos vossos officios n. 733 e n. 734, de 16 de junho deste anno, julgamos de nosso dever chamar vossa esclarecida atenção para a necessidade inadiavel de ser concluida a construcção da linha de Itapura a Corumbá, estrada de ferro que,

sem duvida, será um dos mais poderosos elos da integridade territorial de nossa patria. Saude e fraternidade. Ao Sr. Dr. José Estacio de Lima Brandão. M. D. inspector federal das estradas. (Assignados) José Luiz Baptista, chefe de districto. — Pedro Gonsalves de Almeida, engenheiro fiscal ».

Relação dos materiaes existentes no almoxarifado em Porto Esperança, em 30 de junho de 1913

MATERIAL TELEGRAPHICO

| | |
|--|-----|
| Apparelho telegraphico..... | 1 |
| Isoladores para linha telegraphica..... | 779 |
| Rôlos de arame galvanizado para linha telegraphica | 486 |
| Rôlos de arame de cobre..... | 71 |

MATERIAL PARA CONSTRUCCÃO DE CERCA

| | |
|---|---------|
| Grampos para cerca..... | 317.250 |
| Rôlos de arame trançado galvanizado..... | 28 |
| Rôlos de arame galvanizado para cerca.... | 2.738 |

MATERIAL PARA CAIXAS D'AGUA

| | |
|--|---|
| Bomba centrifuga de 3"..... | 1 |
| Bomba centrifuga de 10"..... | 1 |
| Caixas d'agua de 20 metros cubicos..... | 3 |
| Caixas d'agua de 30 metros cubicos..... | 1 |
| Moinho de vento..... | 1 |
| Supportes de ferro para caixas de 20 metros cubicos..... | 4 |
| Supportes de ferro para caixa de 30 metros cubicos..... | 3 |
| Supportes de ferro para caixas de 10 metros cubicos..... | 2 |

MATERIAL FIXO DEFINITIVO

| | |
|--------------------------|-----------|
| Trilhos de 25 kilos..... | 17.751 |
| Grampos | 1.067.949 |
| Parafusos | 21.342 |
| Arruelas | 19.800 |
| Chapas de junção..... | 9.259 |
| Dormentes | 71.378 |



Relação do material fixo, pertencente à linha de Itapura a Corumbá, existente em Baurú, em 30 de junho de 1913

| ESPECIE | QUANTIDADE | OBSERVAÇÕES |
|--|------------|---|
| Trilhos..... | 24.533 | Inclusive 6.091 em Barra Funda |
| Pregos — 782 caixas com 600..... | 782.000 | |
| Parafusos — 85 caixas com 600..... | 51.000 | |
| Talas — 5355 amarrados com 11..... | 58.903 | |
| Tirefonds — 3 caixas com 1000..... | 3.000 | |
| Chaves completas..... | — | |
| Dormentes..... | 43.028 | |
| Caixas d'agua de 10 m ³ | 3 | |
| Caixas d'agua de 20 m ³ | 2 | |
| Apparelhos telegraphicos Morse..... | 6 | |
| Apparelhos telegraphicos Siemens..... | — | |
| Fio telegraphico..... | — | |
| Isoladores — 99 caixas com 100..... | 9.900 | |
| Arame liso para cercas..... | — | |
| Arame farpado..... | — | |
| Grampos para cercas..... | — | |
| Material para pontes — kilos — | 2.747.473 | { Em T. Lagoas 465.000 { Em B. Funda 2.582.473 |

ESTRADA DE FERRO DE ITAPURA A CORUMBÁ

PARTE EM CONSTRUCCÃO

O reconhecimento de Itapura a Corumbá accusou 962^{km},600 para a extensão de toda a linha, sendo 870 kilometros de Itapura a Porto Esperança e 92,600 deste ponto a Corumbá.

Pelo decreto de 23 de abril de 1908, foram approvados com modificações os estudos de 62 kilometros, a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda.

O decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, que auctorizou o contracto em vigor, na clausula III, limitou a 967 kilometros a extensão maxima da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia.

Em vista do decreto n. 7.020, de 9 de julho de 1908, foram approvados, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros a partir de Aquidauana em direcção a Campo Grande, e, finalmente, em consequencia do decreto n. 8.071, de 16 de junho de 1910, ficaram approvados os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira da Bolivia, na extensão de 845385^m,70 que, com os trechos já approvados, acima referidos, completam a extensão total de 965785^m,70, e bem assim as plantas e orçamentos respectivos na importancia de 69.270:235\$750.

Em virtude do decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909, foi approvado o projecto da ponte sobre o rio Paraná, em Jupιά, assim como o respectivo orçamento na importancia de 2.689:468\$904.

Por este decreto ficou modificado o traçado que passa a atravessar o rio Paraná em Jupιά, sendo abandonada a passagem pelo salto de Urubú-pungá, por ter deixado de ter a linha como objectivo a capital do Estado de Matto Grosso.

Foram as seguintes as razões que actuaram no espirito do Governo para assim proceder:

« Considerando as grandes vantagens que advirão de uma estrada de ferro transcontinental, atravessando a America do Sul do Pacifico ao Atlantico, tendo neste para escaadouro os portos do Rio de Janeiro e Santos;

Considerando que o planalto interandino já está ligado por vias ferreas ao Oceano Pacifico, nos portos de Antofogasta, no Chile, e de Molendo, no Perú, e que em breve prazo igualmente o estará no porto de Arica;

Considerando que o valle de acesso pela encosta oriental dos Andes, preferivel sob o ponto de vista da esphera de influencia brasileira, é o do Rio Grande ou Guapehy;

Considerando que Corumbá acha-se sensivelmente na directriz geral transcontinental acima definida e que a sua situação, como termo da navegação franca do rio Paraguay e nas immediações do Arsenal do Ladario, é eminentemente estrategica;

Considerando, finalmente, que esta estrada de ferro transcontinental deve attingir o trecho francamente navegavel do rio Paraná, acima da cachoeira das Sete Quédas, e que o ponto para isso necessario é a corredeira do Jupιά;

Resolve modificar o traçado anteriormente approved da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, a partir das proximidades do kilometro 220, para tomar a direcção da corredeira do Jupiá e deste ponto dirigir-se á travessia preferivel do rio Paraguay, proximo a Albuquerque e dali a Corumbá ».

A construcção está atacada em dous sentidos, a partir de Itapura e de Porto Esperança, em direcção a Campo Grande.

Pela linha approved, o trecho de Itapura a Campo Grande teria 470,280 kilometros e pela variante em via de execucao terá 457 kilometros com uma redução de cerca de 13 kilometros.

Ferry-boat — Com o intuito de facilitar a baldeação dos wagões e gondolas, com materiaes para a construcção, foram estabelecidos dous pontões, de modo a attender ás variações do nivel das aguas minimas. Nas extremidades das linhas provisórias existem linhas em rampa de 8 a 9 %, que mergulham dentro do rio, sendo ellas duplas, com o mesmo eixo, de maneira a circular na bitola de um metro as locomotivas, wagões e gondolas, e na outra de 1,60 o pontão de embarque em fórmula de carretão sobre quatro pares de rodas de diametro crescente em direcção ao rio e de maneira a ficar com o estrado superior sempre horizontal, onde se acha assentada uma linha de um metro de bitola e que concorda com as existentes nas rampas por intermedio de uma agulha fixa na extremidade posterior do carretão, hem no eixo das duas linhas, repousando livremente sobre os trilhos do plano inclinado.

A' proporção que as aguas do rio sobem ou descem, o carretão acompanha esse movimento por meio de cabos de aço presos a dous ganchos assentados na margem; duas lanchas com a capacidade de 60 toneladas foram conjulgadas e sobre ellas foram collocadas cinco linhas paralelas em sentido normal ao comprimento das lanchas, as quaes são destinadas a receber os wagões e gondolas quando carregados.

O carregamento é feito com uma locomotiva, que reboca o wagon até entrar em uma das linhas da lancha, que se acha ligada por meio de engates especiaes á linha do carretão. Terminada esta manobra, é retirada do systema de lanchas uma gondola vazia, onde deverá ser collocada uma outra carregada e assim successivamente.

O carregamento completo consta de gondolas com 52 trilhos ou 225 dormentes ou cinco wagões e o serviço de carga e descarga só dispense uma hora de cada vez.

Em condições favoraveis, o rebocador faz ordinariamente duas viagens redondas ou tres em casos forçados, visto como gasta tres horas, em uma viagem redonda completa.

A distancia, entre o ponto na margem paulista e a opposta, é de tres kilometros, approximadamente.

Fixação do preço kilometrico médio — O decreto n. 8.071, de 16 de junho de 1910, approved os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e á fronteira da Bolivia e hem assim o seu orçamento na importancia de 69.270:235\$750.

A clausula III do contracto, que baixou com o decreto n. 6.892, de 24 de março de 1908, determina que a estrada não póde ter extensão superior a 967 kilometros, nem o preço kilometrico maximo exceder de 40:000\$, ouro.

Pelo orçamento approved o custo kilometrico será, portanto, de 69.270:235\$750

_____ = 71:634\$163, papel, ou 39:796\$757, ouro (ao cambio 967

de 15), pouco inferior ao limite estabelecido.

Calculando-se as porcentagens das differentes subdivisões da clausula XI do contracto em relação ao custo total, ficam determinados os preços de unidades a applicar nas medições lineares dos serviços executados, de maneira a não ser excedido o preço kilometrico maximo determinado na referida clausula III do contracto em vigor.

São as seguintes:

| | % | |
|---|--------|-------------|
| a) Trabalhos preliminares.... | 5,69 | 4:082\$606 |
| b) Movimento de terras..... | 21,48 | 15:349\$700 |
| c) Obras d'arte correntes..... | 1,34 | 965\$897 |
| d) Obras d'arte especiaes..... | 5,47 | 3:921\$220 |
| e) Via permanente..... | 47,48 | 34:012\$617 |
| f) Estações, edificios, etc..... | 4,33 | 3:102\$378 |
| g) Cerca da linha..... | 3,24 | 2:236\$390 |
| h) Linha telegraphica e aparelhos | 0,75 | 525\$000 |
| i) Material rodante..... | 7,79 | 5:584\$281 |
| Ponte Urubú-pungá..... | 2,15 | 1:547\$218 |
| Ponte Saltinho..... | 0,30 | 216\$856 |
| | 100,00 | 71:634\$163 |

Estas duas pontes foram substituidas pela que atravessa o Paraná em Jupiá, cujo orçamento na importancia de 2.589:464\$904 foi approved pelo decreto n. 7.585, de 7 de outubro de 1909.

Officinas — Foram adquiridas da Empreza F. Monlevade & Comp. as officinas de Tres Lagôas.

Casas para operarios — Muito se tem descuidado a companhia de construir casas para o seu pessoal.

Prazo para a conclusão das obras — Com a ultima prorogação concedida pelo Sr. ministro, terminou a 30 de setembro do corrente anno de 1913 o prazo para a terminação das obras.

TRECHO DE PORTO ESPERANÇA A CAMPO GRANDE

a) Trabalhos preliminares:

1) *Reconhecimento e estudos definitivos* — Desde o anno anterior que se achavam concluidos os estudos definitivos até Campo Grande, no kilometro 380.

2) *Locação* — A locação no fim de 1911 chegou a Campo Grande, no kilometro 380.

3) *Indemnizações* — Não ligou a companhia a devida importancia a este assumpto, tendo apenas desapropriado os terrenos:

| | |
|--|---------|
| Fazenda « Agachy » do kilometro 165 ao kilometro | 185,200 |
| Fazenda « Catepa » do kilometro 136,324 ao kilometro..... | 145,500 |
| Fazenda « Burity » do kilometro 223,840 ao kilometro | 227,800 |

TRECHO DE ITAPURA A CAMPO GRANDE

Estudos definitivos — Foram feitos os estudos definitivos do kilometro 426 ao kilometro 456,558, Campo Grande, ponto terminal do trecho da linha que parte de Itapura, sendo ao todo 30 ½ kilometros.

Locação — Foram feitos 30 ½ kilometros de locação entre os kilometros 426 e 456,558.

Roçada — Para a execução dos trabalhos de movimento de terras foi feita a roçada seguinte:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Cerrado ou capoeirão | 165m ² ,00 |
| Matto virgem | 202m ² ,20 |

Destocamento — A area destocada durante o semestre foi de 44.800 metros quadrados.

Movimento de terras — Os trabalhos de preparação do leito se estenderam até o kilometro 433.

O leito da linha ficou completamente prompto para receber trilhos até o kilometro 373,500.

O volume de terra excavado durante o semestre foi de 182.066 metros cubicos com a seguinte classificação:

| | % | |
|------------------|------|-----------|
| Terra | 79,5 | 144742,47 |
| Pedra solta..... | 20,0 | 36413,20 |
| Rocha | 0,5 | 910,33 |
| | | <hr/> |
| | | 182066,00 |

com o transporte médio de 160 metros.

O leito da linha ficou prompto durante o anno em uma extensão de 54.620 metros.

Edificios — Foram construidas as estações de 3ª classe de Ribeirão Claro, no kilometro 191,450, e a estação do Rio Verde, de 2ª classe, no kilometro 219,460.

Foram construidas as seguintes casas de turmas:

| | |
|-------------------------|---------|
| N. 23 no kilometro..... | 196 |
| N. 26 » » | 219,270 |
| N. 27 » » | 230,400 |
| N. 28 » » | 236,100 |

Obras d'arte — Foram construidas as seguintes obras d'arte correntes:

| | |
|--|---------|
| Tubo de 0,60 de diametro no kilometro.... | 221,920 |
| » » 0,60 » » » » | 222,80 |
| » » 0,60 » » » » | 222,140 |
| Boeiro aberto de 0,40 de vão no kilometro. | 222,900 |
| Tubo de 0,60 de diametro no kilometro..... | 231,800 |
| Boeiro aberto de 1 ^m ,00 de vão no kilometro. | 233,400 |

Foram construidas as seguintes obras de arte especiais:

| | |
|---|---------|
| Pontilhão capeado de 2 ^m ,00 de vão no kilometro | 236,240 |
| Ponte de 6 ^m ,00 de vão no ribeirão do Pinto Reis, no kilometro..... | 239,240 |

Assentamento da linha — A ponta dos trilhos attingiu a estaca 1600, ou kilometro 254,500, ficando a linha prompta para ser traçada no kilometro 240,500.

Linha telegraphica — A linha telegraphica ficou assentada até o kilometro 240.

Cercas — Entre os kilometros 165 e 221 a cerca está atacada em diversos pontos.

Entre os kilometros 221 e 230 a cerca está prompta em ambos os lados da linha.

Estações, situação, altitude e datas de inauguração

LINHA DE BAURU' A ITAPURA

| ESTAÇÕES | SITUAÇÃO | | DATA |
|-------------------|------------|-----------------|------------|
| | Kilometros | Altitude Metros | |
| Baurú..... | 0 | 491,000 | 27- 9-1906 |
| V. de Palmas..... | 10 | 564,000 | 1- 9-1909 |
| P. Tibiriçá..... | 25 | 543,600 | 27- 9-1906 |
| Jacutinga.. .. | 48 | 460,000 | 27- 9-1906 |
| P. Alves..... | 71 | 557,200 | 27- 9-1906 |
| T. Piza..... | 83 | 549,800 | 1- 6-1909 |
| L. Müller..... | 92 | 536,800 | 27- 9-1906 |
| P. Penna..... | 125 | 416,000 | 16- 2-1908 |
| A. Lins..... | 151 | 396,400 | 16- 2-1908 |
| H. Legrú..... | 178 | 411,000 | 16- 2-1908 |
| M. Calmon..... | 202 | 416,400 | 16- 2-1908 |
| Pennapolis..... | 220 | 390,000 | 1- 12-1908 |
| G. Glycerio..... | 240 | 371,000 | 1- 9-1908 |
| Araçatuba..... | 281 | 386,200 | 2-12-1908 |
| C. Azul..... | 301 | 311,600 | 31-12-1908 |
| Aracanguá..... | 322 | 294,600 | 1- 5-1908 |
| Anhangahy..... | 340 | 290,000 | 1- 5-1908 |
| M. Bacury..... | 357 | 288,000 | 13- 5-1910 |
| Lusanvira..... | 387 | 289,100 | 13- 5-1910 |
| Ilha Secca..... | 404 | 287,000 | 13- 5-1910 |

LINHA DE ITAPURA A CORUMBA'

| ESTAÇÕES | SITUAÇÃO | | DATA |
|---------------------|------------|--------------------|------------|
| | Kilometros | ALTITUDE Metros | |
| Itapura..... | 437- 0 | 277,000 | 13- 5-1910 |
| Jupia..... | 26 | 252,000 | 4-11-1911 |
| Tres Lagoas..... | 36-483 | 313,250 | 31-12-1912 |
| Cervo..... | 62-536 | 363,650 | 31-12-1912 |
| Arapua..... | 84-830 | 343,650 | 31-12-1912 |
| Burity..... | 108-739 | 383,650 | 31-12-1912 |
| B. Rio Branco..... | 150-787 | 326,850 | 31-12-1912 |
| Ribeirão Claro..... | 192-397 | 389,250 | 31-12-1912 |
| Rio Verde..... | 220-397 | 304,250 | 31-12-1912 |

TRECHO DE PORTO ESPERANÇA A CAMPO GRANDE

| | | | |
|----------------------|-----|---------|------------|
| Porto Esperança..... | 0 | 107,560 | 31-12-1912 |
| Carandasal..... | 38 | 111,500 | 31-12-1912 |
| Bodoquena..... | 60 | 155,000 | 31-12-1912 |
| Caduveus..... | 80 | 137,000 | 31-12-1912 |
| Guaycurús..... | 100 | 150,000 | 31-12-1912 |
| Saloba..... | 136 | 135,600 | 31-13-1912 |
| Miranda..... | 151 | 146,400 | 31-12-1912 |
| V. Taunay..... | 192 | 160,500 | 31-12-1912 |
| Aquidauana..... | 229 | 171,000 | 31-12-1912 |
| Pirapitanga..... | 261 | 194,800 | 31-12-1912 |
| Correntes..... | 278 | 204,900 | 31-12-1921 |

Locomotivas pertencentes à Estrada de Ferro Itapura a Corumbá e distribuição dos serviços por ellas prestados

| LOGAR ONDE SE ACHAM | QUANTIDADES | TIPO | CLASSE | NUMERO | SERVIÇO |
|----------------------|-------------|---------------|--------------------------|-----------------|---|
| Porto Esperança..... | 1 | Oreinstein... | Peso 8 t. 3 eixos conj. | 1 | Manobras. |
| » » | 1 | Koppel..... | 4 eixos conj. Peso 12 t. | 2 | » . |
| » » | 4 | Mogul..... | 8-20-D..... | 27, 28, 29 e 30 | Construção. |
| » » | 2 | » | 8-14-D..... | 87, 88.... | Trafego. |
| » » | 3 | Consolidation | 10-26-E..... | 44, 45 e 46 | » . |
| » » | 3 | Ten Wheel.. | 10-26-D..... | 81, 82 e 89 | » . |
| » » | 1 | 4 eixos conj. | 6-16-D..... | 101 | Construção. |
| Total | 15 | | | | |
| Itapura | 4 | Ten Wheel.. | 10-26-D..... | 83, 84, 85 e 86 | Trafego de Baurú a Jupia. |
| » | 4 | Mogul..... | 8-24-E..... | 21, 22, 23 e 24 | 21, 22 e 23 idem e 24 de Jupia ao Rio Verde. |
| » | 3 | Consolidation | 10-26-E..... | 41, 42 e 43 | 41 e 42 de Baurú a Jupia e 43 de Jupia ao R ^o Verde. |
| » | 2 | Mogul..... | 8-28-D..... | 31 e 32... | Trafego Baurú Jupia. |
| Total | 13 | | | | |

RESUMO

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Locomotivas do typo Mogul..... | 12 |
| » » » Ten Wheel..... | 7 |
| » » » Consolidation..... | 6 |
| » para manobras..... | 2 |
| » de 4 eixos conjugados..... | 1 |
| | <u>28</u> |

Na linha de Itapura a Corumbá, no trecho de Itapura ao Rio Verde, circulam nove locomotivas pertencentes á linha de Baurú a Itapura, assim discriminadas:

Jupiá, tres belgas, ns. 1, 2 e 3, typo Mogul — trafego.
 Tres Lagôas, tres belgas, ns. 11, 12 e 13, tender — Construcção.
 Tres Lagôas, uma belga, n. 16, tres eixos conjugados — Manobras.
 Tres Lagôas, uma americana, n. 14 6-18-D tres eixos conjugados —

Lastro.

Jupiá, uma americana, n. 21 8-24-D Mogul — Trafego.

Total, 9.

Distribuição do serviço de locomotivas na Estrada de Ferro Noroeste do Brazil

| | |
|---|-------|
| Trafego — Locomotivas belgas com tender, typo Mogul, ns. 1, 2 e 3..... | 3 |
| Construcção — Locomotivas tender belgas, ns. 11, 12 e 13.... | 3 |
| Lastro — Locomotiva americana, classe 6-18-D, tres eixos conjugados, n. 14..... | 1 |
| Lastro — Locomotiva americana, classe 6-18-D, tres eixos conjugados, n. 17..... | 1 |
| Lastro — Locomotiva tender, dous eixos conjugados, n. 15..... | 1 |
| Manobras — Locomotiva belga, tres eixos conjugados, n. 16... | 1 |
| Trafego — Locomotivas Consolidation, classe 10-28-E, ns. 41 42 e 43..... | 3 |
| Trafego — Locomotivas Ten Wheel, classe 10-26-D, ns. 83, 84, 85 e 86..... | 4 |
| Trafego — Locomotivas Mogul, classe 8-24-D, ns. 21, 22, 23 e 24. | 4 |
| | <hr/> |
| | 21 |

Pertenciam á linha de Baurú-Itapura:

| | |
|------------------------------------|-------|
| Ns. 1, 2 e 3..... | 3 |
| Ns. 11, 12 e 13..... | 3 |
| N. 16..... | 1 |
| Ns. 14 e 17..... | 2 |
| N. 15..... | 1 |
| Ns. 21 e 22 Mogul..... | 2 |
| Ns. 41, 42 e 43 Consolidation..... | 3 |
| Ns. 83, 84 e 86 Ten Wheel..... | 4 |
| | <hr/> |
| | 19 |

Trabalham na Estrada de Ferro Itapura a Corumbá:

| | |
|------------------------|-------|
| Ns. 1, 2 e 3..... | 3 |
| Ns. 11, 12 e 13..... | 3 |
| Ns. 14 e 17..... | 1 |
| Ns. 21 e 22 Mogul..... | 2 |
| | <hr/> |
| | 9 |

Entre estas nove locomotivas entregues á linha de Itapura a Corumbá, algumas estão muito avariadas, fóra de serviço, outras em reparação e só se póde contar com tres.

LINHA DE BAURU' A ITAPURA

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... Metros
436.480

Esta linha foi concedida pelo decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904, com privilegio de zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada, e garantia de juros, ouro, de 6 % ao anno, sobre o capital approved até o maximo de 30:000\$ por kilometro, entre Baurú e Cuyabá.

O decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, limitou a primitiva concessão ao trecho até Itapura, modificando dahi em diante o tráfego da linha, de modo a ter como objectivo a cidade de Corumbá e applicando á respectiva construcção o regimen do pagamento em titulos.

Por decreto n. 10.523, de 23 de outubro de 1913, foi declarado caduco o respectivo contracto.

A construcção da linha de Itapura a Corumbá foi iniciada em 15 de julho de 1905, sendo aberta ao trafego a ultima estação de Itapura a 13 de maio de 1910.

O capital dispendido na construcção e apurado até o fim do anno de 1912 é de 14.681:034\$568, ouro, mas a garantia de juros de 6 %, ouro, é effectiva apenas sobre o capital de 13.094:400\$, ouro, importando em 785:664\$, ouro, a garantia a pagar por anno, durante 30 annos.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Foi o seguinte nos dous ultimos annos:

| | 1912 | 1913 |
|----------------------------|----------------|----------------|
| Receita | 1.171:525\$240 | 1.295:992\$180 |
| Despeza | 1.305:502\$340 | 1.497:195\$380 |
| <i>Deficit</i> | - 137:977\$100 | 201:467\$200 |
| Coefficiente de trafego .. | 111,0 % | 115,5 % |

Transportes — Os transportes por conta da construcção da linha de Itapura a Corumbá concorreram para a receita geral com a importancia de 98:479\$310 ou 8,3 % da receita geral.

As verbas da receita e despeza assim se discriminam:

Discriminação da receita

| DESIGNAÇÃO | 1912 | | 1913 | | DIFFERENÇA EM 1913 |
|-------------------------------|------------|----------------|------------|----------------|--------------------|
| | Quantidade | Importancia | Quantidade | Importancia | |
| Passageiros.. | 82.384 | 289:854\$750 | 95.469 1/2 | 340:377\$060 | 50:522\$310 |
| Bagagens e encomendas (ton.). | 536,025 | 35:811\$080 | 629,483 | 43:818\$140 | 18:006\$160 |
| Animaes..... | 4.756 | 20:631\$830 | 10,780 | 54:775\$330 | 34:143\$480 |
| Carros..... | — | 821\$250 | 106 | 2:140\$280 | 1:319\$000 |
| Mercadorias. | 30.663,800 | 776:754\$420 | 50.465,655 | 802:056\$720 | 25:302\$300 |
| Telegrammas | 16.479 | 12:882\$690 | 18.023 | 14:465\$330 | 1:582\$640 |
| Diversos..... | — | 34:768\$300 | — | 36:110\$720 | 1:342\$420 |
| Armaz e n a - gens..... | — | — | — | 2:248\$600 | — |
| | | 1.171:525\$240 | — | 1.295:992\$180 | |

Discriminação da Despesa:

| Designação | 1912 | 1913 | Diferença em 1913 |
|----------------------|----------------|----------------|-------------------|
| Administração | 144:136\$680 | 147:299\$750 | 3:163\$070 |
| Trafego | 195:002\$750 | 219:049\$750 | 24:047\$000 |
| Locomoção | 372:454\$850 | 372:847\$590 | 392\$740 |
| Linhas e edificios.. | 569:433\$710 | 723:244\$060 | 153:810\$350 |
| Telegraphos | 23:199\$510 | 26:492\$660 | 3:293\$150 |
| Diversos | 1:274\$840 | 717\$000 | 557\$840 |
| | <hr/> | <hr/> | |
| | 1.305:502\$340 | 1.497:159\$380 | |

As mercadorias transportadas foram:

| | |
|---|--------------|
| Café 2.274 ^t ,559, que produziu..... | 29:848\$260 |
| Sal, 1.249 ^t ,971, que produziu..... | 44:790\$800 |
| Diversos, 46.941 ^t ,125, que produzi- ram | 727:417\$660 |

Locomoção e officinas — Correram durante o anno 2.550 trens, fazendo o percurso de 351.391, assim discriminados:

| | Kms. | |
|-----------------|-------|---------|
| Mixtos | 628 | 138.455 |
| Carga | 1.662 | 188.782 |
| Especiaes | 120 | 18.502 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 2.550 | 351.391 |

A companhia tinha em 1913 o seguinte material rodante:

| | |
|----------------------------|----|
| Carros de passageiros..... | 24 |
| Carros-correio | 2 |
| Wagões diversos..... | 27 |
| Locomotivas | 10 |

Via-permanente e edificios — Os materiaes empregados na linha foram:

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Trilhos | 15 |
| Accessorios de trilhos..... | 13.192 |
| Dormentes | 30.478 |
| Postes | 1.617 |
| Fio | 1.820 ^m |
| Isoladores | 761 |
| Lastro | 576 ^m ³ |

Tarifas — As tarifas actuaes, approvadas apenas para a extensão de 200 kilometros, reclamam uma urgente revisão, sendo elevadissimas.

Percurso — O percurso de viajantes attingiu a 8.290.654 viajantes-kilometro;

O de encomendas e bagagens a 63.242 toneladas-kilometro;

O de mercadorias a 8.701.246 toneladas-kilometro;

O de carros a 16.063 carros-kilometro;

Animaes a 2.284.174 animaes-kilometro.

Receita média — Passageiros, por um, 3\$565;

Encomendas e bagagens, por tonelada, 69\$609;

Mercadorias, por tonelada, 15\$935;

Carros, por um, 20\$191;

Animaes, por um, 5\$081.

Trafego mutuo — Não cuidou a companhia, até o presente, de estabelecer trafego mutuo com a Sorocabana e Paulista, apesar de reiteradas reclamações da Fiscalização.

Cerca — A linha não se acha toda cercada como determina o art. 2º do regulamento de 26 de abril de 1857.

Campos de experiencia — A clausula II do contracto ainda não foi cumprida.

Imposto de transito — Foi recolhida durante o anno a importancia de 15:428\$340, augmentada da multa de 1:095\$190, pela demora havidá no recolhimento, e cabendo á Companhia a commissão de 4 %.

Quota para a Fiscalização — Deixou de ser recolhida a relativa ao segundo semestre de 1913.

Tomada de contas — Foi convocada para o dia 1º de abril, em que se realizou a prestação de contas do trafego do segundo semestre de 1913.

Esta linha resente-se de defeitos geraes, taes como aterros magros, pouco lastro, falta de valletas, boeiros em numero insufficiente, linha mal nivelada e mal lançada, juntas em falso, pregação frouxa, por effeito do máo estado dos dormentes, etc.

Entre Corrego Azul e Ilha Secca, com a extensão de 103 kilometros, os dormentes, em quasi sua totalidade, estão podres, dando em resultado uma linha sem a minima segurança para a circulação de trens; em grande numero de córtes as enxurradas passam por sobre a linha, porque nem siquer vestigios de valletas se encontram nelles, o matto vae tomando conta das banquetas e da propria linha; as juntas laqueadas, já em consideravel numero, augmentam de dia para dia, estragando o material rodante e dando pessimo commodo aos passageiros, além de não offerecerem garantia á circulação.

Grandes trechos da linha estão descobertos ha mais de anno, aguardando a chegada de dormentes novos, que não apparecem, estragando-se por isso cada vez mais.

Entre Ilha Secca e Itapura, com a extensão de 32,840 kilometros, encontram-se todos esse defeitos em gráo mais intenso, convindo notar que em alguns trechos o matto cobre completamente a linha.

Accresce ainda que na linha o lastro é de terra.

Em vez de deixarem sobre os dormentes, entre trilhos, uma camada pouco espessa de terra, unicamente para proteger os dormentes contra as fagulhas das locomotivas, elevam-n'a quasi a ponto de nivelar com os trilhos.

Com um lastro nestas condições os frisos das rodas trabalham dentro da terra, dando em resultado uma poeira consideravel, que, além de incommodar os passageiros, prejudica o material rodante consideravelmente, tanto mais que a terra é muito arenosa.

Não ha exgottos no leito da linha, de modo que as aguas que cahem entre os trilhos, não podendo sahir para os lados, formam enxurradas entre os trilhos, que vão sahir nas curvas situadas nos pontos baixos, fazendo deposito de areia de encontro aos trilhos e chegando mesmo a cobril-os, dando em resultado descarrilamentos dos trens, como tem succedido.

A Estrada possui o pessoal necessario para conserval-a em boas condições, porém não lhe dá os recursos para isso.

A Companhia não paga ao seu pessoal desde o mez de setembro e suspendeu ha mais tempo o pagamento a grande numero de fornecedores.

A companhia está sem recursos para fazer frente aos seus compromissos e por isso os seus fornecedores negam-se a fornecer-lha os materiaes precisos para o serviço da Estrada.

O pessoal, além de estar mal satisfeito por causa de não receber os seus vencimentos ha quatro mezes, não dispõe de ferramenta nem dos dormentes precisos para a conservação da linha, porque a Companhia não tem recursos para adquiril-os.

Um outro elemento muito serio se vem juntar a isto para tornar a situação mais critica. Tratando-se de uma zona sem recursos, sem cultura, sem armazens, etc., o alimento para o pessoal era fornecido por uma casa commercial de Baurú, de accôrdo com a Companhia.

Pois bem, nem o proprio alimento tem sido enviado com regularidade áquelle pobre pessoal, obrigando-o a abandonar o serviço para procurar os meios de subsistencia.

Eis porque diversas turmas de linhas abandonaram os seus trechos e não trabalham.

A situação tem sido por demais critica e actos de vandalismo tem estado imminentes contra o proprio nacional.

Corroborando estas observações, o chefe do Districto menciona:

«Levo ao vosso conhecimento que a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil não paga o seu pessoal a contar do mez de setembro do anno findo.

Este atrazo de pagamento, que vem de longa data, tem creado uma atmospherá de revolta no seio do pessoal, não sendo de estranhar que de um momento para outro surja um movimento grevista com depredações no proprio nacional entregue á Companhia E. F. Noroeste.

Já ouço rumores de movimento grevista, de modo que julgo do meu dever levar o facto ao vosso conhecimento.

Devo acrescentar que, quando o Governo chamou a si o trecho de Itapura a Corumbá, o atrazo de pagamento da Noroeste se extendia a oito ou nove mezes.

Dadas as difficuldades que surgiram, levante do pessoal, etc., o Governo resolveu adiantar algum dinheiro á E. F. Noroeste, para o pagamento do pessoal. Com esses recursos pagou ella os vencimentos do pessoal desde março a agosto, inclusive.

De lá para cá não effectuou mais pagamento algum, por falta de recursos, pelo que está o pessoal, segundo se diz, disposto a levantar-se e commetter depredações.»

Para julgar-se do modo porque a Companhia offerece ao publico a commodidade e o conforto a que está expressamente obrigada, bastará ler a seguinte informação prestada pelo mencionado engenheiro:

«Levo ao vosso conhecimento que os trens de passageiros da Estrada de Ferro Noroeste do Bazil dão refeição na estação Presidente Penna (kilometro 125).

Notei com surpresa que as refeições são servidas num dos cantos do armazem de mercadorias, que, aliás, não prima pelo asseio.

Proponho que a Companhia seja intimada a apresentar dentro de curto prazo, que deve ser determinado, projecto de um edificio para funcionar como restaurante, visto como na estação não existe commo algum que se possa adaptar áquelle serviço.»

Do exposto, não se póde deixar de concluir que a linha de Baurú a Itapura, explorada pela respectiva concessionaria, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, está no mais completo estado de abandono, por parte desta companhia, cuja ineptia ou desidia condemnavel determina, de dia para dia, a depreciação desta valiosa obra, que não pequenos sacrificios já tem custado ao erario nacional, ameaçando, além disto, por estas mesmas circumstancias, de soffrer as consequencias de um levante do pessoal, sendo ainda para notar que o máo estado da linha não offerece as garantias necessarias á circulação dos trens e á segurança do respectivo trafego.

Determinei ao engenheiro chefe do Districto que intime a Companhia, nos termos do contracto de 1 de dezembro de 1904, mantido em vigor para o trecho de Baurú a Itapura, pela clausula I do contracto de 20 de abril de 1908, auctorizado pelo decreto n. 6.899, de 24 de março do mesmo anno, a, dentro do mais curto prazo, fazer cessar todas estas gravissimas irregularidades por elle apontadas, no sentido de serem convenientemente estabelecidas boas condições technicas na linha, regularizada a sua conservação, normalizadas as relações da Companhia com o respectivo pessoal, e, finalmente, garantida a perfeita segurança e regularidade do trafego, impondo, quando necessarias e applicaveis as multas previstas no contracto e informando constantemente esta Inspectoria de todas as occorrencias que reclamarem providencias.

ESTRADA DE FERRO S. PAULO A GOYAZ

A linha, que partindo de Monte Azul, municipio de Bebedouro, no Estado de S. Paulo, vae ás margens do Rio Grande, divisa deste Estado com o de Minas pertence á Companhia Estrada de Ferro de S. Paulo a Goyaz, cujo contracto com o Governo Federal foi approved por decreto n. 8.392, de 11 de novembro de 1910.

Acham-se em condições de ser inaugurados 39^{km},790 kilometros, comprehendendo as estações de Monte Azul, Marcondesia, Monte Verde, Alvora e Villa Olympia, sendo que estas duas ultimas não se acham ainda completamente concluidas.

A companhia acha-se bastante atrazada com a entrada das quotas para fiscalização.

Nenhum direito lhe assiste sobre a subvenção de que trata a clausula I do seu contracto, pois para isso, pela modificação da clausula XVII do referido contracto, teria ella que fazer uma primeira hypotheca ao Thesouro de todos os seus bens e direitos, os quaes já se acham hypothecados aos debenturistas.

RÊDE PARANÁ-SANTA CATHARINA

Extensão em trafego :

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| Linha de Itararé-Uruguay..... | 883 ^{km} ,205 |
| Estrada de Ferro do Paraná..... | 416 ^{km} ,995 |
| Estrada de Ferro Norte do Paraná.. | 43 ^{km} ,397 |
| | <hr/> |
| | 1.343 ^{km} ,597 |

Extensão em construção :

| | |
|----------------------------|------------------------|
| Ramal do Paranapanema..... | 60 ^{km} ,000 |
| Linha de Serrinha..... | 44 ^{km} ,983 |
| | <hr/> |
| | 104 ^{km} ,983 |

Extensão com estudos aprovados :

| | |
|----------------------------|------------------------|
| Ramal do Paranapanema..... | 158 ^{km} ,914 |
| Ramal de Guarapuava..... | 146 ^{km} ,000 |
| | <hr/> |
| | 304 ^{km} ,914 |

Extensão por estudar :

| | |
|---|------------------------|
| Ramal de Guarapuava, aproximada- mente | 81 ^{km} ,000 |
| Prolongamento da E. F. Norte do Paraná | 320 ^{km} ,000 |
| | <hr/> |
| | 401 ^{km} ,000 |

EXTENSÃO TOTAL

| | |
|---|--------------------------|
| Linha de Itararé-Uruguay..... | 883 ^{km} ,205 |
| Ramal de Paranapanema..... | 218 ^{km} ,914 |
| Ramal de Guarapuava..... | 227 ^{km} ,000 |
| Linha de Serrinha..... | 44 ^{km} ,983 |
| Estrada de Ferro do Paraná..... | 416 ^{km} ,995 |
| Estrada de Ferro Norte do Paraná.. | 43 ^{km} ,397 |
| Prolongamento da E. F. Norte do Pa- raná | 320 ^{km} ,000 |
| | <hr/> |
| | 2.154 ^{km} ,494 |

Observações — 1.ª A Estrada de Ferro Norte do Paraná é de concessão estadual e deve ser encampada pelo Governo Federal, em virtude do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, não tendo sido iniciados ainda os estudos do respectivo prolongamento.

2.ª Durante o anno não se entregou ao trafego nenhum trecho novo.

ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

Linha de Itararé ao Uruguay

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... Kms.
883,205

Legislação — Capital empregado até 31 de dezembro de 1913 — Importancia dos depositos e retiradas effectuadas pela Companhia — Serviço do capital na estrada em trafego — Dividendos e garantia de juros.

A primitiva concessão, feita pelo decreto n. 10.432, de 9 de novembro de 1889, e tornada effectiva pelo decreto n. 305, de 7 de abril de 1890, comprehendia a linha de Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte, com o ramal de Imbituva ao rio Paraná, passando por Guarapuava, e o de Ijuhy Grande, partindo das immediações da cidade de Cruz Alta e terminando nas margens do Uruguay.

Do primeiro deviam partir dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis do rio Paraná e outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até a sua foz.

O decreto n. 462, de 7 de junho de 1890, modificou as clausulas do primeiro decreto n. 10.432, e o decreto n. 920, do mesmo anno, fez extensiva á concessão da Estrada de Ferro de Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte a do sub-ramal de Guarapuava á foz do rio Iguassú, excluido pelo decreto n. 305.

Pelo decreto n. 397, de 20 de junho de 1891, foi auctorizada a « Compagnie de Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens » a transferir á Companhia Industrial dos Estados do Brazil a construcção, uso e gozo da estrada e seus ramaes, com excepção do trecho de Santa Maria á Cruz Alta, no Estado do Rio Grande do Sul, tendo a segunda transferido os seus direitos e obrigações á Companhia S. Paulo-Rio Grande, em virtude do decreto n. 1.386, de 6 de maio de 1893.

Eis como apparece pela primeira vez o nome da empreza que construiu a linha de Itararé-Uruguay, constituída pela transferencia á « Compagnie de Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens » do trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay e do ramal de Ijuhy Grande, auctorizada pelo decreto n. 1.983 A, de 7 de março de 1895.

Seis annos depois, o decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, alterava algumas e consolidava todas as clausulas dos decretos relativos á S. Paulo-Rio Grande, originando-se das clausulas V e XI deste ultimo acto o ramal de Paramapanema e o de S. Francisco, que veiu a gosar da garantia de juros pelo decreto n. 4.418, de 2 de junho de 1902.

O decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, fixou os prazos para a conclusão dos trabalhos de construcção das linhas de concessão da companhia, dando outras providencias e estabelecendo o modo de povoamento das terras marginaes ou proximas á estrada.

Tornando globaes os depositos, a clausula XV do decreto n. 7.059, de 6 de agosto de 1908, modificou o regimen estatuido pela clausula XLIII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, de accôrdo com o de n. 3.775, de 24 de setembro de 1900.

Entre outras disposições, o decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, definiu na sua clausula 1ª a rêde de viação Paraná-Santa Catha-

rina, incorporando-se ás linhas garantidas as Estradas de Ferro do Paraná e D. Thereza Christina, subordinadas ao regimen de arrendamento, a primeira, pelo decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904, e a segunda, pelo de n. 5.977, de 18 de abril de 1906.

O decreto n. 8.270, de 6 de outubro de 1910, incorpora á rêde da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a estrada de ferro que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro ponto mais conveniente, nas proximidades das Sete Quédas. Pelo mesmo acto foi elevada a garantia de juros para a linha de S. Francisco, a qual passa a ser considerada sobre o capital de 40:000\$, ouro, em vez de 30:000\$ no mesmo padrão.

Finalmente, o decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, além de disposições relativas ás Estradas de Ferro Paraná e Norte do Paraná, contém outras que se referem ás linhas da S. Paulo-Rio Grande, as quaes consistem na redução e uniformização das tarifas para toda a rêde, na mudança do ponto de partida do ramal de Guaruapuava e na uniformização dos prazos de reversão das linhas garantidas.

Não se concluiu ainda a revisão das contas da linha Itararé-Uruguay, interrompida varias vezes por serviços de character mais urgente.

Aliás, esta revisão dependia do levantamento da planta cadastral, o qual, feito com o maior rigor, dá 883^{km},205 á extensão definitiva da linha, em vez de 883^{km},131.

A pequena differença de 74 metros prova que a primitiva medição havia sido praticada com certo cuidado, apesar da imperfeição do processo adoptado.

A companhia solicitou ultimamente uma nova prorogação de tres mezes, para apresentar a referida planta e respectivo perfil, acompanhados de todos os documentos elucidativos, de modo a constituir em conjuncto um dos melhores trabalhos executados no Brazil nesse sentido.

A revisão das contas, pelo cambio de 27 d., para o material importado, em vez do cambio á vista ou a 90 dias, como se considerou até certa época, trará uma redução de cerca de 4.000 contos sobre as despezas reconhecidas provisoriamente pelo Governo para o custo do primeiro estabelecimento, as quaes importam até hoje em..... 59.520:867\$077, discriminadas como segue:

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 6.589:560\$002 |
| Movimento de terras..... | 21.087:637\$792 |
| Obras d'arte..... | 8.310:505\$458 |
| Estações e edificios diversos.... | 1.508:830\$732 |
| Via-permanente | 4.220:031\$215 |
| Telegrapho | 225:556\$605 |
| <hr/> | |
| Trabalhos de construcção..... | 41.972:121\$804 |
| Material importado..... | 12.652:893\$525 |
| <hr/> | |
| | 54.625:015\$329 |
| Administração | 4.689:400\$202 |
| Quotas para fiscalização..... | 206:451\$546 |
| <hr/> | |
| Total..... | 59.520:867\$077 |

Este total nos dá o custo kilometrico de 67:391\$904, que diminuirá muito, em vista da redução ao cambio de 27 d.

Conforme documento da companhia, a somma dos depositos realizados até 20 de junho de 1913 attinge ao total de £ 9.516.459.

A Fiscalização está procedendo á verificação desta cifra.

A importancia das retiradas permittidas pelo Governo deve subir a £ 9.516.459, se fôr auctorizada a de £ 500.000, requerida em 4 de setembro do anno passado, ficando o saldo de £ 500.000.

Em longa exposição do chefe do Districto, na qual analysou a situação financeira da companhia, mostrava elle que a totalidade dos depositos para as diversas linhas garantidas deve ser de £ 10.307.402, assim distribuidas:

| | £ |
|-------------------------------|------------|
| Linha de Itararé-Uruguay..... | 3.720.817 |
| Linha de S. Francisco..... | 5.355.000 |
| Ramal de Paranapanema..... | 738.835 |
| Ramal de Guarapuava..... | 492.750 |
| | <hr/> |
| £..... | 10.307.402 |

Do exposto se conclue que, sendo de £ 9.516.459 a somma dos depositos já feitos, o unico deposito que a companhia tem o direito de fazer ainda é apenas de £ 790.943, o qual, sommado ao saldo existente de £ 500.000 e á importancia de £ 740.000, retirada da linha de S. Francisco em proveito da de Itararé-Uruguay, deixa apenas disponivel o capital de £ 2.030.943.

Ora, a companhia tem de construir ainda os seguintes trechos, para os quaes é necessario o capital de £ 4.489.585, admittindo-se o custo kilometrico dos contractos em vigor, muito inferior ao custo effectivo.

| | £ | |
|---|-------------------------|-----------|
| União da Victoria á foz do Iguassú..... | 724 ^{km} | 3.258.000 |
| Ramal de Paranapanema..... | 218 ^{km} ,914 | 738.835 |
| Ramal de Guarapuava..... | 146 ^{km} | 492.750 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 1088 ^{km} ,914 | 4.489.585 |

E' de suppor que a conclusão do trecho de Rio Negro á União da Victoria, da linha de S. Francisco, absorva o saldo existente de £ 500.000. De modo que restará sómente o capital de £ 1.530.943, quando se precisaria no minimo de mais de £ 2.958.642 para concluir todas as linhas.

Devo lembrar que o Governo já paga juros sobre quasi toda a extensão dos 1.089 kilometros a construir, não podendo prolongar-se este favor por tempo indeterminado, porquanto, exgottados os prazos em vigor, parece-me fatal a suspensão da garantia de juros.

Em taes condições, é precaria, sem duvida, a situação da companhia, que deve achar sem demora uma solução que lhe permitta continuar os seus trabalhos e solver os seus compromissos, sem prejuizo para os interesses do Governo.

O capitpl a fixar definitivamente para a linha de Itararé-Uruguay consta das seguintes parcollas :

| | |
|---|---|
| Extensão real (conforme a planta cadastral)..... | 883,205 × 30:000\$000 = 26.496:150\$000 = £ 2.980.817 |
| Metade do encurtamento verificado sobre a extensão dada pelos estudos aprovados pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895 — (Segunda parte do n. 2 da clausula XLII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, e condição XI do accordo de 7 de dezembro de 1907)..... | 29,337 × 30:000\$000 = 880:110\$000 = £ 99.012 |
| Importancias retiradas dos depositos da linha de S. Francisco, em virtude das autorizações do Governo, de 29 de dezembro de 1908, de 14 de junho de 1909 e de 23 de dezembro de 1909 — Letra b da clausula X do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910..... | 6.577:777\$777 = £ 740.000 33.934:037\$777 = £ 3.819.829 |

A garantia a pagar, annualmente, sobre este capital será, portanto, de 2.037:242\$266 ou £ 229.189-15-1.

Por enquanto, apenas está fixado, provisoriamente, o capital dos trechos de Pirahy a Rebouças, pelo decreto n. 3.691, de 25 de junho de 1900, que tomou em consideração o encurtamento total obtido sobre a extensão approvada; e os dos trechos de Rebouças á margem esquerda do rio Iguassú e de Pirahy a Jaguariahyva, pelo decreto n. 6.194, de 23 de outubro de 1906, que apenas considerou a metade dos encurtamentos obtidos nesses dois ultimos trechos.

O comprimento dos tres é de 416^{km},852, correspondendo a 450^{km},302 a extensão garantida, em virtude dos encurtamentos verificados.

O capital fixado a titulo provisorio é representado pela importancia de 13.602:060\$, que rende os juros annuaes de 810:543\$600. ou sejam £ 91.186-3-1.

Para ter os juros a pagar sobre os depositos relativos aos diversos trechos da linha Itararé-Uruguay e outras linhas, cujo capital não está fixado ainda, basta subtrahir da somma dos depositos realizados o capital referente aos tres trechos mencionados, calculado pela extensão real e tomar-se os juros sobre a differença.

Teremos, por conseguinte:

$$\frac{(\pounds 9516459 - \pounds 1406875.10^*)6}{100} = \pounds 486575.0^*.2^a$$

Correspondem, pois, os juros a pagar este anno a:

$$(\pounds 91186.3^*.1^a) \div (\pounds 486575.0^*.2^a) = \pounds 577761.3^*.3^a \text{ ou } 5.135:654\pounds 778.$$

Estes dados estão dependentes de uma verificação a qual se está procedendo.

São pouco satisfactorios até agora os resultados directos da exploração commercial da estrada, não permittindo, por longo tempo ainda, a distribuição de dividendos aos accionistas, nem mesmo a redução da garantia de juros, paga annualmente pelo Governo.

Entretanto, são grandes as vantagens indirectas que a estrada tem trazido, sob todos os pontos de vista, ás zonas que ella atravessa, que eram desertas nos primeiros tempos, sem movimento algum e onde se formaram nucleos de população, os quaes, superada a crise que a todos assoberba, serão um forte elemento de progresso para os interesses geraes.

Por outro lado, é incontestavel o desenvolvimento dos primeiros trechos abertos ao trafego, entre Itararé e União da Victoria, cujas receitas já seriam sufficientes para cobrir as despezas de custeio.

Infelizmente, porém, o trecho de União da Victoria ao Uruguay só tem contribuido para o avultado augmento das despezas e assim acontecerá durante alguns annos, emquanto a estrada não tiver conseguido desenvolver a extensa região do rio do Peixe, por ella servida.

Movimento financeiro geral da Estrada — Coefficiente de trafego — Discriminação da receita e despeza — Utilização do material :

Foram pouco animadores os resultados do trafego, porque, se de um lado a receita apresenta um augmento de 161:389\$551 sobre a de anno de 1912, muito menor que o desse anno em relação ao de 1914, o qual foi de 603:178\$788; por outro lado a despeza soffreu um accrescimento de 65:228\$058, havendo, entretanto, uma redução no deficit de 96:161\$493, que influíu para diminuir o coefficiente de trafego.

Eis os resultados nos dous ultimos annos:

| | Anno de 1912 | Anno de 1913 | Differença |
|---------------|----------------|----------------|--------------|
| Receita | 3.161:758\$297 | 3.323:147\$848 | 161:389\$551 |
| Despeza | 3.694:375\$969 | 3.759:604\$027 | 65:228\$058 |
| Deficit | 532:617\$672 | 436:456\$179 | 96:161\$493 |

Coefficiente de trafego, 116,88 %.. 113,13 %

No respectivo quadro encontram-se os dados relativos aos resultados geraes do trafego, desde o anno de 1900, em que se inaugurou o primeiro trecho de Pirahy a Rebouças. A somma desses resultados assim se apresenta:

| | |
|----------------|-----------------|
| Receitas | 16.005:472\$979 |
| Despezas | 19.355:226\$399 |
| Deficits | 3.349:753\$420 |

As médias correspondentes aos 14 annos de trafego nos dão:

| | |
|---------------|----------------|
| Receita | 1.143:248\$069 |
| Despeza | 1.382:516\$171 |
| Deficit | 239:268\$102 |

O quadro do *Movimento financeiro* nos mostra a depressão rapida que soffreram as rendas mensaes, em 1913, havendo uma redução de 284:306\$166 no segundo semestre em relação ao primeiro. A maior receita corresponde ao mez de janeiro com 337:811\$353 e a menor ao de dezembro com 239:824\$771.

A despeza soffreu um accrescimo de 98:605\$549 no segundo semestre, quanto ao custeio propriamente dito, tendo sido o mez de janeiro o de maior dispendio com 346:630\$892 e o de maio o de menor gasto, com 284:891\$610.

A receita decompõe-se como se segue:

| | | |
|--|----------------|---------|
| 117.801 passageiros..... | 623:378\$030 | 18,76 % |
| 1.712:375 de bagagens e encomendas | 135:935\$057 | 4,09 % |
| 143.610:593 de mercadorias..... | 1.712:290\$595 | 51,53 % |
| 32.159 animaes..... | 118:456\$084 | 3,56 % |
| 78 carros..... | 4:359\$425 | 0,13 % |
| 17.144 telegrammas..... | 26:465\$955 | 0,80 % |
| Rendas diversas e eventuaes..... | 30:908\$352 | 0,93 % |
| Aluguel de vehiculos a outras estradas. | 671:353\$850 | 20,20 % |
| | <hr/> | |
| | 3.323:147\$848 | 100,00 |

Não se incluíram nos algarismos acima os transportes gratuitos, feitos em serviço da colonização e outros.

Passageiros — Pelo quadro do respectivo movimento verifica-se que foram transportados menos 3.861 passageiros, em serviço retribuido, do que em 1912. O movimento em 1913 distribue-se pela duas classes nesta proporção:

| | |
|-------------------------------|---------|
| Passageiros de 1ª classe..... | 32.784 |
| » » 2ª » | 85.017 |
| | <hr/> |
| Total..... | 117.801 |

O numero de passageiros-kilometro attingiu a 13.489.470, menos 100.951 do que em 1912.

Bagagens e encomendas — Houve apenas o augmento de 126,440 comquanto tivesse baixado de 105\$820 a respectiva receita.

Mercadorias — Tambem baixou de 3.353,027 o movimento de mercadorias, que foi de 146.963,620 em 1912, tendo havido, entretanto, um augmento de 26:535\$325 na receita do ultimo anno.

A rubrica referente ao serviço telegraphico soffreu uma redução de 7:240\$140.

Cresceram, porém, de 148:341\$712 as rendas diversas e eventuaes, nas quaes no anno anterior foi incluída a renda proveniente de aluguel de vehiculos.

Deve-se, pois, attribuir o acrescimo de renda em 1913 a esta verba, que pouco exprime quanto ao desenvolvimento real do trafego.

As receitas por kilometro foram as seguintes nos dous ultimos annos, apresentando uma differença para mais de 182\$432 em 1913.

| | Anno de 1912 | Anno de 1913 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Passageiros | 716\$138 | 705\$813 |
| Bagagens e encomendas | 154\$044 | 153\$911 |
| Mercadorias | 1:908\$839 | 1:938\$724 |
| Animaes | 134\$422 | 134\$121 |
| Carros | 1\$420 | 4\$936 |
| Telegrapho | 38\$166 | 29\$966 |
| Diversas e eventuaes.. | 627\$140 | 795\$130 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 3:580\$169 | 3:762\$601 |

O producto médio de um passageiro embarcado foi de 5\$240 em 1913 e de 5\$114 em 1912, o de um pasageiro-kilometro foi de \$045 em 1913 e de \$042 em 1912.

As mercadorias produziram 11\$948 por tonelada embarcada e \$065 por tonelada transportada a um kilometro, contra 11\$407 e \$063, respectivamente, em 1912.

A receita por trem-kilometro foi de 3\$107 em 1913 e de 3\$603 em 1912.

O imposto de transito, regularmente recolhido á Delegacia Fiscal, deu 35:960\$550 em 1913, apenas mais 923\$818 de que em 1912.

Os percursos médios nos dous annos considerados são:

| | 1912 | 1913 |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| Passageiros de 1ª classe. | 133km,00 | 134km,788 |
| » » 2ª » | 116km,500 | 106km,691 |
| » » ambas as classes | 120km,800 | 114km,511 |
| Bagagens e encomendas | 165 ^{km} ,600 | 154 ^{km} ,500 |
| Mercadorias | 180km,700 | 181km,481 |
| Animaes | 184km,800 | 288km,000 |

Devo dar agora, como faço sempre, a renda das estações que arrecadaram mais de quarenta contos de réis, nos mesmos periodos:

| | 1912 | 1913 |
|---------------------|--------------|--------------|
| Ponta Grossa..... | 589:621\$445 | 551:882\$961 |
| União da Victoria.. | 273:185\$750 | 277:018\$410 |
| Jaguariahyva | 151:532\$102 | 223:403\$980 |
| Antonio Rebouças.. | 173:933\$640 | 164:887\$210 |
| Itararé | 83:105\$426 | 149:341\$950 |
| Teixeira Soares.... | 133:620\$430 | 120:079\$460 |
| Iraty | 146:255\$600 | 119:767\$595 |
| Fernandes Pinheiro | 89:810\$410 | 116:256\$520 |
| Marechal Mallet.... | 112:912\$370 | 116:231\$460 |
| Castro | 86:803\$959 | 96:794\$220 |
| Pirahy | 72:492\$090 | 79:757\$130 |
| Rio Uruguay..... | 131:699\$360 | 73:111\$590 |
| Roxo-roiz | 53:341\$260 | 69:360\$280 |
| Vallinhos | 46:923\$670 | 66:507\$190 |
| Calmon | 96:926\$630 | 52:070\$100 |
| Paulo Frontin..... | 41:539\$690 | 46:613\$790 |
| Herval | 40:926\$480 | 44:272\$190 |
| Rio Capinzal..... | 28:984\$210 | 42:214\$720 |
| Entre Rios..... | 56:504\$130 | 38:429\$110 |
| Dorizon | 41:278\$230 | 29:208\$630 |

A despesa distribue-se pelas seis rubricas que seguem:

| | | |
|---------------------------------|----------------|----------|
| Administração superior..... | 21:317\$943 | 0,57 % |
| » central e direcção geral | 215:332\$561 | 5,73 % |
| Trafego | 666:204\$606 | 17,72 % |
| Locomoção e officinas..... | 1.324:339\$014 | 35,22 % |
| Via-permanente e edificios..... | 1.482:537\$070 | 39,43 % |
| Despesas accessorias..... | 49:872\$833 | 1,33 % |
| | <hr/> | |
| | 3.759:604\$027 | 100,00 % |

A ultima rubrica comprehende a quota de fiscalização e a indemnização pelo esmagamento de gado, que foi apenas de 50\$, tendo baixado tal despesa depois de cercada toda a linha.

A quota de fiscalização correspondente ás linhas do 12° districto é de 105:743\$891, em 1913, desdobrando-se do modo seguinte:

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Estrada de Ferro do Paraná..... | 50:000\$000 |
| Linha de Itararé-Uruguay..... | 49:822\$833 |
| Construcção | 5:921\$058 |

Coube ao 13° districto a importancia de 44:256\$109, que completa a quota annual de 150:000\$, com a qual contribue a Companhia, em virtude do numero 1° da clausula LXXIV do contracto de 31 de dezembro de 1911.

A despesa kilometrica tem esta discriminação nos dous ultimos annos:

| | 1912 | 1913 |
|-------------------------------------|------------|------------|
| Administração e direcção geral..... | 256\$392 | 267\$945 |
| Trafego | 779\$929 | 754\$303 |
| Locomoção e officinas..... | 1:267\$648 | 1:499\$470 |
| Via-permanente e edificios..... | 1:718\$244 | 1:678\$583 |
| Custeio propriamente dito..... | 4:022\$213 | 4:200\$306 |

Foi de 9.386 o numero de trens em serviço retribuido, ou mais 2.036 que em 1912, sendo:

| | 1912 | | 1913 | |
|---------------------------|--------|-----------|--------|-------------|
| | Numero | Percurso | Numero | Percurso |
| Trens de passageiros..... | 329 | 80.517km | 547 | 146.884km |
| » mixtos..... | 1.061 | 304.378km | 1.855 | 366.121km |
| » de cargas..... | 5.960 | 492.480km | 6.984 | 556.534km |
| | 7.350 | 877.375km | 9,386 | 1.069.536km |

A taxa de utilização dos carros de passageiros e a dos wagões de mercadorias soffreram ambas um decrescimo até certo ponto pouco justificavel e muito desfavoravel ao aproveitamento do material.

A primeira baixou de 35,53 a 12,42 % e a segunda de 61,07 a 13,39 %, nos dous ultimos annos.

Quero crer que se deve procurar as causas da depressão, para os vehiculos de passageiros, no augmento do peso morto em relação ao peso de cada viajante, no longo percurso que fazem os trens da linha sul, entre União da Victoria e Marcellino Ramos, com o material quasi vasio, ao que accresce o aluguel do material á Sorocabana, entrando-se, porém, no calculo como si a lotação relativa ao numero total de carros tivesse exclusiva applicação nas linhas do districto.

Varias tambem são as causas da pequena utilização do material de cargas. Entre ellas, apontarei a alta capacidade dos wagões que viajam, muitas vezes, com menos da metade da lotação; o retorno dos wagões que, frequentemente, voltam de S. Paulo vasio e o aluguel do material á Sorocabana, como acontece com os carros de passageiros.

Seja como fôr, fallecem á Fiscalização os elementos para chegar a uma conclusão rigorosa a respeito das circumstancias que influem para tão desfavoravel aproveitamento, parecendo-nos que a Companhia não tem ligado ao facto a devida importancia.

HORÁRIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

Vigoraram, a partir de 6 de outubro, os novos horarios, em correspondencia com os trens da Paraná, da Sorocabana e da « Compagnie Auxiliaire ».

Intercalada entre essas tres estradas, a linha de Itararé-Uruguay ficou com o seu trafego proprio prejudicado pela necessidade de sub-

ordinal-o aos tres pontos extremos Curityba, S. Paulo e Porto Alegre, devendo, por isso, ser percorrida de noite grande extensão do trecho de Ponta Grossa a Itararé e do de União da Victoria a Marcellino Ramos.

Neste, então, o inconveniente é maior ainda, pelo perigo da circulação nocturna em região deserta, na qual se desenrolam sempre factos que trazem em constante sobresalto, não só o pessoal da estrada, como os proprios passageiros.

Além disso, tal trecho, em varias secções, é de difficil consolidação, deixando a sua escarpada encosta cahir, frequentemente, grandes blocos de pedras, que já attingiram dous trens, felizmente sem offender o respectivo pessoal.

Convem lembrar o augmento de despezas que os novos trens acarretam á Companhia, justamente quando é difficil a sua situação e os resultados do trafego se tornam menos promettedores.

Os horarios, approvados em character provisorio, o foram mediante as seguintes condições:

«1.^a—Fica a companhia obrigada a manter no minimo, sob pena de multa, o pessoal em serviço da conservação propriamente dita, existente na linha de Itararé-Uruguay em 30 de junho do corrente anno, e constante do seguinte: tres conductores, 14 mestres de linha, 95 feitores e 95 turmas com 887 trabalhadores.

2.^a—Caso se verifique a impraticabilidade dos novos horarios, não só quanto á segurança da circulação, mas tambem quanto á regularidade dos trens, a companhia obriga-se a submeter, logo que a Fiscalização o exija, outros horarios no intuito de corrigir os defeitos que a pratica houver apontado.

3.^a—Fica a companhia obrigada a fazer correr um trem de passageiros ou mixto entre Itararé e Ponta Grossa ás segundas-feiras e outro, em sentido contrario, ás terças-feiras, vigorando ambos a partir da mesma data dos outros horarios.»

A Companhia cumpriu a 1.^a e 3.^a condições, mas não tem havido regularidade nos trens de longo percurso entre Curityba e Porto Alegre, ora por atrasos nas linhas do districto, ora nas do Rio Grande do Sul.

Accresce que, para não prejudicar os passageiros da linha de Ponta Grossa a Curityba, cada vez que o trem do sul se atraza de duas horas, a Companhia é obrigada a fazer partir daquella cidade um trem no horario.

Como os grandes atrasos se dão repetidas vezes, ha, frequentemente, necessidade de fazer correr dois trens naquella linha, o que contribue para o augmento das despezas, já oneradas pelas circunstancias ligeiramente indicadas.

Emfim, é incontestavel que os novos trens tem produzido prejuizo á Companhia, a qual, segundo consta, pretende reduzir a um por semana os de percurso nocturno, no rio do Peixe, limitando assim as communicações entre Porto Alegre-Curityba e Porto Alegre-São Paulo.

Quanto aos trens entre Curityba e S. Paulo, a circulação se faz com mais regularidade, comquanto sejam frequentes os atrasos, o que é muito commum em toda a parte onde os longos percursos se distribuem por diversas linhas.

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE — OFFICINAS

Não houve augmento no material de tracção, sendo o numero de locomotivas o mesmo de 1912:

| | | |
|----|---------------------|--------------------|
| 2 | locomotivas do typo | « Tender »; |
| 12 | » | » » « Mogul »; |
| 21 | » | » » « Ten Wheel »; |
| 3 | » | » » « Mallet »; |

38

O material rodante é sufficiente para o movimento actual, sendo de notar a confusão que existe no material das diversas linhas, de modo a Fiscalização não poder attribuir a cada uma o numero de locomotivas e vehiculos que lhe cabe, segundo as respectivas despezas, aceitas em tomada de contas.

Tem a Fiscalização insistido varias vezes para corrigir essa irregularidade, sem que a Companhia, apesar das suas promessas, haja providenciado a respeito.

Prova a incerteza da Companhia neste sentido, o facto de registrar como effectivo do material rodante em 31 de dezembro de 1912 um numero de vehiculos muito superior ao de 1913, para o qual houve uma redução de 160 wagões.

Accresce que a Fiscalização deve precaver-se para que certo material já aceito por conta das linhas garantidas não possa ser novamente apresentado como fornecido por conta do novo contracto da Paraná.

Estou bem certo que não ha o intuito de illudir, mas não posso deixar de attribuir á desordem a que assistimos á actual administração, centralizada em S. Paulo, que não está a par dos compromissos assumidos pelas anteriores e que, de boa fé, se julga no direito de distribuir o material a seu talante, sem attender ao que já ficou resolvido.

A Fiscalização está procedendo a um exame severo sobre o assumpto, para exigir da Companhia o cumprimento estricto das suas obrigações e submeterá a questão á Inspectoria, caso não possa resolver-a de modo satisfactorio.

Penso que grande parte do material das linhas garantidas está alugado á Estrada de Ferro Sorocabana, constituindo tal praxe a melhor fonte de renda da linha Itararé-Uruguay, comquanto ficticia, a meu ver, porque no periodo de *deficit* em que se acha esta linha, pouco influe para o Governo e para a propria companhia que o pagamento não se faça á bocca do cofre e sim por simples jogo de contas. Não me parece, entretanto, que seja este o verdadeiro intuito do convenio do trafego mutuo. E veriamos a attitude da companhia mudar logo, si ella entrasse de um momento para outro no regimen de saldo, que teria de entregar ao Governo.

Assim, emquanto figura na despeza de custeio da linha Itararé-Uruguay a importancia de 219:588\$950 como aluguel de vehiculos pela Sorocabana, contribue esta com a de 671:353\$850, dando uma differença de 451:764\$900 em favor da primeira, capaz por si de cobrir o *deficit* do anno, si o total das outras verbas de custeio não fosse superior á somma das diversas rubricas da receita.

Êis o numero dos vehiculos nos dois ultimos annos, conforme os dados fornecidos pela propria companhia:

| | 1912 | 1913 | Differença | |
|--|-------|-------|------------|-----|
| Carros especiaes | 6 | 6 | | |
| Carro de pagamento | 1 | 1 | | |
| Carro restaurante | 1 | 1 | | |
| Carros de passageiros de 1ª classe | 12 | 12 | | |
| Carros de passageiros de 2ª classe | 13 | 13 | | |
| Carros de passageiros mixtos | 2 | 2 | | |
| Carros de correio, bagagem e chefe de trem | 9 | 17 | + | 8 |
| | <hr/> | <hr/> | | |
| | 44 | 52 | | |
| Wagões para animaes..... | 112 | 60 | — | 52 |
| » fechados para mercadorias | 349 | 340 | — | 9 |
| Wagões abertos para mercadorias | — | 99 | + | 99 |
| Wagões fechados para inflammaveis | 1 | 1 | | |
| Wagões plataforma | 200 | 50 | — | 150 |
| » diversos | 76 | | — | 76 |
| » de lastro | | 20 | + | 20 |
| | <hr/> | <hr/> | | |
| | 738 | 570 | — | 160 |

As officinas deram satisfactorio andamento a todos os trabalhos de reparação do material de tracção e rodante, havendo-se dispendido a importancia de 450:773\$624, assim decomposta:

| | Pessoal | Material | Total |
|--|--------------|-------------|--------------|
| Contra-mestres, almoxarife, chefes do deposito, guarda livros, amanuenses, machinista do motor e guarda nocturno | 20:373\$900 | | 20:373\$900 |
| Reparação de machinas | 101:376\$636 | 78:140\$094 | 179:516\$730 |
| Reparação de carros de passageiros | 17:608\$430 | 23:093\$364 | 40:701\$794 |
| Reparação carros de correio, bagagens e chefe de trem. | 5:643\$425 | 6:536\$536 | 12:179\$961 |
| Reparação de wagões de carga | 44:809\$665 | 88:833\$465 | 133:643\$130 |
| Vistoria no material rodante | 22:050\$650 | | 22:050\$650 |
| Conservação do machinismo e ferramentas das officinas | 4:250\$750 | 11:797\$613 | 16:048\$363 |
| Serviços feitos para o trafego | 40:939\$916 | | 40:939\$916 |

| | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Serviços feitos para a via permanente | 8:146\$625 | | 8:146\$625 |
| Combustível | | 6:317\$100 | 6:317\$100 |
| Lubrificante e estopa | | 443\$241 | 443\$241 |
| Iluminação | | 18\$168 | 18\$168 |
| Despesas diversas | | 394\$046 | 394\$046 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 235:199\$997 | 215:573\$627 | 450:773\$624 |

Os gastos da 3ª divisão, no total de 1.324:339\$014, distribuem-se como segue:

| | Pessoal | Material | Total |
|-----------------------------|--------------|--------------|----------------|
| Serviço central | 33:107\$500 | 3:001\$985 | 36:109\$485 |
| Traction | 140:070\$721 | 697:385\$184 | 837:455\$905 |
| Officinas e depositos | 235:199\$997 | 215:573\$627 | 450:773\$624 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 408:378\$218 | 915:960\$796 | 1.324:339\$014 |

PERCURSO NAS LOCOMOTIVAS — CONSUMO DAS MESMAS — EMPREGO DE LENHA E CARVÃO — LUBRIFICANTES

As locomotivas em serviço do trafego percorreram 1.110.433 kilometros, durante o anno, ou mais 195.567 do que em 1912, para o qual o percurso foi de 914.866 kilometros.

Em serviço do lastro e outros o percurso foi de 319.576 em 1913, tendo sido de 325.214 no anno anterior.

O percurso parcial corresponde ao seguinte:

| | |
|---|----|
| Locomotivas que percorreram até 10.000 kilometros | 18 |
| Locomotivas que percorreram de 10.001 a 30.000 | 15 |
| Locomotivas que percorreram de 30.001 a 50.000 | 5 |

O consumo de combustível foi computado em:

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Toneladas de carvão | 3.307,888 |
| Metros cubicos de lenha | 137.214,500 |

O consumo por locomotiva-kilometro foi de 4^m,9 em carvão e de 0^m3,095 em lenha. As despesas respectivas foram de 227 e 321 réis, com o total de 548 réis por locomotiva-kilometro.

O preço do carvão variou entre 34\$ e 48\$485 a tonelada e o da lenha entre 2\$840 e 3\$390 o metro cubico.

A lubrificação, feita exclusivamente a oleo, correspondeu a 0^l,014 por locomotiva-kilometro, com o custo de 6 réis; o consumo de estopa foi de uma gramma pelo preço de um real.

Por 100 vehiculos-kilometro o consumo foi de 0^l,965 pelo custo de \$362 para a lubrificação e de 40 grammas a 18 réis para a estopa, dando o total de 380 réis.

CONSERVAÇÃO DA LINHA — SERVIÇOS DIVERSOS

Tendo em vista a sua longa extensão, mais do duplo do comprimento da Estrada de Ferro do Paraná, e o seu movimento muito menor do que o dessa estrada, pôde considerar-se satisfactorio o estado de conservação da linha, sendo regular o da maior parte dos edificios e suas dependencias.

E' incontestavel que a Companhia se esforçou para melhorar as condições da linha, procedendo á substituição de dormentes em numero elevado e ao lastramento de pedra em varios trechos de mais difficil consolidação.

Foram reparados varios boeiros e reforçadas as pontes de Itararé, Jaguariatú e Iapó, tendo sido pintadas diversas outras.

Algumas estações necessitam de sérias reparações, notando-se que muitas já são pequenas para o respectivo movimento.

A estação principal, em Ponta Grossa, precisa ser modificada, de maneira a offerecer outras commodidades ao publico, o que não é difficil, pois que o edificio tem espaço sufficiente, para attender a todas as necessidades dos passageiros.

As estações da linha-norte, entre Ponta Grossa e Itararé, estão em bom estado, quanto á pintura, carecendo deste serviço as da linha-sul, até Legrú, e achando-se em condições satisfactorias as estações do trecho mais novo, entre Legrú e Uruguay.

A linha está cercada em toda a sua extensão, tendo sido as cercas conservadas cuidadosamente. Apezar disso, não se pôde impedir, que certos proprietarios deixem, por indesculpavel descuido, abertas as porteiras, facilitando assim a entrada de gado na linha, o que constitue um perigo para os trens expressos de passageiros, comquanto o pessoal da conservação tenha ordem severa para retirar os animaes.

O serviço de abastecimento de agua ás locomotivas precisa ser melhorado. As caixas existentes são, em geral, pequenas e insufficientes, aggravando-se tal inconveniente no anno passado, em que as secças se prolongaram por mais de oito mezes.

Aj via permanente installou muitas caixas provisórias nas margens dos rios, para onde se tornou necessario deslocar algumas caixas de agua, collocadas antes nas proximidades das estações. O serviço torna-se mais difficil por serem as bombas movidas a mão, quando se poderia installar outras a vapor, em alguns pontos, entre Ponta Grossa e Pirahy e entre aquella estação e União da Victoria.

Sendo pequenos os desvios para o cruzamento dos trens em varias estações, foram augmentados os de Vallinhos, Iraty, Fernandes Pinheiro, Rebouças, Nova Galicia e o do kilometro 175 da linha-norte.

Em outros pontos os desvios são curtos, tambem havendo necessidade de augmental-os para facilitar as manobras, que muitas vezes causam atrazos aos trens de passageiros.

Comquanto a linha telegraphica accuse varios defeitos, a sua conservação foi feita regularmente, notando-se que alguns postes antigos são muito baixos e que os fios estão mal esticados entre postes mais distanciados.

Eis em seguida o resumo dos trabalhos executados na linha durante o anno de 1913:

| | |
|---|---------|
| Lastro ordinario — m ³ | 147.937 |
| Lastro de pedra — m ³ | 13.376 |

| | |
|---|---------|
| Nivelamento da linha — ^m | 541.839 |
| Repregação — ^m | 326.368 |
| Abertura de valletas — ^m | 46.626 |
| Desobstrucção de valletas — M. | 384.361 |
| Capinação — ^m ² | 136.984 |
| Rogado — ^m ² | 422.478 |
| Dormentes substituidos | 139.296 |
| Trilhos substituidos — ^m | 1.404 |
| Parafusos substituidos | 48.296 |
| Grampos substituidos | 238.922 |
| Chapas de junção substituidas | 14.937 |
| Postes substituidos | 4 |

Sommam 1.482:537\$070 as despesas com esta divisão, as quaes se distribuem deste modo:

| | Pessoal | Material | Total |
|----------------------------|----------------|--------------|----------------|
| Serviço central | 65:578\$500 | 4:542\$223 | 70:120\$723 |
| Conservação da linha | 969:705\$111 | 406:359\$494 | 1.376:064\$605 |
| Edifícios e dependencias.. | 15:934\$839 | 20:416\$903 | 36:351\$742 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 1.051:218\$450 | 431:318\$620 | 1.482:537\$070 |

ATRAZOS DOS TRENS — ACCIDENTES

Como o anno anterior, registra o de 1913 grande numero de trens atrasados, ora por motivos oriundos da propria estrada, ora por causa das outras linhas em correspondencia com as do Districto.

Conforme as communições feitas á Fiscalização, dos 2.402 trens de passageiros e mixtos, houve 171 atrasados, assim enumerados, não se tendo em conta as demoras de menos de 10 minutos:

| | Trens |
|---|-------|
| Atrazos de 10 ^m a 1 hora | 94 |
| » de 1 ^h a 2 horas | 53 |
| » de 2 ^h a 3 » | 11 |
| » de 3 ^h a 4 » | 5 |
| » de 4 ^h a 5 » | 1 |
| » de 5 ^h a 6 » | 3 |
| » de 7 ^h a 8 » | 1 |
| » de 8 ^h a 9 » | 1 |
| » de 11 » | 1 |
| » de 28 ^h ,30 ^m | 1 |

Fica assim demonstrada a falta de regularidade do trafego, havendo a estrada de ferro Sorocabana contribuido para o atraso de 80 trens, a Paraná para o de 5 e a « Auxiliaire » para o de 2, cabendo á S. Paulo-Rio Grande o de 84 trens.

Muitos atrasos são devidos á difficuldade do cruzamento dos trens de passageiros com os de cargas, nos desvios de cumprimento insufficiente, ou por falta de desvios nas estações muito afastadas uma da

outra. Varios proveem do descarrilamento de trens de cargas, que atravancam a linha, sendo menos frequentes os casos em que a causa é proveniente dos proprios trens expressos ou mixtos.

Deve citar-se tambem a quéda de barreiras, assim como a falta de pressão, ou outro qualquer desarranjo das machinas, o que acontece com certa frequencia.

O maior atrazo, de 28^h,30^m, deu-se no trem mixto n. 5 do dia 8 de março, que descarrilou no kilometro 381 (sul), tombando a machina e dois carros de animaes; o de 41 horas aconteceu no dia 24 do mesmo mez com o trem mixto n. 6, por ter cahido uma barreira no kilometro 48 (sul); o trem mixtos n. 6 do dia 16 de abril teve um atrazo de 8^h,20^m, devido ao descarrilamento, na vespera, do mixto n. 5, do qual tombaram dois carros de cargas. Segue-se um atrazo de 6 horas do trem expresso de 13 de outubro, cuja locomotiva tomhou no kilometro 6 (norte).

Foi este o descarrilamento mais sério, comquanto não houvesse desgraça pessoal a lamentar. As causas, como acontece sempre, não puderam ser rigorosamente averiguadas, notando-se ter a Fiscalização verificado que a linha não accusava defeito a que se devesse attribuir o accidente.

Além deste, deram-se 15 descarrilamentos de trens mixtos, alguns provenientes de defeitos na linha, produzidos, sem duvida, pelo material de peso excessivo para trilhos de 22^{kg},5, com a linha simplesmente lastrada de terra. Quanto aos outros, a causa é ignorada e, neste caso, é licito attribuil-a a um conjuncto de circumstancias, ás quaes os defeitos do material de tracção e rodante não devem ser estranhos.

Durante o anno deu-se a morte de dois passageiros, ambos por tomarem o trem em movimento. Ficaram feridas outras tres pessoas, sendo duas estranhas e um empregado da estrada.

Linha Itararé-Uruguay — Resultados geraes do trafego desde 1900

| ANOS | EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO | RECEITAS | DESEZAS | DEFICITS | RECEITAS POR KILOMETRO | DESEZAS POR KILOMETRO | DEFICIT POR KILOMETRO | COEFFICIENTE DE TRAFEGO |
|----------|---------------------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1900. | 228.000 | 189.023\$748 | 770.703\$615 | 581.681\$697 | 829\$054 | 3.380\$287 | 2.551\$236 | 380,40 % |
| 1901. | 228.000 | 191.163\$739 | 497.911\$363 | 306.747\$624 | 838\$437 | 2.183\$821 | 1.345\$384 | 260,46 % |
| 1902. | 250.000 | 222.400\$410 | 366.590\$787 | 144.199\$377 | 869\$601 | 1.466\$399 | 576\$798 | 164,83 % |
| 1903. | 289.000 | 268.043\$658 | 400.387\$212 | 132.373\$554 | 927\$382 | 1.385\$423 | 458\$044 | 149,39 % |
| 1904. | 315.000 | 310.268\$325 | 589.124\$335 | 278.856\$010 | 984\$078 | 1.870\$236 | 885\$258 | 189,87 % |
| 1905. | 370.000 | 348.843\$770 | 635.832\$325 | 317.018\$555 | 861\$658 | 1.718\$465 | 856\$807 | 199,44 % |
| 1906. | 446.852 | 507.530\$213 | 690.133\$664 | 182.597\$448 | 1.217\$545 | 4.655\$584 | 438\$039 | 135,97 % |
| 1907. | 416.852 | 706.871\$221 | 934.558\$062 | 247.687\$444 | 1.695\$736 | 2.289\$922 | 594\$186 | 135,04 % |
| 1908. | 407.417 | 877.386\$205 | 874.848\$891 | 5.537\$314 | 1.764\$949 | 4.753\$810 | 414\$139 | 99,37 % |
| 1909. | 605.874 | 1.287.944\$964 | 1.285.777\$963 | 2.164\$001 | 2.495\$759 | 2.422\$187 | 38372 | 99,83 % |
| 1910. | 739.264 | 2.082.568\$102 | 2.061.665\$041 | 20.903\$001 | 2.855\$712 | 2.827\$048 | 28\$664 | 98,99 % |
| 1911. | 883.431 | 2.558.578\$509 | 2.776.701\$548 | 218.122\$039 | 2.897\$169 | 3.144\$136 | 246\$987 | 108,32 % |
| 1912. | 883.431 | 3.161.758\$297 | 3.694.375\$969 | 532.617\$672 | 3.580\$169 | 4.483\$274 | 603\$102 | 116,88 % |
| 1913. | 883.205 | 3.323.147\$848 | 3.759.604\$027 | 436.456\$179 | 3.762\$601 | 4.266\$774 | 494\$173 | 113,13 % |
| Totales. | — | 46.005.472\$979 | 40.355.226\$399 | 3.340.753\$420 | 23.230\$747 | 34.237\$383 | 9.006\$636 | — |

Km.

499,673

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Extensão média em 14 annos..... | 1.143.248\$069 |
| Receita » » 14 » | 4.382.516\$171 |
| Despeza » » 14 » | 239.268\$102 |
| Deficit » » 14 » | |

Movimento financeiro

| MEZES | RECEITA ARRECADADA | IMPOSTO DE TRANSITO | RECEITA LIQUIDA | DESPAZA MENSAL | DEFICIT MENSAL |
|-------------------|--------------------|---------------------|-----------------|----------------|----------------|
| Janeiro..... | 341.343\$603 | 3.532\$250 | 337.811\$353 | 346.630\$892 | 8.819\$539 |
| Fevereiro..... | 296.822\$610 | 3.406\$750 | 293.415\$860 | 295.925\$621 | 2.509\$761 |
| Março..... | 313.775\$985 | 3.503\$950 | 310.270\$035 | 288.023\$457 | 21.641\$578 |
| Abril..... | 299.034\$735 | 3.039\$050 | 295.975\$685 | 288.095\$842 | 7.879\$243 |
| Maió..... | 314.751\$845 | 3.482\$900 | 311.269\$845 | 284.891\$669 | 26.378\$176 |
| Junho..... | 257.640\$529 | 2.655\$700 | 254.984\$829 | 290.731\$370 | 35.746\$541 |
| 1º semestre..... | 1.823.369\$307 | 19.642\$390 | 1.803.727\$907 | 1.794.903\$851 | 8.823\$156 |
| Julho..... | 257.272\$136 | 2.779\$300 | 254.492\$836 | 308.498\$255 | 54.005\$619 |
| Agosto..... | 257.364\$361 | 2.538\$350 | 254.826\$011 | 316.094\$271 | 61.268\$260 |
| Setembro..... | 247.517\$536 | 2.498\$800 | 245.018\$736 | 306.943\$043 | 63.924\$307 |
| Outubro..... | 274.911\$292 | 2.968\$400 | 271.942\$892 | 336.161\$362 | 64.218\$470 |
| Novembro..... | 255.921\$345 | 2.603\$350 | 253.318\$795 | 333.839\$746 | 80.523\$951 |
| Dezembro..... | 242.752\$421 | 2.927\$650 | 239.824\$771 | 289.972\$723 | 50.147\$952 |
| 2º semestre..... | 1.535.739\$091 | 16.318\$250 | 1.519.420\$841 | 1.893.509\$400 | 374.088\$559 |
| Anno de 1913..... | 3.359.108\$398 | 35.960\$650 | 3.323.147\$848 | 3.688.413\$251 | 365.265\$403 |
| Anno de 1912..... | 3.196.795\$029 | 35.036\$732 | 3.161.758\$297 | 3.601.496\$600 | 439.738\$312 |
| Diferenças..... | 162.313\$369 | 923\$818 | 161.389\$551 | 86.916\$642 | 74.472\$909 |

Observações

| | |
|--|-----------------------|
| Receita das estações..... | 2.577:390\$044 |
| Transporte por conta do Governo Federal..... | 43:329\$790 |
| » » » Estadual..... | 44:370\$565 |
| Diversos..... | 688:056\$852 |
| | <u>3.323:447\$848</u> |

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|--------------|---------------------|
| Receita..... | 3.323:447\$848 |
| Despesa..... | 3.759:604\$027 |
| Deficit..... | <u>436:456\$170</u> |

NOTA — A despesa discrimina-se assim:

| | |
|---|-----------------------|
| Administração superior..... | 21:317\$043 |
| Custeio propriamente dito, inclusive obras novas..... | 3.688:413\$251 |
| Indemnizações por esmagamento de gado..... | 50\$000 |
| Quotas de fiscalização..... | 49:822\$833 |
| | <u>3.759:604\$027</u> |

Linha Itararé-Uruguay - Quadro do movimento de passageiros

| PASSAGEIROS | 1909 | | | | | 1910 | | | | | 1911 | | | | | 1912 | | | | | 1913 | | | | | TOTAES | DIFERENÇA EM RELAÇÃO a 1912 |
|----------------------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|--|--|--|------|--|--|--|--|------|--|--|--|--|------|--|--|--|--|--------|-----------------------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Por conta particular..... | 57.736 | 75.966 | 89.655 | 115.440 | 113.477 | 452.274 | 1.963 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » do Governo Federal..... | 506 | 1.030 | 993 | 4.128 | 2.445 | 9.072 | 1.743 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » » Estadual..... | 1.995 | 2.166 | 4.799 | 2.094 | 1.909 | 9.963 | 185 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totals..... | 60.237 | 79.162 | 92.447 | 121.662 | 117.801 | 471.309 | 3.861 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1ª classe..... | 15.461 | 45.696 | 20.406 | 32.033 | 32.784 | 116.380 | 751 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2ª classe..... | 44.776 | 63.466 | 72.041 | 89.629 | 85.017 | 354.929 | 4.612 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PASSAGEIROS-KILOMETRO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Por conta particular..... | 6.383.425 | 10.239.223 | 10.880.637 | 13.124.431 | 12.606.073 | 53.235.489 | 518.358 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » do Governo Federal..... | 107.026 | 81.824 | 218.453 | 4.100.565 | 569.319 | 2.077.127 | 531.186 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » » Estadual..... | 294.241 | 331.330 | 326.391 | 365.485 | 314.078 | 1.631.525 | 51.407 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totals..... | 6.786.392 | 10.652.377 | 11.423.481 | 14.590.421 | 13.489.470 | 56.944.141 | 1.100.951 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1ª classe..... | 1.613.944 | 2.248.097 | 2.940.245 | 4.268.237 | 4.418.895 | 15.489.418 | 150.658 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2ª classe..... | 5.172.448 | 8.404.280 | 8.485.236 | 10.322.184 | 19.070.575 | 41.454.723 | 1.251.609 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Percorso mérito. (1ª classe..... | 104.300 | 143.227 | 144.080 | 133.000 | 134.788 | 659.485 | 4.788 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » (2ª classe..... | 115.520 | 132.422 | 117.780 | 116.500 | 106.691 | 588.913 | 9.809 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| » (Das duas classes..... | 112.660 | 131.660 | 123.580 | 120.800 | 114.511 | 609.211 | 6.289 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Linha Itararé-Uruguay -- 1913

Movimento de mercadorias

| NOMENCLATURA | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1912 |
|---|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| Madeiras..... | T 25.127,370 | T 36.112,750 | T 56.428,240 | T 99.006,600 | T 89.275,580 | T 305.950,510 | T - 9.731,020 | - 9,83 |
| Herva matte..... | 6.756,300 | 7.584,550 | 10.096,990 | 10.932,450 | 10.425,130 | 45.795,420 | - 507,320 | - 4,64 |
| Sal..... | 1.978,930 | 2.414,447 | 2.207,370 | 3.347,040 | 2.906,910 | 12.854,397 | - 440,130 | - 13,15 |
| Cereaes..... | 2.148,725 | 3.933,399 | 3.450,740 | 3.577,190 | 3.502,810 | 16.612,864 | - 74,380 | - 2,08 |
| Assucar..... | 1.549,970 | 1.841,615 | 1.690,225 | 2.426,710 | 2.724,960 | 10.233,480 | 298,250 | 12,29 |
| Farinha de trigo e de mandioca..... | 2.430,353 | 3.214,558 | 2.641,253 | 3.150,290 | 4.604,370 | 16.040,826 | 1.454,080 | 46,16 |
| Café..... | 1.619,437 | 2.204,620 | 1.681,170 | 2.759,410 | 2.553,420 | 10.818,057 | - 205,990 | - 7,47 |
| Aguardente..... | 444,600 | 470,701 | 473,400 | 550,560 | 763,730 | 2.702,991 | 213,170 | 38,72 |
| Queijos, fructas, mel, cera virgem..... | 284,790 | 364,810 | 413,970 | 451,309 | 498,870 | 2.011,740 | 45,570 | 10,10 |
| Toucinho e banha..... | 379,680 | 579,854 | 591,140 | 618,340 | 621,720 | 2.790,734 | 3,380 | 0,55 |
| Tecidos fabricados no paiz..... | 338,362 | 421,149 | 580,830 | 903,950 | 847,470 | 3.091,761 | - 56,480 | - 6,25 |
| Cerveja nacional..... | 347,806 | 444,150 | 467,710 | 493,720 | 560,850 | 2.284,236 | 67,130 | 13,60 |
| Couros..... | 129,157 | 162,947 | 172,380 | 265,010 | 151,720 | 881,214 | - 113,200 | - 42,75 |
| Vinho nacional..... | 196,264 | 231,454 | 213,520 | 233,090 | 218,480 | 1.092,808 | - 14,610 | - 6,27 |
| Fumo..... | 81,941 | 117,748 | 93,040 | 262,230 | 131,040 | 685,999 | - 131,190 | - 50,03 |
| Xarque..... | 132,831 | 212,441 | 177,340 | 213,150 | 88,550 | 824,312 | - 124,600 | - 58,46 |
| Diversos..... | 5.262,247 | 5.621,487 | 7.073,020 | 6.406,970 | 18.009,823 | 42.373,547 | 11.602,853 | 181,10 |
| Materiaes de construcção..... | 11.568,624 | 15.269,887 | 17.260,680 | 11.365,140 | 5.727,160 | 61.191,961 | - 5.638,450 | - 49,61 |
| Totaes..... | T 60.777,387 | T 81.172,267 | T 105.712,990 | T 146.963,620 | T 143.610,593 | T 538.236,857 | T - 3.353,027 | - 2,28 |
| Toneladas-kilometro..... | 9.465.348,696 | 13.398.858,240 | 19.919.528,778 | 26.715.143,820 | 26.062.696,008 | 97.561.575,542 | - 652.447,812 | - 2,44 |
| Percurso médio..... | Km 155,738 | Km 189,706 | Km 187,900 | Km 180,686 | Km 181,481 | - | - | - |

PASSAGEIROS-KILOMETRO

| | | | | | | |
|---------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------|
| Por conta particular..... | 6.383,125 | 10.239,223 | 40.880,637 | 13.424,431 | 53.235,489 | 518,358 |
| » do Governo Federal..... | 107,026 | 81,824 | 218,453 | 4.100,505 | 2.077,127 | 531,186 |
| » » Estadoal..... | 294,241 | 331,330 | 326,391 | 365,185 | 1.631,925 | 51,407 |
| Totaes..... | 6.786,392 | 10.652,377 | 11.425,481 | 14.500,421 | 56.944,141 | 1.100,951 |
| 1ª classe..... | 1.613,944 | 2.248,097 | 2.940,245 | 4.268,237 | 15.489,418 | 150,658 |
| 2ª classe..... | 5.172,448 | 8.404,280 | 8.485,236 | 10.232,184 | 41.454,723 | 1.251,609 |
| Percurso médio..... | Kilometro 104,390 | Kilometro 143,227 | Kilometro 144,080 | Kilometro 133,000 | Kilometro 659,485 | 1,788 |
| (1ª classe..... | 116,520 | 132,522 | 117,780 | 116,500 | 588,913 | 9,809 |
| 2ª classe..... | 112,660 | 131,660 | 123,580 | 120,800 | 606,511 | 6,289 |

Linha Itararé-Uruguay — 1913

Quadro das receitas totaes

| DESIGNAÇÃO | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA ENTRE OS ANNOS DE 1912 E 1913 | DIFFERENÇA % RELATIVA A 1912 |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|--|------------------------------|
| Passageiros | 332:906\$998 | 518:334\$407 | 550:961\$156 | 632:443\$222 | 623:378\$030 | 2.664:023\$813 | 9:065\$192 | 1,43 |
| Bagagens e encomendas..... | 40:257\$ 67 | 69:612\$422 | 97:686\$247 | 136:040\$877 | 135:933\$057 | 479:532\$170 | 105\$820 | 0,08 |
| Mercadorias | 832:857\$717 | 1.291:492\$171 | 1.586:823\$022 | 1.685:755\$270 | 1.712:290\$595 | 7.109:218\$775 | 26:535\$325 | 1,57 |
| Animaes..... | 17:074\$610 | 24:999\$125 | 37:229\$640 | 118:712\$473 | 118:456\$084 | 316:471\$932 | 256\$389 | 0,22 |
| Carros | 193\$870 | 1:135\$560 | 1:003\$740 | 1:254\$010 | 4:359\$425 | 7:946\$605 | 3:105\$145 | 247,64 |
| Telegrapho | 20:927\$353 | 29:503\$045 | 25:453\$935 | 33:706\$095 | 26:465\$955 | 136:056\$383 | 7:240\$140 | 21,48 |
| Armazenagem | 2:897\$280 | 4:068\$170 | 4:031\$510 | 4:556\$860 | 4:631\$500 | 10:185\$320 | 74\$640 | 1,64 |
| Diversos e eventuaes..... | 40:826\$569 | 143:423\$202 | 249:399\$259 | 549:289\$490 | 697:631\$202 | 1.680:560\$722 | 148:341\$742 | 27,01 |
| Receita liquida | 1.287:944\$964 | 2.082:568\$102 | 2.558:579\$509 | 3.161:758\$297 | 3.323:147\$848 | 12.473:995\$720 | 161:389\$351 | 5,10 |
| Imposto de transito..... | 44:524\$700 | 39:924\$200 | 30:883\$900 | 35:036\$732 | 35:966\$550 | 186:330\$082 | 923\$818 | 2,64 |
| Receita arrecadada..... | 1.332:466\$664 | 2.122:492\$302 | 2.589:463\$409 | 3.196:795\$029 | 3.359:108\$398 | 12.660:325\$802 | 162:313\$369 | 5,05 |

Linha Itararé-Uruguay -- 1913

Quadro das receitas médias

| DESIGNAÇÃO | RECEITAS POR KILOMETRO | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------------|
| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 |
| Passageiros..... | 549\$466 | 710\$764 | 630\$667 | 716\$138 | 705\$813 | 3:312\$848 | — 40\$325 | 25,85 | 24,89 | 21,77 | 20,01 | 18,76 | 21,76 | — 1,25 |
| Bagagens e encomendas..... | 66\$445 | 95\$456 | 110\$614 | 154\$044 | 153\$911 | 580\$470 | — \$133 | 3,13 | 3,34 | 3,82 | 4,30 | 4,09 | 3,82 | — 0,21 |
| Mercadorias..... | 1:374\$638 | 1:770\$953 | 1:796\$815 | 1:908\$839 | 1:938\$724 | 8:789\$969 | 29\$883 | 64,67 | 62,01 | 62,02 | 53,32 | 51,53 | 57,75 | — 1,79 |
| Animaes..... | 28\$182 | 34\$280 | 42\$156 | 134\$422 | 134\$121 | 373\$161 | — \$301 | 1,33 | 1,20 | 1,45 | 3,75 | 3,56 | 2,43 | — 0,19 |
| Carros..... | \$320 | 1\$557 | 1\$137 | 1\$420 | 4\$936 | 9\$370 | 3\$318 | 0,01 | 0,05 | 0,04 | 0,04 | 0,13 | 0,06 | 0,09 |
| Telegrapho..... | 34\$541 | 40\$456 | 28\$822 | 38\$166 | 29\$966 | 171\$951 | — 8\$200 | 1,62 | 1,42 | 0,99 | 1,07 | 0,80 | 1,13 | — 0,27 |
| Armazenagens..... | 4\$782 | 7\$577 | 4\$565 | 5\$160 | 5\$244 | 27\$328 | \$084 | 0,22 | 0,27 | 0,16 | 0,14 | 0,14 | 0,18 | — |
| Diversos e eventuaes..... | 67\$385 | 19\$670 | 282\$385 | 621\$980 | 789\$886 | 1:956\$314 | 167\$906 | 3,17 | 6,82 | 9,75 | 17,37 | 20,99 | 12,85 | 3,62 |
| Receita liquida..... | 2:125\$759 | 2:855\$713 | 2:897\$169 | 3:580\$169 | 3:762\$601 | 15:221\$411 | 182\$432 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Imposto de transito..... | 73\$488 | 54\$745 | 34\$971 | 39\$673 | 40\$716 | 243\$593 | 1\$043 | — | — | — | — | — | — | — |
| Receita arrecadada..... | 2:199\$247 | 2:910\$458 | 2:932\$140 | 3:619\$842 | 3:803\$317 | 15:465\$004 | 183\$475 | — | — | — | — | — | — | — |

Linha Itararé-Uruguay — 1913 — Quadro das despesas totaes

| DESIGNAÇÃO | 1909 | | 1910 | | 1911 | | 1912 | | 1913 | | GERAL | | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | DIFFERENÇA% EM RELAÇÃO A 1912 |
|--------------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------------------------|----------------------------------|
| | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | | |
| Administração e direcção geral | — | 128:446\$837 | — | 473:614\$020 | — | 212:047\$828 | — | 226:427\$461 | — | 236:650\$504 | — | 976:788\$656 | 10:223\$043 | 4,51 |
| Trafego..... | 15:422\$835 | — | 30:355\$934 | — | 35:911\$198 | — | 37:341\$742 | — | 45:240\$024 | — | 164:271\$753 | — | — | — |
| | 76:528\$101 | — | 168:887\$068 | — | 230:332\$145 | — | 373:663\$376 | — | 332:605\$740 | — | 1.182:017\$330 | — | — | — |
| Serviço das estações.... | 477:081\$090 | 269:032\$046 | 207:513\$737 | 406:757\$630 | 233:195\$226 | 499:438\$369 | 277:774\$184 | 688:779\$299 | 238:358\$342 | 666:204\$603 | 1.183:923\$076 | 2.530:212\$150 | — 22:574\$693 | — 3,28 |
| Locomoção e oficinas | 17:043\$263 | — | 26:550\$994 | — | 26:820\$437 | — | 31:468\$020 | — | 36:109\$485 | — | 438:901\$199 | — | — | — |
| | 181:335\$174 | — | 294:720\$040 | — | 385:252\$950 | — | 782:145\$089 | — | 837:453\$905 | — | 2.480:909\$167 | — | — | — |
| | 128:508\$609 | 327:787\$046 | 166:539\$420 | 487:810\$463 | 246:540\$192 | 658:622\$579 | 305:886\$510 | 1.119:493\$619 | 450:773\$624 | 1.324:339\$014 | 1.298:248\$355 | 3.918:058\$721 | 204:839\$395 | 18,30 |
| Via Permanente..... | 13:460\$064 | — | 42:357\$517 | — | 60:727\$361 | — | 74:806\$746 | — | 70:120\$723 | — | 261:472\$381 | — | — | — |
| | 477:769\$460 | — | 843:309\$655 | — | 1.152:011\$586 | — | 1.405:650\$690 | — | 1.376:034\$605 | — | 5.254:805\$906 | — | — | — |
| | 27:923\$863 | 519:153\$387 | 26:038\$625 | 911:705\$797 | 23:611\$398 | 1.236:350\$345 | 36:977\$142 | 4.517:434\$458 | 36:351\$742 | 1.482:537\$070 | 450:902\$770 | 5.667:181\$057 | — 34:807\$388 | — 2,30 |
| | — | 1.244:481\$340 | — | 1.970:887\$028 | — | 2.606:039\$318 | — | 3.552:140\$837 | — | 3.709:731\$194 | — | 13.092:240\$593 | 157:590\$357 | 4,44 |
| Obras Novas..... | — | 6:667\$975 | — | 28:409\$673 | — | 121:769\$308 | — | 90:259\$942 | — | — | — | 247:106\$868 | — 90:259\$912 | — 100 |

Linha Itararé-Uruguay — 1913
Quadro das despesas médias

| DESIGNAÇÃO | DESPEZAS POR KILOMETRO | | | | | | DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | RELAÇÃO % | | | | | | DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 |
|-------------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------------|
| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | |
| Administração e Direcção Geral..... | 212\$006 | 238\$067 | 239\$656 | 256\$392 | 267\$045 | 1:214\$066 | 11\$553 | 10,32 | 8,77 | 8,12 | 6,37 | 6,38 | 7,62 | 0,01 |
| Trafego..... | 444\$040 | 557\$765 | 565\$532 | 779\$929 | 754\$303 | 3:101\$569 | 25\$626 | 21,62 | 20,54 | 19,17 | 19,39 | 17,96 | 19,45 | 1,43 |
| Locomoção e oficinas..... | 541\$015 | 668\$908 | 745\$781 | 1:267\$648 | 1:499\$470 | 4:722\$822 | 231\$822 | 26,34 | 24,64 | 25,27 | 31,52 | 35,70 | 29,62 | 4,18 |
| Via-permanente..... | 856\$867 | 1:250\$172 | 1:399\$963 | 1:718\$244 | 1:678\$588 | 6:903\$834 | 39\$656 | 41,72 | 46,05 | 47,44 | 42,72 | 39,96 | 43,31 | 2,76 |
| Totacs..... | 2:053\$928 | 2:714\$912 | 2:950\$932 | 4:022\$213 | 4:200\$306 | 15:042\$291 | 178\$093 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ

EXTENSÃO EM TRAFEGO 416^{km},995

Arrendataria — A Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande — Decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904, e contracto de 13 de dezembro do mesmo anno — Decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, e n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911.

EXTENSÃO EM TRAFEGO — VANTAGENS DO NOVO CONTRACTO — MELHORAMENTOS E RESPECTIVAS DESPEZAS — MODIFICAÇÕES NAS LINHAS — ENCURTAMENTOS — NOVOS EDIFÍCIOS — ANDAMENTO DOS TRABALHOS

A estrada, cujo ultimo trecho foi inaugurado em 1896, conta a extensão total de 416^{km},995, distribuida pelas linhas e ramaes indicados em seguida:

| | |
|--|------------------------|
| Linha de Paranaguá a Curitiba | 111 ^{km} ,000 |
| Prolongamento de Curitiba á Ponta Grossa | 190 ^{km} ,989 |
| Ramal de Morretes á Antonina | 16 ^{km} ,995 |
| Ramal de Serrinha a Rio Negro | 88 ^{km} ,630 |
| Ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas | 9 ^{km} ,381 |

O novo contracto, celebrado em 1911, teve por fim a remodelação completa da estrada, definida na sua clausula III, no intuito, principalmente, de melhorar as condições technicas das linhas, pela redução da declividade maxima de 3 % a 1,5 % e o augmento do raio minimo de 100 metros para 150 metros, com excepção da Serra do Mar, entre Morretes e Roça Nova.

Na previsão de um trafego cada vez mais intonso, ficou tambem resolvido o emprego de trilhos muito mais pesados que os antigos, assim como o augmento do numero de dormentes por kilometro, o lastramento de pedra britada, o reforçamento das pontes, a construção de cercas e de novos desvios.

Algumas estações devem ser reconstruidas, tendo sido projectadas novas officinas e prevista a aquisição de grande numero de machinas e vehiculos, indicada pela clausula IV do referido contracto.

Além disso, pela clausula V, a Companhia obrigou-se a electrificar o trecho da Serra do Mar ou a reconstruil-o de modo completo, se fôr preferivel á vista de estudos a respeito, podendo o Governo entrar em accôrdo para a electrificação de toda a estrada.

Tacs são as vantagens do contracto de 1911, que permitirão tornar a Paraná uma das primeiras estradas de bitola estreita do Brazil, convindo lembrar que elle encerra ainda a construção de uma linha mais directa entre Curitiba e S. Paulo a qual poderá reduzir o percurso de cerca de 300 kilometros, adoptada a directriz indicada pelo decreto n. 10.155, de 2 de abril de 1913.

Pela clausula VI do mesmo contracto, a Companhia obrigou-se a despendar até a importancia de £ 2.500.000 com os melhoramentos e aquisição dos materiaes a que me referi, correspondendo á quantia de 37.500:000\$ ao cambio de 16 d por 1\$000.

Segundo os orçamentos apresentados ao Governo e corrigidos pela Fiscalização, eleva-se a 32.379:431\$531 a somma a empregar nas obras constantes do summario abaixo, no qual se indicam a sua natureza, os actos do Governo a respeito e o custo auctorizado:

| Designação — Actos do Governo | Custo auctorizado |
|---|-------------------|
| Triangulo de reversão na estação de Curityba — Decreto n. 9.723, de 14 de agosto de 1912..... | 41:478\$775 |
| Duas linhas auxiliares na estação de Ponta Grossa — Aviso n. 110, de 9 de agosto de 1912..... | 20:607\$290 |
| Acquisição de material rodante e de tracção — Decreto n. 9.947, de 18 de dezembro de 1912 | 5.620:000\$000 |
| Cercas entre Paranaguá e Curityba — Aviso n. 11, de 4 de março de 1913 | 133:860\$000 |
| Modificações do ramal de Morretes a Antonina — Decreto n. 10.158, de 9 de abril de 1913 | 557:479\$750 |
| Substituição dos trilhos e lastramento da linha de Paranaguá a Curityba — Decreto n. 10.159, de 9 de abril de 1913 | 2.697:984\$771 |
| | <hr/> |
| | 9.071:410\$586 |
| Augmento do numero de dormentes na linha de Paranaguá a Curityba — Decreto n. 10.159, de 9 de abril de 1913 | 221:002\$886 |
| Construeções de novas carvoeiras nas estações de Morretes, Curityba, Serrinha, Ponta Grossa e Rio Negro — Aviso n. 31, de 16 de abril de 1913 | 16:880\$050 |
| Estabelecimento de novas balanças nas estações de D. Pedro II, Antonina e Curityba — Aviso n. 34, de 18 de abril de 1913.. | 17:102\$418 |
| Modificações do trecho de Serrinha a Curityba — Decreto n. 10.193, de 23 de abril de 1913 | 4.468:716\$679 |
| Modificações do ramal de Serrinha ao Rio Negro — Decreto n. 10.205, de 30 de abril de 1913 | 6.558:982\$167 |
| Modificações do trecho entre o kilometro 124+350 e Ponta Grossa — Decreto n. 10.227, de 21 de maio de 1913..... | 3.710:745\$025 |
| Augmento do desvio e alargamento da esplanada da estação de Pa- | |

| Designação — Actos do Governo | Custo autorizado |
|---|------------------|
| Paranaguá — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 10:200\$563 |
| Modificação da esplanada da estação do Porto de D. Pedro II — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 428:147\$661 |
| Augmento do desvio na estação de Alexandria — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 8:841\$348 |
| Augmento do desvio no kilometro 27+531 da linha Paranaguá-Curitiba — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 12:095\$552 |
| Augmento de desvios na estação de Morretes — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 129:603\$534 |
| Augmento de desvios na estação de Antonina — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 87:410\$348 |
| | <hr/> |
| | 24.741:144\$817 |
| Augmento de desvios na estação de Porto de Cima — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 10:230\$921 |
| Augmento de desvios na parada de Volta Grande — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 25:918\$252 |
| Construcção de um desvio de segurança no kilometro 60 — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 10:632\$131 |
| Construcção de um outro desvio no mesmo kilometro — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 35:572\$135 |
| Construcção de um desvio em Ypiranga — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 5:939\$393 |
| Construcção de um triangulo de reversão e de tres linhas para o desvio do Bahado — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 64:900\$983 |
| Augmento de desvios na estação de Piraquara — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 11:305\$416 |
| Augmento de desvios na estação de S. José dos Pinhães — Decreto | |

| Designação — Actos do Governo | Custo auctorizado |
|---|-------------------|
| n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 21:019\$268 |
| Construcção de dois desvios mortos para a estação de Curityba — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 45:057\$976 |
| Modificação da esplanada da estação de Curityba — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 208:792\$888 |
| Construcção de uma nova estação de manobras e da esplanada para as novas officinas em Curityba — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 1.414:855\$630 |
| Installação de caixas d'agua nas estações de Alexandria, Volta Grande, Banhado, de manobras de Curityba, Palmeira e kilometro 175 da linha de Ponta Grossa; mudança das caixas d'agua do Porto D. Pedro II, Morretes, Volta Grande, Banhado e Curityba — Decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913 | 115:182\$327 |
| Modificações da linha em trafego entre Curityba e Roça Nova — Decreto n. 10.237, de 28 de maio de 1913 | 292:943\$939 |
| Ampliação do projecto de um triangulo de reversão e de tres linhas em Banhado — Decreto n. 10.251, de 4 de junho de 1913 | 36:043\$575 |
| Melhoramentos no material rodante e de tracção — Decreto numero 10.271, de 12 de junho de 1913 | 188:865\$040 |
| Deposito de carros na estação de Curityba — Decreto n. 10.345, de 16 de julho de 1913..... | 133:648\$853 |
| Novas officinas na estação de Curityba — Decreto n. 10.472, de 8 de outubro de 1913 | 3.338:673\$400 |
| Augmento do armazem de mercadorias em Paranaguá — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 14:520\$451 |
| Nova estação do Porto D. Pedro II — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 32:335\$137 |

| Designação — Actos do Governo | Gusto auctorizado |
|---|-------------------|
| Armazem de mercadorias em Porto D. Pedro II — Decreto numero 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 93:108\$959 |
| Deposito para carros e locomotivas em Porto D. Pedro II — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 22:653\$725 |
| Armazem de mercadorias em Antonina — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 63:187\$635 |
| Armazem provisorio de mercadorias em Curityba — Decreto numero 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 46:471\$782 |
| | 30.973:094\$873 |
| Seringa ou embarcadouro para animaes em Curityba — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 897\$715 |
| Armazem definitivo em Curityba — Decreto n. 10.497, de 15 de outubro de 1913 | 341:892\$943 |
| Reforçamento das pontes — Não informado ainda | 1.063:546\$000 |
| | 32.379:431\$531 |

As modificações approvadas para os diversos trechos da estrada produzem o encurtamento effectivo de 29.877 metros, como mostra a comparação entre a somma dos encurtamentos e a dos alongamentos, incluindo a rectificação offerecida pela linha de Serrinha ao kilometro 124+349, passando pelo Porto Amazonas:

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| Curityba — Roça Nova | | 133 ^m |
| Serrinha — Kilometro 124+348 | 5.050 ^m | |
| Kilometro 124+349 — Ponta Grossa | | 1.072 ^m |
| Serrinha — Rio Negro | 17.813 ^m | |
| Morretes — Antonina | 170 ^m | |
| | 31.082 ^m | 1.205 ^m |
| Encurtamento effectivo | | 29.877 ^m |
| » entre Curityba e Ponta Grossa | | 12.027 ^m |
| Encurtamento entre Curityba e Rio Negro | | 22.863 ^m |

O maior alongamento assignalado provém da necessidade de reduzir a declividade da forte rampa de accesso á cidade de Ponta Grossa. No trecho de Curityba á Serrinha, a Companhia é obrigada a levantar o *grade* em diversas secções para collocar a linha acima da maxima enchente do rio Iguaçu, cujas grandes cheias interrompem a circulação em prejuizo do trafego.

A rectificação das linhas exige a reconstrucção de 246^{km},229, sendo :

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Ramal de Morretes á Antonina | 15 ^{km} ,990 |
| Curityba á Roça Nova..... | 29 ^{km} ,513 |
| Curityba á Serrinha..... | 67 ^{km} ,000 |
| Kilometro 124+349 á Ponta Grossa..... | 67 ^{km} ,714 |
| Ramal do Rio Negro | 66 ^{km} ,014 |
| | <hr/> |
| | 246 ^{km} ,229 |

Os estudos prevêm a construcção de novas estações, como as do Portão, Araucaria, Guajuvira, Balsa Negra, Palmeira, na linha de Curityba á Ponta Grossa, e de Burity, na rectificação do ramal de Rio Negro, que segue um traçado inteiramente diverso do actual.

Esta rectificação importa na suppressão do trecho de Campo do Tenente ao Rio Negro, ficando, porém, mantido o da Lapa áquella estação, que já tem algum movimento.

Dá-se mais que o trafego directo de Curityba á União da Victoria, pelo Rio Negro, encurta o trajecto de cerca de 50 kilometros em relação á passagem na cidade de Ponta Grossa, como se faz actualmente, notando-se que o trecho desse ponto á União da Victoria apresenta condições technicas muito inferiores ás do percurso mais curto.

Os projectos das estações de Paranaguá, Antonina e Curityba não foram aceitos pela Fiscalização, que propoz a apresentação de outros mais consentaneos com a importancia das tres cidades. Até agora a Companhia não satisfiz essa exigencia, para a qual foi concedida, ultimamente, uma prorogação de tres mezes do prazo anteriormente fixado.

As officinas, de que tratarei adiante, foram projectadas de modo a attender o desenvolvimento da estrada, por um grande numero de annos.

E' de lamentar que a situação actual da Companhia não lhe permita dar andamento regular a todos os melhoramentos já approved, dos quaes ella se limita a fazer os que lhe parece de mais urgencia.

A clausula XIII do novo contracto marca o prazo maximo de 4 annos para a conclusão dos trabalhos, sendo minha opinião que se deva exigir o cumprimento das obrigações assumidas, sob pena de se ver transformado um acto, praticado em beneficio dos interesses geraes, em vantagens de exclusivo interesse da Companhia.

CAPITAL EMPREGADO PELO GOVERNO — REGIMEN DE ARRENDAMENTO — CAPITAL EMPREGADO PELO ARRENDATARIO — RECEITAS — FUNDO DE 4 % — REFORÇO DE CAUÇÃO — RENDA LÍQUIDA — SALDOS GERAES.

Como capital empregado pelo Governo deve ser considerada, em primeiro logar, a somma de 7.559:038\$014, dispendida a titulo de juros garantidos, calculados ao cambio de 27 d. por 1\$000.

A esta importancia accresce o pagamento da encampação feita em 1902, que custou 91.569.410 francos.

Além disso, o Governo dispendeu mais 712:542\$749, correspondentes á aquisição de materiaes e generos existentes no almoxarifado e no armazem de fornecimentos ao pessoal da estrada, tendo sido tambem paga a quantia de 135:000\$ pelo tempo que a Companhia continuou a administrar a estrada depois de encampada.

Os resultados colhidos pelo Governo podem ser computados em 37.993:040\$579 nos tres periodos por que passou a estrada desde a abertura ao trafego do primeiro trecho em 1883:

| | |
|---|-----------------|
| Periodo de Garantia — Saldos entregues ao Governo | 14.826:084\$263 |
| Periodo de administração do Governo, desde 31 de dezembro de 1902 até 31 de dezembro de 1904 — Saldos | 2.933:339\$077 |
| Periodo de arrendamento, desde 1 de janeiro de 1905 até 31 de dezembro de 1913 — Quotas pagas | 20.233:617\$239 |
| | <hr/> |
| | 37.993:040\$579 |

Comquanto esta somma não seja bastante para cobrir os encargos do Governo, não deixa, todavia, de attestar que a estrada de ferro do Paraná é uma das que tem sido menos pesadas ao erario publico.

O regimen de arrendamento vigora desde 1 de janeiro de 1905, em virtude do contracto de 13 de dezembro de 1904, celebrado com o Engenheiro Carlos João Frojd Westerman, de accordo com o decreto n. 5.378, de 29 de novembro do mesmo anno. Mais tarde, em 1910, o contracto foi transferido á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, na conformidade da clausula II do decreto n. 7.928, de 31 de março daquelle anno, a qual incorporou a referida estrada á rede de viação da mesma Companhia, para os effeitos do trafego e administração, como se fizesse parte da sua concessão.

O preço do arrendamento soffreu varias alterações, sendo, a principio, conforme a clausula III do contracto de 13 de dezembro de 1904, proporcional á renda bruta e constando de:

a) Uma contribuição inicial de 300:000\$000;

b) Uma quota semestral, correspondente a 51 % da renda bruta semestral até o maximo de 1.500:000\$000. Dahi em diante a porcentagem augmentava na razão de 0,05 % para cada 10:000\$, ou fracção, accrescidos á renda bruta total do semestre, até que a porcentagem se elevasse a 61 %, de onde passava a ser definitivamente fixa;

c) Uma quota de 30:000\$, paga por semestres adiantados, para as despezas de fiscalização por parte do Governo.

Pela clausula III do decreto n. 7.928, o preço annual do arrendamento passou a constar de:

a) Uma quota fixa igual ao maximo produzido por anno de arrendamento até 31 de dezembro de 1909, sendo de 2.488:262\$065 a importancia dessa quota fixa;

b) Mais 20 % sobre o excedente da renda bruta de 6.500.000\$ por anno.

Finalmente, a clausula VII do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, augmentou a quota fixa que passou a ser de 2.500.000\$, accrescida de 20 % sobre o excedente da renda bruta de 12.000.000\$ por anno, tendo a clausula LXXIV elevado a 50.000\$ a quota de fiscalização.

Salvo verificação, dependente da apresentação dos documentos relativos a despesas já feitas por conta do novo contracto de 31 de dezembro de 1911, o capital da Companhia, definido pela letra c da clausula X do primitivo contracto, consta das seguintes parcelas:

| | |
|---|----------------|
| Contribuição inicial | 300:000\$000 |
| Sello proporcional do contracto... | 51:810\$000 |
| Reconstrucção da ponte do rio da Varzea | 9:064\$239 |
| Augmento da estação de Morretes.. | 6:230\$395 |
| Acquisição e montagem de seis locomotivas | 277:206\$520 |
| Acquisição de 30 wagões de carga.. | 124:295\$200 |
| Cerca entre Curityba e Tamanduá | 85:500\$099 |
| Officina de pintura em Curityba... | 37:654\$339 |
| Armazem de Ponta Grossa | 23:828\$760 |
| Acquisição de seis carros de passageiros | 77:328\$847 |
| Acquisição de 50 wagões de carga.. | 935:665\$090 |
| Triangulo de reversão em Morretes | 22:321\$197 |
| | <hr/> |
| | 1.350:904\$680 |

Essas como se distribuem nos nove annos do arrendamento as quotas pagas ao Governo, cuja somma é de 20.233:617\$239:

| | | |
|---------------|----------------|------------|
| Em 1905 | 1.508:109\$888 | 51,08% |
| » 1906 | 1.938:388\$775 | 52,94% |
| » 1907 | 2.099:593\$465 | 53,47% |
| » 1908 | 2.222:738\$916 | 54,04% |
| » 1909 | 2.488:262\$065 | 55,01% |
| » 1910 | 2.488:262\$065 | Quota fixa |
| » 1911 | 2.488:262\$065 | » » |
| » 1912 | 2.500:000\$000 | » » |
| » 1913 | 2.500:000\$000 | » » |

É de 187:348\$307 a quota média mensal, obtendo-se as médias mensaes que se seguem, para cada anno de arrendamento:

| | |
|---------------|--------------|
| Em 1905 | 125:675\$824 |
| » 1906 | 161:532\$398 |
| » 1907 | 174:966\$122 |
| » 1908 | 185:228\$243 |
| » 1909 | 207:355\$172 |
| » 1910 | 207:355\$172 |
| » 1911 | 207:355\$172 |
| » 1912 | 208:333\$333 |
| » 1913 | 208:333\$333 |

Entre os dois annos extremos nota-se uma differença de 82:657\$509 para mais, na quota média mensal.

Infelizmente, não se pôde registrar, como nos annos anteriores, satisfactorio augmento da receita, pois o de 1913 accusa um decrescimo de 161:811\$279 em relação ao de 1912. Pelos dados seguintes pôde verificar-se a animadora progressão das receitas nos oito annos decorridos até 1913:

| | | Differenças |
|-------------------|----------------|----------------|
| Receita de 1905.. | 2.918:143\$564 | — |
| » » 1906.. | 3.661:107\$702 | 742:964\$138 |
| » » 1907.. | 3.926:470\$040 | 265:362\$338 |
| » » 1908.. | 4.113:318\$733 | 186:848\$693 |
| » » 1909.. | 4.523:134\$616 | 409:815\$883 |
| » » 1910.. | 4.682:356\$807 | 159:222\$191 |
| » » 1911.. | 6.002:394\$630 | 1.320:037\$823 |
| » » 1912.. | 6.295:487\$666 | 293:093\$036 |
| » » 1913.. | 6.133:676\$387 | — 461:811\$279 |

Entre os dois annos extremos, observa-se um augmento de réis 3.215:532\$823 ou de 110,19%, o que mostra o desenvolvimento do Estado do Paraná no periodo considerado, sendo de esperar que, superada a crise, as receitas da estrada progridam em proporção menor, talvez, mas sem decrescimo, como aconteceu em 1913.

Supprimido pelo clausula X do novo contracto, o fundo especial de 4 %, a que se refere o § 2º da clausula XXVIII do primeiro contracto, rendeu nos sete annos de 1905 a 1911 a importancia de 1.193:077\$040, recolhida por parcelas semestraes á Delegacia Fiscal e da qual foi auctorizado o levantamento de 581:937\$796.

Em virtude da mesma clausula X, este saldo deve ser entregue á Companhia depois de concluidas a aquisição e montagem do material rodante e as obras, cujas despezas foram auctorizadas por conta do referido fundo.

Por officio n. 55, de 22 de outubro do anno passado, foi informada esta Inspectoria de haver a Companhia cumprido tal obrigação, constando-me ter sido auctorizada a entrega do referido saldo, sem que até hoje se haja tornado effectiva.

Sóbe a 572:560\$901 a importancia da caução, reforçada annualmente com 1 % da renda bruta, conforme dispõe a clausula XXVIII do contracto de 1904, mantida pelos contractos posteriores.

São estes os dados relativos aos recolhimentos feitos com a maior regularidade, assim como os das quotas de arrendamento:

| | |
|-----------------------|--------------|
| Caução inicial | 150:000\$000 |
| Reforço em 1905 | 29:181\$436 |
| » » 1906 | 36:611\$077 |
| » » 1907 | 39:264\$700 |
| » » 1908 | 41:133\$187 |
| » » 1909 | 45:231\$346 |
| » » 1910 | 46:823\$568 |
| » » 1911 | 60:023\$046 |
| » » 1912 | 62:954\$877 |
| » » 1913 | 61:336\$764 |

572:560\$901

A renda líquida corresponde á differença entre a renda bruta e a somma das despesas de custeio, incluídas nestas as quotas de arrendamento e de fiscalização e do fundo de 4 %, conforme a letra b da clausula X, combinada com as clausulas XII e XXVIII, todas do primitivo contracto, tendo o de 1911 mantido o disposto no de 1904. Eis a renda líquida referente a cada anno de arrendamento, dando o total de 2.853:452\$411:

| | |
|---------------|----------------|
| Em 1905 | — 55:219\$994 |
| » 1906 | 212:522\$311 |
| » 1907 | 494:302\$388 |
| » 1908 | 191:078\$421 |
| » 1909 | 227:117\$065 |
| » 1910 | 319:686\$251 |
| » 1911 | 1.245:289\$488 |
| » 1912 | 616:949\$014 |
| » 1913 | — 98:472\$533 |

O saldo real é constituído pela somma da renda líquida e do fundo de 4 %, sendo representado pelo total de 4.543:495\$913 e dando a média annual de 504:832\$879, como se verifica pelos resultados abaixo:

| | |
|---------------|----------------|
| Em 1905 | 61:505\$748 |
| » 1906 | 358:966\$519 |
| » 1907 | 351:361\$189 |
| » 1908 | 355:611\$170 |
| » 1909 | 408:042\$449 |
| » 1910 | 506:980\$523 |
| » 1911 | 1.485:385\$272 |
| » 1912 | 868:768\$521 |
| » 1913 | 146:874\$522 |
| | <hr/> |
| | 4.543:495\$913 |

MOVIMENTO FINANCEIRO GERAL — COEFFICIENTE DE TRAFEGO
— DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA E DA DESPEZA — UTILIZAÇÃO
DO MATERIAL.

Desde a inauguração do primeiro trecho, em 1883, resumem-se os resultados do trafego nos totaes indicados em seguida:

| | |
|----------------|-----------------|
| Receitas | 84.308:824\$426 |
| Despezas | 41.462:287\$933 |
| SalDOS | 42.846:536\$493 |

Para os 34 annos decorridos até 31 de dezembro de 1913 apuram-se estas médias:

| | |
|---------------|----------------|
| Receita | 2.719:639\$497 |
| Despeza | 1.337:493\$159 |
| Saldo | 1.382:146\$338 |

Esse resultado annual nos daria um coefficiente médio de trafego igual a 49,18 %, superior ao que se obteve no periodo de arrendamento para o qual o coefficiente se mostra como segue:

| | |
|---------------|---------|
| Em 1905 | 45,18 % |
| » 1906 | 36,43 % |
| » 1907 | 36,84 % |
| » 1908 | 36,58 % |
| » 1909 | 35,30 % |
| » 1910 | 35,39 % |
| » 1911 | 33,29 % |
| » 1912 | 45,69 % |
| » 1913 | 56,03 % |

Esses dados poderiam induzir contra o regimen se não resultassem das boas condições de todos os serviços, principalmente do relativo á conservação da linha, mais descuidada nestes ultimos annos do que no primeiro periodo.

A estrada, que se podia considerar, antes de 1905, como modelo de conservação, prejudicada posteriormente, até que em 1911, segundo indica o respectivo coefficiente de trafego, o mais baixo de todos, o desleixo nos diversos serviços attingiu o seu auge, a ponto de se tornar necessaria severa intervenção por parte do chefe do Districto.

Pelas más condições em que se deixou a estrada, é que vimos o coefficiente de trafego subir a 45,69 % em 1912, para attingir 56,03 % no anno seguinte, para o que, é bom dizel-o, influuiu a exigencia da Fiscalização, quanto ao consumo exclusivo do carvão.

O quadro dos « Resultados geraes do trafego no ultimo decennio » mostra que as receitas, neste periodo, sommam 45.400:714\$936, isto é, mais da metade do total em 31 annos. As despezas sobem a 18.986:875\$156, deixando o saldo de 26.413:836\$780, do qual se deve descontar a importancia paga a titulo de quotas de arrendamento.

Os resultados nos dois ultimos annos exprimem-se como segue:

| | Anno de 1912 | Anno de 1913 | Differença |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Receita | 6.295:487\$666 | 6.133:676\$387 | — 161:811\$279 |
| Despeza | 2.876:719\$145 | 3.436:801\$805 | 560:082\$720 |
| Saldo | 3.418:768\$521 | 2.696:874\$522 | — 721:893\$990 |
| Coeficiente de trafego | 45,69 % | 56,03 % | |

Assim, a receita baixou de 2,57 %, enquanto que a despeza subiu de 19,47 %, soffrendo o saldo uma diminuição de 21,42 %.

Como se vê, foram pouco satisfactorios os resultados de 1913, devendo esperar que, passada a crise, tão prejudicial á prosperidade do nosso paiz, tenhamos o prazer de registrar a tendencia ao crescimento do trafego, como aconteceu até 1912.

Pelo quadro do « Movimento financeiro » verifica-se que o mez de maior rendimento foi o de setembro, com 560:860\$671, quando, no anno anterior, havia sido o de dezembro, com 637:253\$770.

O de menor receita foi o de fevereiro, com 464:731\$599, tendo sido o de junho, em 1912, com 432:628\$865.

Corresponde a julho a maior despeza, 327:914\$955, sendo novembro, com 255:120\$901, o de menor dispendio.

O maior saldo deu-se em setembro, 200:081\$495, sendo abril o mez de peor resultado, pois o saldo attingiu apenas 196:650\$624.

A despeza do anno, além da de custeio propriamente dita, deve incluir, conforme a clausula XII do antigo contracto, a quota de arrendamento e a de fiscalização, sommando, portanto, 5.986:801\$865, e que deixa apenas o saldo de 146:874\$522, o menor verificado, excepto o de 1905, que foi sómente de 61:505\$748.

A receita nos fornece estas parcelas, com as respectivas quantidades:

| | | |
|--|----------------|----------|
| 235.639 passageiros | 935:579\$314 | 15,25 % |
| 3.988 ^t ,772 de bagagens e encomendas | 248:681\$804 | 4,05 % |
| 311.763 ^t ,333 de mercadorias | 4.790:361\$477 | 78,10 % |
| 6.439 animaes | 25:309\$102 | 0,41 % |
| 55 carros | 1:103\$453 | 0,02 % |
| 8.189 telegrammas | 15:202\$505 | 0,25 % |
| Rendas diversas e eventuaes | 104:238\$732 | 1,70 % |
| Aluguel de vehiculos..... | 13:200\$000 | 0,22 % |
| | <hr/> | |
| | 6.133:676\$387 | 100,00 % |

Foram transportados mais 5.581 passageiros do que em 1912, cujo numero foi de 230.058, como mostra o respectivo quadro que nos dá 65.047 de viajantes de 1^a classe e 170.592 de 2^a para 1913, sendo de 19.729.622 o numero de passageiros-kilometro, menos 201.857 que no anno anterior.

Transportaram-se mais 717^t,823 de bagagens e encomendas em 1913, tendo sido de 3.270^t,949 o total transportado em 1912.

Houve um acrescimo de 5.492^t,068 no movimento de mercadorias, que foi de 306.271^t,265 em 1912, notando-se que o transporte de assucar cresceu de 6.682^t,750, o de herva matte de 6.349^t,935 e o de café de 1.116^t,500, tendo diminuido de 3.166^t,230 o de cereaes, de 1.577^t,710 o de sal e de 3.855^t,865 o dos generos incluídos em commum, conquanto figure nelles a madeira, cujo movimento foi de 48.504^t,610 em 1912 e de 62.180^t,090 em 1913, com a differença de 13.675^t,480 para mais.

Apesar do augmento verificado no transporte de mercadorias, nem por isso deixou de haver redução no seu valor em dinheiro, que accusa menos 108:952\$561 do que em 1912.

Houve tambem uma differença de 122:910\$192 para menos nas rendas diversas e eventuaes, que pouca importancia tem para o desenvolvimento do trafego, desde que nessa rubrica se acha incluído o aluguel de vehiculos a outras estradas, como faço vêr em relação á linha Itararé-Uruguay.

Nos dois annos considerados, deu-se uma differença de 388\$039 para menos nas receitas kilometricas, que se decompõem como adiante:

| | Anno de 1912 | Anno de 1913 |
|---------------------------|--------------|--------------|
| Passageiros | 2:106\$007 | 2:243\$595 |
| Bagagens e encommendas. | 522\$230 | 596\$359 |
| Mercadorias | 11:748\$955 | 11:487\$677 |
| Animaes | 100\$075 | 60\$693 |
| Carros | 3\$729 | 2\$646 |
| Telegrapho | 24\$758 | 36\$457 |
| Diversas e eventuaes..... | 591\$339 | 281\$627 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 15:097\$093 | 14:709\$054 |

Cada passageiro embarcado rendeu 3\$970 em 1913, contra 3\$817 em 1912, sendo de \$044 o producto de um passageiro-kilometro em 1912 e de \$047 em 1913. Neste ultimo, foi de 15\$369 o producto de uma tonelada de mercadoria e de \$114 o de uma tonelada-kilometro, tendo sido, respectivamente, de 16\$002 e de \$115 em 1912.

Por trem-kilometro obteve-se a receita de 6\$241 em 1913, contra 6\$090 no anno antecedente.

O imposto de transito produziu a importancia de 53:325\$300, recolhida mensalmente á Delegacia Fiscal, ou mais 9:008\$257 do que em 1912.

Os percursos médios são representados pelos seguintes algarismos:

| | 1912 | 1913 |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| Passageiros de 1ª classe | 103 ^{km} ,900 | 104 ^{km} ,195 |
| » » 2ª » | 80 ^{km} ,848 | 75 ^{km} ,720 |
| » » ambas as clas- | | |
| ses | 86 ^{km} ,636 | 83 ^{km} ,728 |
| Bagagens e encommendas..... | 121 ^{km} ,443 | 121 ^{km} ,420 |
| Mercadorias | 139 ^{km} ,662 | 139 ^{km} ,843 |
| Animaes | 120 ^{km} ,527 | 134 ^{km} ,707 |

A renda propria das estações, que produziram mais de 40 contos, é demonstrada na relação que segue:

| | Anno de 1912 | Anno de 1913 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Curityba | 2.604:561\$786 | 2.443:528\$237 |
| Porto D. Pedro II.... | 641:336\$160 | 828:746\$120 |
| Antonina | 701:937\$130 | 818:360\$580 |
| Ponta Grossa | 636:170\$780 | 601:884\$640 |
| Paranaguá | 178:616\$470 | 285:918\$855 |
| Rio Negro | 363:789\$040 | 246:298\$160 |
| Morretes | 75:432\$170 | 108:335\$330 |
| Porto Amazonas | 159:757\$920 | 108:240\$543 |
| Palmeira | 75:326\$590 | 87:536\$380 |
| Piraquara | 133:811\$440 | 61:876\$720 |
| Iapa | 52:613\$730 | 52:820\$650 |
| Serrinha | 71:451\$010 | 31:055\$700 |

Eis o desdobramento da despesa de custeio propriamente dito nas suas quatro divisões:

| | Anno de 1912 | | Anno de 1913 | |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|
| Administração central | 170:714\$978 | 5,93 % | 203:289\$134 | 5,92 % |
| Trafego | 640:091\$429 | 22,25 % | 722:162\$430 | 21,01 % |
| Locomoção e officinas | 1.316:331\$400 | 45,76 % | 1.685:727\$956 | 49,05 % |
| Via permanente e edificios | 749:581\$338 | 26,06 % | 825:622\$345 | 24,02 % |
| | <u>2.876:719\$145</u> | <u>100,00 %</u> | <u>3.436:801\$865</u> | <u>100,00 %</u> |

Deu-se um acrescimo de 560:082\$720 em relação a 1912, para o qual mais contribuiu a 3ª Divisão — Locomoção e Officinas — que sofreu um augmento de 369:396\$556, devido, principalmente, ao consumo exclusivo de carvão, exigido pela Fiscalização a partir do mez de agosto. Tal exigencia foi relevada por aviso n. 2, de 7 de janeiro deste anno, em vista da situação precaria em que deixaria a Companhia, tendo sido marcado o prazo de um anno para o consumo de lenha nos trens de cargas, com a condição de só usar de carvão nos de passageiros e mixtos, tanto na propria estrada, como na linha Itararé-Uruguay.

O serviço da via permanente e edificios exigiu um dispendio a mais de 76:041\$007, comquanto não se possa considerar o estado da linha satisfactorio em toda a sua extensão.

Na administração central houve um augmento de 32:574\$156 e nos serviços do trafego o de 82:071\$001.

Dou em seguida á despesa kilometrica nos dois ultimos annos, tendo havido um acrescimo de 1:343\$124 em 1913:

| | 1912 | 1913 |
|----------------------------|-------------------|-------------------|
| Administração central | 409\$388 | 487\$504 |
| Trafego | 1:534\$991 | 1:731\$804 |
| Locomoção e officinas ... | 3:156\$671 | 4:042\$513 |
| Via permanente e edificios | 1:797\$557 | 1:979\$910 |
| | <u>6:898\$607</u> | <u>8:241\$731</u> |

Circularam durante o anno 17.179 trens, ou menos 2.408 do que em 1912, sendo:

| | 1912 | | 1913 | |
|-----------------------|---------------|-------------------------------|---------------|-----------------------------|
| | Numero | Percurso | Numero | Percurso |
| Trens de passageiros. | 1.566 | 229 ^{km} ,129 | 1.493 | 224 ^{km} ,184 |
| » mixtos | 2.200 | 89 ^{km} ,413 | 2.190 | 89 ^{km} ,794 |
| » de cargas | 15.821 | 715 ^{km} ,542 | 13.496 | 668 ^{km} ,886 |
| | <u>19.587</u> | <u>1.033^{km},784</u> | <u>17.179</u> | <u>982^{km},864</u> |

No serviço do lastro houve 930 trens em 1913, que percorreram 81.834 kilometros.

O custo do trem-kilometro foi de 3\$497 em 1913, ou mais \$714 do que em 1912.

Nas suas relações com o publico, pôde-se dizer que melhorou muito o serviço da estrada em 1913, a qual attendeu promptamente todas as reclamações que chegaram ao seu conhecimento, fazendo-se com regularidade o transporte de mercadorias.

O serviço dos trens de passageiros soffreu muitos atrasos, em grande parte provenientes das outras estradas.

A somma dispendida nas tres secções do trafego distribue-se como segue:

| | |
|-----------------------|--------------|
| Serviço central | 52:520\$300 |
| » dos trens | 362:889\$750 |
| » das estações | 306:752\$380 |
| | <hr/> |
| | 722:162\$430 |

A utilização dos carros de passageiros foi mais favoravel em 1913, pois subiu a 44,44 %, quando havia sido apenas de 29,76 %, em 1912. Note-se que este serviço é feito quasi sempre com vehiculos da linha de S. Francisco, muito mais pesados do que os antigos carros da Paraná: é como se pôde explicar a elevação do peso morto correspondente a um passageiro, o qual foi de 1^o,560 em 1913, contra 0^o,990 em 1912.

A taxa de utilização dos wagões de mercadorias decresceu de.... 44,46 % em 1912 a 41,98 % em 1913, o que se deve attribuir ao aproveitamento incompleto do novo material, que se pôde considerar de alta capacidade para a bitola de um metro.

Mantenho aqui o mesmo conceito, que termina esta parte com relação á linha Itararé-Uruguay, por não dispôr de dados que me permitam chegar a uma conclusão positiva a respeito da utilização do material, muito mais favoravel, aliás, na estrada de que trato agora.

HORÁRIOS EM VIGOR EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913 — MODIFICAÇÕES POSTERIORES

Em 6 de outubro entraram em vigor os novos horarios que crearam, tres vezes por semana, trens directos entre Curitiba e Porto Alegre, por meio da correspondencia com os da linha Itararé-Uruguay, que se ligam em Marcellino Ramos com os da « Compagnie Auxiliaire ». Foi preciso, porém, manter a mesma hora da partida, não incommoda para os passageiros, principalmente no inverno, por ser de madrugada.

No itinerario de Curitiba a S. Paulo, a partida tornou-se de todo favoravel aos viajantes, por ter sido mudada para as 9 horas e 36 minutos.

A chegada dos trens do sul foi marcada para as 22^h,6 minutos e a dos de S. Paulo passou a ser ás 17^h,36 minutos em vez de 20^h,6 minutos.

Produziu-se maior alteração nos trens do ramal do Rio Negro, só sendo possivel, em tres dias da semana, a viagem de ida e volta entre Curitiba e aquelle ponto.

Nos outros dias as communicações tornam-se directas entre Rio Negro, Ponta Grossa e S. Paulo, o que me parece de vantagem, comquanto, a principio, não agradasse ao publico a demora de algumas horas na estação de Servinha.

Tambem tres vezes por semana ha communicação directa entre Curityba e S. Francisco, nos dois sentidos.

De 1 de março do corrente anno, com a inauguração da nova linha de Serrinha, os trens para S. Paulo partem ás 10 horas e chegam aqui ás 17^h,23 minutos; os de Porto Alegre chegam ás 22 horas e partem ás 5^h,30 minutos.

A abertura ao trafego da referida linha veio permittir uma redução de cerca de 20 minutos no percurso entre Curityba e Ponta Grossa.

Em consequencia disso, os horarios do ramal do Rio Negro soffreram ligeira alteração. Porém, não recebi mais reclamação alguma a respeito, havendo-se estabelecido um restaurante em Serrinha, cuja falta era o motivo das maiores queixas por parte do publico.

No antigo trecho de Serrinha á Restinga Secca, por Tamanduá, foram mantidos dois trens mixtos de ida e volta, por semana.

Na linha de Paranaguá a Curityba creou-se, diariamente, um trem de cargas de horario fixo, em cada sentido, ao qual se engatam carros de passageiros, cujo numero augmentou depois disso. O de volta que parte de Curityba ás 14 horas é preferido pelo publico por corrigir o incommodo da partida matutina do expresso actual. Talvez se torne mais conveniente transformar este ultimo em trem mixto, tornando expresso o da tarde, com a redução de uma hora e meia no respectivo percurso.

E' de justiça declarar que a Companhia, neste particular, tem feito muito em beneficio do publico, tanto na linha Itararé-Uruguay como na Paraná, até com sacrificio, como já mostrei ao tratar daquella linha.

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE — AUGMENTO VERIFICADO — OFFICINAS — NOVO PROJECTO

Durante o anno deu-se o augmento de tres locomotivas do typo « Ten Wheel » e quatro do typo « Mallet », sendo actualmente de 40 o numero de machinas, conforme segue:

| | | | | |
|----|-------------|----|------|--------------------|
| 2 | locomotivas | do | typo | « Tender »; |
| 12 | » | » | » | « Consolidation »; |
| 10 | » | » | » | « Mogul »; |
| 9 | » | » | » | « Ten-Wheel »; |
| 7 | » | » | » | « Mallet ». |

Em vista das apprehensões que nos causam algumas pontes, principalmente no trecho da Serra, a Fiscalização exigiu não se empregassem machinas do typo « Mallet » de mais de 10 toneladas por eixo, medida esta de toda a prudencia para a segurança da circulação.

Nota-se no material rodante a mesma confusão, que tanto profiguei ao tratar do relativo á linha de Itararé-Uruguay, não se sabendo ao certo qual o adquirido por conta do novo contracto e o que pertence a outras linhas, como acontece com 50 wagões para gado da S. Francisco e marcados, posteriormente, com o letreiro « Estrada de Ferro do Paraná ».

Ultimamente, assegurou o Sr. representante da Companhia ao chefe do Districto que providenciaria para sanar taes irregularidades; porém, como não é de hoje que aquelle reclama, manifestando-se contra tal confusão, resulta que a Companhia tem se descuido desta parte da administração da estrada.

Em virtude da clausula IV do contracto de 1911, o decreto n. 9.947, de 18 de dezembro de 1912, auctorizou a aquisição do seguinte material:

- 25 carros de passageiros de 1ª classe;
- 2 » dormitórios;
- 2 » restaurantes;
- 1 » para administração;
- 10 » de bagagem, correio e chefe de trem;
- 150 wagões fechados para mercadorias;
- 350 wagões plataforma;
- 10 locomotivas do typo « Mallet »;
- 10 locomotivas do typo « Ten Wheel ».

Já foram adquiridas 10 locomotivas e cerca de 200 wagões, mas a Fiscalização não reconhecerá as respectivas despezas, enquanto não se regularizar a situação do material das linhas garantidas.

A administração tem por habito proceder á transformação de vehiculos, encostando alguns delles sem sciencia da fiscalização, ou deixando de communicar a respeito dos que se inutilizam em accidentes. Como prova da discrepancia que se nota de um anno para outro, dou em seguida o effectivo do material rodante em 31 de dezembro de 1912 e de 1913:

| | 1912 | 1913 | Differença |
|---|-----------|-----------|------------|
| Carro especial | 1 | 1 | |
| Carros de serviço | 3 | 3 | |
| » de passageiros de 1ª classe | 13 | 11 | — 2 |
| Carros de passageiros de 2ª classe..... | 12 | 12 | |
| Carros de passageiros mixtos | 6 | 8 | + 2 |
| Carros de bagagens (oito rodas) | 2 | 2 | |
| Carros de bagagens (quatro rodas) | 12 | 7 | — 5 |
| | <u>49</u> | <u>44</u> | <u>— 5</u> |
| Wagões fechados (quatro rodas) | 134 | 129 | — 5 |
| Wagões fechados (oito rodas, 16 toneladas)..... | 63 | 63 | |
| Wagões fechados (oito rodas, 24 toneladas)..... | 50 | 50 | |
| Wagões fechados (oito rodas, 28 toneladas)..... | 150 | 150 | |
| Wagões plataforma (quatro rodas) | 57 | 60 | + 3 |

| | | | |
|--|-------|-------|-------|
| Wagões plataforma (oito rodas, 16 toneladas) | 45 | 44 | — 1 |
| Wagões plataforma (oito rodas, 31 toneladas) | — | 27 | + 27 |
| Wagões de lastro..... | 57 | 65 | + 8 |
| Wagões para animaes..... | 6 | 50 | + 44 |
| » » inflammaveis . | 6 | — | — 6 |
| » diversos | 16 | — | — 16 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 584 | 638 | + 54 |

A Fiscalização tem providenciado no sentido de obrigar a companhia a fazer-lhe as respectivas communicações.

As officinas, apesar de acanhadas para o movimento actual, deram regular andamento a todos os trabalhos de reparação e montagem do material, dispendendo a somma de 343:545\$632, repartida do modo seguinte:

| | Personal | Material | Total |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Reparação das locomotivas... | 107:056\$220 | 87:512\$309 | 194:568\$529 |
| » dos carros de passageiros | 11:165\$520 | 6:553\$917 | 17:719\$437 |
| Reparação dos carros de correio e bagagens..... | 3:488\$980 | 1:140\$929 | 4:629\$909 |
| Reparação dos wagões fechados | 33:047\$160 | 33:259\$983 | 66:307\$143 |
| Reparação dos wagões bordas altas | 240\$250 | 3:970\$950 | 4:211\$200 |
| Reparação de carros plataforma | 16:779\$705 | 10:988\$610 | 27:768\$315 |
| Conservação do machinismo e ferramentas das officinas. | 11:787\$930 | 16:553\$169 | 28:341\$099 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 183:565\$765 | 159:979\$867 | 343:545\$632 |

As despezas desta divisão importaram em 1.685:727\$956 com esta distribuição:

| | |
|----------------------------|----------------|
| Serviço central..... | 34:426\$000 |
| Tração | 1.304:664\$210 |
| Officinas e deposito | 346:637\$746 |
| | <hr/> |
| | 1.685:727\$956 |

Em officio n. 38, de 12 de agosto do anno passado, prestei o chefe do Districto longa informação a respeito das novas officinas a construir em Curityba, cabendo-me transcrever em seguida parte do seu parecer, em que propõe a approvação do projecto apresentado:

« *Plano de conjuncto* — O projecto foi elaborado por um especialista, que, sem duvida, adoptou as disposições resultantes da melhor pratica colhida nos Estados Unidos do Norte.

Taes disposições resumem-se nos dois principios seguintes:

1.º Facilitar uma circulação progressiva e rapida dos materiaes, desde a entrada das materias primas até a sahida dos productos acabados, isto é, entrega ao serviço das locomotivas e vehiculos diversos, ou remessa para o almoxarifado geral das peças manufacturadas; 2.º, permittir a ampliação eventual de cada uma das unidades que constituem no conjuncto as officinas centraes, sem que seja necessario modificar as installações primitivas. (Marcel Japiat — *Les chemins de fer américains* — Matériel et traction — pagina 250). Nessas condições, é indispensavel, pois, dispor de uma area de terrenos bastante vasta. Por isso, a companhia, apresentando o projecto annexo, não tratou ainda da aquisição dos terrenos necessarios, na incerteza de que elle seja approvedo. Porque a letra *h* da clausula III do contracto cogita apenas da ampliação das officinas actuaes « introduzindo-lhes os melhoramentos indispensaveis e provendo-as dos machinismos necessarios, mais modernos, tendo em consideração o desenvolvimento do trafego e o augmento do material rodante e de tracção. »

O projecto proposto não é uma simples ampliação, mas sim a construcção completa de novas officinas, abandonando as existentes, que se aebam mal collocadas e em situação tal que nem ha possibilidade de amplial-as por falta de espaço, tornando-se mistér a sua demolição, afim de aproveitar a area por ellas occupada para a edificação das grandes dependencias da estação de Curitiba.

Com effeito, esta capital, cuja importancia cresce dia a dia, é destinada a ser o centro da viação ferrea do Paraná, desde que se constrúa a linha partindo daqui a Santo Antonio de Jiquiá, em direcção a Santos e a S. Paulo.

Será então, Curitiba o ponto de entroncamento das grandes linhas, que virão estabelecer communicações mais directas e, por consequente, muito mais rapidas entre os quatro Estados do Sul.

Por essas razões, ha toda a vantagem e indiscutivel conveniencia em construir, não só uma grande estação, com todas as dependencias necessarias para os serviços de passageiros e de cargas, como novas officinas dotadas dos melhoramentos mais modernos, circumstancias que exigem a demolição das actuaes: é o que declara a companhia no seu requerimento.

Assim, parece-me que convém ser accito o plano de conjuncto de que encontrareis uma planta indicando a collocação dos diversos edificios, conforme os fins a que se destinam.

Vereis mais que os dois principios enunciados de começo encontram a sua applicação neste plano.

Um feixe de linhas divergentes permite separar os serviços de montagem e reparações das locomotivas dos serviços identicos, relativos aos wagões, achando-se dispostas essas linhas de modo que a circulação dos materiaes seja progressiva e mais rapida possível, desde a sua entrada até a sua sahida, depois de elaborados para terem a sua applicação.

Acima das officinas de montagem, ajustagem e de caldeireiro, estão as de fundição e de ferreiro, apenas separadas daquellas por um grande deposito para os materiaes metallicos.

Na parte inferior da planta, está indicada a officina para reparação de wagões, tendo nas suas proximidades, como é natural, a serraria, e o deposito de madeiras aparelhadas.

Dá-se assim completa separação entre os trabalhos que exijam o emprego de madeiras e as obras de caracter metalurgico.

A officina geradora fica situada na parte central, como parece mais conveniente, tendo ao lado o almoxarifado geral, para o qual haverá linhas que facilitem o movimento de entrada e sahida das peças manufacturadas.

Noto a falta de indicação de linhas transversaes para wagonetes, em todas as dependencias das officinas, as quaes augmentariam a facilidade da circulação; trata-se, porém, de uma minucia a attender por ocasião da execução do projecto, ou mais tarde, como a pratica melhor indicar.

Como é de bom alvitre, a rotunda fica proxima ás officinas de montagem das locomotivas, para que estas possam facilmente passar da primeira para as segundas e reciprocamente, tendo-se, assim, taes dependencias sob a direcção de um mesmo chefe.

O plano de conjuncto é completado pela carvoeira e deposito de oleos; a primeira, perto das officinas de fundição e ferraria; o segundo, do lado opposto, mais proximo de um grande tanque de alimentação.

Asseguram-se desta maneira as disposições essenciaes para a circulação facil, progressiva e rapida dos materiaes, conforme o seu destino, apprehendendo-se, por outro lado, pela inspecção da planta, que se possa, sem difficuldade alguma, ampliar qualquer das dependencias, sem modificar as installações primitivas. »

Por decreto n. 10.472, de 8 de outubro de 1913, foram approvados o projecto das novas officinas e respectivo orçamento, na importancia de 3.338:673\$400, devendo o local para as edificações ser escolhido de accôrdo com a fiscalização, e levando-se as despezas, que forem effectivamente apuradas até aquella importancia, na fórmula XI do contracto de 31 de dezembro de 1911, á conta de capital de £ 2.500.000, a que se refere a clausula VI para os effectos da clausula XX.

PERCURSOS DAS LOCOMOTIVAS — CONSUMO DAS MESMAS —
EMPREGO DE LENHA E CARVÃO — LUBRIFICANTES

Estiveram em serviço 40 locomotivas, que percorreram 1.002.378 kilometros, ou menos 72.207 do que em 1912, durante o qual circularam 33 locomotivas.

O percurso em serviço de lastro e outros foi de 287.385 kilometros em 1913, havendo sido de 218.836 no anno anterior.

Seis locomotivas percorreram até 10.000 kilometros, 10 fizeram o percurso de 10.001 a 30.000, 11 o de 30.001 a 50.000 e 13 percorreram mais de 50.000.

As despezas de tracção subiram o anno passado, devido ao consumo de carvão, a partir do mez de agosto, exigido pela Fiscalização, por causa do abusivo emprego da lenha, tornado extensivo aos trens de passageiros, quando se tolerava tal emprego apenas nos de cargas.

Assim mesmo, no anno anterior havia deixado de ser satisfeito o pedido da companhia, a respeito destes ultimos.

Entretanto, essa prohibição não foi attendida, sendo por esse motivo intimada a companhia a suspender o consumo da lenha, sob pena da multa de 500\$ por dia, até que se resolvesse a suprimil-o de vez.

A esta ultima intimação attendeu promptamente a administração, com grande sacrificio, por ter de adquirir carvão no paiz, a preço elevado, até que chegasse a grande encomenda por ella feita.

Nota-se na despeza de combustivel uma differença superior a 300:000\$, sendo que a relativa á lenha baixou cerca de 70:000\$, de um anno para outro.

Attendendo, porém, á situação precaria da companhia, proveniente da redução das receitas e de difficuldades financeiras; considerando, por outro lado, que, presentemente, parte da despeza de combustivel convém ficar no Estado, o qual, como todos os outros, soffre os effectos da crise; dando-se mais que o consumo da lenha, na actualidade, constitue favoravel auxilio aos ribeirinhos, propoz a Fiscalização que se permittisse o seu emprego, não sómente, porém, nos trens de cargas.

A auctorização, baseada, aliás, na clausula XXXIX do contracto de 13 de dezembro de 1904, foi concedida pelo aviso n. 2, de 7 de janeiro deste anno, com as seguintes condições:

1.ª A auctorização é concedida pelo prazo de um anno, a contar da respectiva data, findo o qual poderá ser suspensa ou renovada a juizo do Governo.

2.ª A companhia obriga-se ao consumo exclusivo do carvão nos trens de passageiros, quer nas linhas arrendadas, quer na de Itararé-Uruguay.

3.ª Qualquer infracção será punida com a suspensão immediata da auctorização, estabelecendo-se desde já que, no prazo de 15 dias depois de constatada, será restabelecido o consumo de carvão em todos os trens de passageiros e de cargas, sob pena de multa de 500\$ por dia de demora.»

A quantidade de carvão consumido foi de 24.340¹,172 ou mais 4.921¹,862 do que em 1912, subindo nesse anno a 709:751\$013 a respectiva despeza, que foi de 1.040:120\$771 em 1913 ou mais..... 339:369\$758.

A lenha consumida foi de 44.263^{m³} em 1913, com a despeza de 42:230\$101, menos 22,258^{m³} do que em 1912, para o qual a despeza foi de 112:952\$540, ou mais 70:722\$439.

O preço do carvão variou entre 34\$ e 48\$485 a tonelada, o da lenha entre 2\$809 e 3\$390 o metro cubico; em 1912 esses preços variaram entre 31\$340 e 46\$ e entre 2\$100 e 3\$800.

Gastaram-se 33^{m³},597 de carvão e 0^{m³},0202 de lenha por locomotiva-kilometro, com o custo respectivo de 1\$447 e \$060, quando em 1912 este custo havia sido de \$549 e de \$087.

A lubrificação correspondeu a 01,014 por locomotiva-kilometro, pelo custo de seis réis; o consumo de estopa de 32 grammas pelo custo de 16 réis.

O consumo por 100 vehiculos-kilometro foi de 1,340 para o oleo e de 60 grammas para a estopa, com o custo de \$461 e \$033, respectivamente, dando o total de \$494.

MELHORAMENTOS DA LINHA — ESTADO DE CONSERVAÇÃO —
SERVIÇOS DIVERSOS — MATERIAL SUBSTITUIDO

No começo deste relatorio já me referi aos importantes melhoramentos previstos pelo novo contracto para tornar a estrada uma das primeiras de bitola estreita do nosso paiz.

Em primeiro lugar deve registrar-se a modificação das condições technicas, cujos limites serão de 1,5 % para a declividade maxima e de 150 metros para o raio minimo, em vez de 3 % e de 100 metros, respectivamente. Além disso, convém lembrar o encurtamento effectivo de 29.877 metros, que exercerá vantajosa influencia sobre a applicação das tarifas.

Quanto ás condições de resistencia e de estabilidade da linha, devo referir-me á substituição dos trilhos, ao augmento do numero de dormentes, ao lastramento do leito e reforçamento das pontes.

Os novos trilhos, assentados em quasi toda a extensão da linha de Paranaguá a Curitiba, tem o peso de 37^{kg},200 por metro corrente e o comprimento de 10 metros.

O assentamento é de junta continua, suspensa e alternada, tendo as talas de junção o comprimento de 60,96 centimetros, apoiadas em cada extremidade sobre os dormentes, cujo numero por kilometro foi elevado a 1.600.

No intuito de diminuir o seu recalque sobre o lastro, o dormente tem o comprimento de dois metros, com a largura de 0^m,22 e a altura de 0^m,46, sendo de 0^m,656 o espaçamento entre eixos e de 0^m,436 entre as faces lateraes, respectivamente, nas juntas a 0^m,406 e 0^m,186.

O longo estudo que fiz sobre o lastramento me levou a propôr as seguintes especificações approvadas pelo Governo:

| | c/m |
|---|-----|
| Espessura do lastro debaixo do dormente... | 20 |
| Espessura do lastro debaixo da face inferior do patim..... | 42 |
| Espessura do lastro acima do dormente... | 8 |
| Altura total do lastro..... | 50 |
| Talude do lastro..... | 45° |

| | |
|--|----------------------|
| Saliencia do lastro acima da cabeça do dormente | 80 |
| Saliencia da aresta da banquetta em relação á vertical da parte mais saliente do material rodante..... | 82 a 85 |
| Largura da banquetta..... | 50 |
| Embasamento do lastro..... | 3 ^m ,24 |
| Largura na parte superior..... | 2 ^m ,24 |
| | c/m |
| Maior dimensão da pedra britada..... | 6 a 6,5 |
| Maior dimensão da pedra quebrada a mão | 10 |
| Menor dimensão da pedra britada ou quebrada a mão..... | 2 a 3 |
| Cubo de lastro por metro corrente..... | 1m ³ ,125 |

A companhia contractou o britamento da pedra, mas este serviço caminha morosamente.

Procedeu-se ao reforçamento das pontes, que está quasi concluido.

Por conta do novo contracto, estão promptos os desvios de Morretes de diversos pontos na Serra, assim como os de segurança, o triangulo de reversão no Banhado e varias outras obras que não foram ainda aceitas.

Iniciou-se a substituição dos trilhos na linha de Curitiba á Ponta Grossa, mas este melhoramento limitou-se a alguns kilometros, por depender das modificações da linha, que exigem capital mais avultado de que a companhia não dispõe presentemente.

A conservação da linha resente-se da falta de certo cuidado, principalmente no trecho de Serrinha á Restinga Secca, que a companhia pretendia abandonar com a abertura ao trafego da nova linha de Serrinha. No referido trecho, o numero de trens foi limitado a dois mixtos por semana, em virtude da 6ª regra do aviso n. 6, de 14 de janeiro do corrente anno, não exigindo, por isso, o mesmo cuidado dos outros trechos, cujo estado, em geral, é menos satisfactorio do que o da linha Itararé-Uruguay, tendo em vista a longa extensão e o menor movimento desta ultima.

Os edificios não estão em boas condições e já tenho reclamado á companhia, afim de que mande proceder ás reparações indispensaveis.

Foram os seguintes os serviços feitos durante o anno:

| | |
|--------------------------------|----------------|
| | m ³ |
| Lastro ordinario | 19.480 |
| | m |
| Nivelamento da linha..... | 207.317 |
| | m |
| Repregação | 183.462 |
| | m ³ |
| Abertura de valletas..... | 926 |
| | m |
| Desobstrucção de valletas..... | 189.502 |
| | m ² |
| Capinação | 1.293.557 |
| | m ² |
| Roçada | 1.504.100 |

Material substituído:

| | |
|---------------------------|---------|
| Trilhos | 40 |
| Parafusos | 25.611 |
| Grampos | 190.521 |
| Chapas de junção..... | 196 |
| Dormentes | 99.144 |
| Postes telegraphicos..... | 62 |

Não figuram nesta resenha os trabalhos executados e os materiais substituídos por conta do novo contracto.

A despeza da 4ª divisão apresenta o total de 825:622\$345, distribuído como segue:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Serviço central | 56:908\$370 |
| Conservação da linha..... | 742:844\$140 |
| Edificios e dependencias..... | 25:869\$835 |
| | <hr/> |
| | 825:622\$345 |

ATRAZOS DOS TRENS — ACCIDENTES

A Paraná, em um dos extremos da grande rede que opera a ligação dos Estados do Sul, participa, naturalmente, dos atrasos que se dão nas outras linhas, além dos que lhe são proprios.

Póde-se attribuir como causas destes, não só os provenientes dos trens de passageiros e mixtos, por maior affluencia de viajantes ou de bagagens, ou por desarranjos no material de tracção e rodante, mas também os que são devidos aos accidentes, mais communs nos trens de cargas, pelo atravancamento da linha ou demora nos cruzamentos, ao que se deve acrescenlar os resultantes da diminuição da marcha, exigida nas pontes, onde se procede a trabalhos de reforçamento.

Por essas causas, ora isoladas, ora simultaneas, é que, dos 3.683 trens de passageiros e mixtos, houve 104 que chegaram ao ponto terminal ou ao de correspondencia com uma demora de mais de 10 minutos.

O maior atraso deu-se no ramal do Rio Negro, devido a um desarranjo da machina, que obrigou a estrada a recorrer a uma locomotiva da construcção da linha de S. Francisco; o de seis horas e 50 minutos proveiu de uma collisão, entre uma locomotiva do lastro e a do trem n. 3, da linha de Curitiba á Ponta Grossa.

Foi de 64 o numero de trens atrasados por causas oriundas da propria estrada, podendo attribuir-se á Sorocabana o atraso de 27 trens, á S. Paulo-Rio Grande o de 11 e á « Auxiliaire » o de dois.

Deram-se diversos descarrilamentos dos trens de cargas, ficando damnificadas duas locomotivas e oito vehiculos e sendo sem importancia alguma os accidentes dos trens de passageiros.

Em consequencia da queda de uma barreira morreram dois trabalhadores da linha, havendo mais a registrar a morte de quatro empregados da estrada e de tres pessoas estranhas, por motivos diversos, além de 13 feridos, dos quaes 10 do pessoal da estrada.

Resultado do trafego no ultimo decennio

| ANOS | RECEITAS | DESEZAS | SALDOS | RECEITAS POR KILOMETRO | DESEZAS POR KILOMETRO | SALDOS POR KILOMETRO | COEFFICIENTES DE TRATEGO |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------|
| 1904..... | 3.144.621\$791 | 1.817.898\$164 | 1.326.723\$627 | 7.541\$059 | 4.339\$468 | 3.191\$391 | 37,81 % |
| 1905..... | 2.918.143\$364 | 1.318.527\$928 | 1.599.615\$636 | 6.997\$946 | 3.161\$937 | 3.836\$009 | 45,18 % |
| 1906..... | 3.661.107\$702 | 1.333.752\$408 | 2.327.355\$294 | 8.779\$634 | 3.198\$447 | 5.581\$187 | 36,43 % |
| 1907..... | 3.926.470\$040 | 1.445.315\$386 | 2.480.954\$654 | 9.415\$996 | 3.466\$464 | 5.949\$332 | 36,81 % |
| 1908..... | 4.113.318\$733 | 1.504.968\$647 | 2.608.350\$086 | 9.864\$073 | 3.609\$037 | 6.255\$036 | 36,58 % |
| 1909..... | 4.523.134\$616 | 1.596.830\$102 | 2.926.304\$514 | 10.846\$846 | 3.826\$320 | 7.017\$517 | 35,30 % |
| 1910..... | 4.682.356\$807 | 1.657.414\$210 | 3.025.242\$588 | 11.228\$975 | 3.973\$893 | 7.254\$778 | 35,39 % |
| 1911..... | 6.002.394\$630 | 1.908.747\$292 | 4.093.647\$338 | 14.394\$231 | 4.793\$159 | 9.601\$073 | 33,29 % |
| 1912..... | 6.293.487\$666 | 2.876.719\$145 | 3.418.768\$521 | 15.097\$092 | 6.898\$607 | 8.198\$485 | 45,69 % |
| 1913..... | 6.133.676\$387 | 3.436.801\$865 | 2.696.874\$522 | 14.709\$055 | 8.241\$731 | 6.467\$325 | 56,03 % |
| | 45.400.711\$936 | 18.986.875\$156 | 26.413.836\$780 | 108.874\$607 | 45.532\$074 | 63.342\$533 | |

Movimento financeiro em 1913

| MEZES | RECEITA ARRECADADA | IMPOSTO DE TRANSITO | RECEITA LIQUIDA | DESEPE MENSAL | SAIDO MENSAL |
|-------------------|--------------------|---------------------|-----------------|----------------|----------------|
| Janeiro..... | 512.443\$733 | 4.776\$650 | 507.667\$083 | 290.584\$338 | 217.082\$745 |
| Fevereiro..... | 469.278\$899 | 4.547\$300 | 464.731\$599 | 258.219\$916 | 206.511\$683 |
| Março..... | 507.643\$990 | 4.969\$500 | 502.674\$490 | 300.474\$860 | 202.199\$630 |
| Abril..... | 494.451\$532 | 5.008\$450 | 489.443\$082 | 482.792\$458 | 196.650\$624 |
| Maió..... | 524.329\$755 | 4.658\$500 | 519.671\$255 | 304.137\$049 | 218.534\$306 |
| Junho..... | 537.245\$756 | 4.565\$900 | 532.679\$856 | 305.818\$820 | 226.861\$936 |
| 1º semestre..... | 3.045.393:063 | 28.526\$300 | 3.016.867\$365 | 1.749.027\$441 | 1.267.839\$924 |
| Julho..... | 540.845:388 | 4.466\$600 | 545.378\$788 | 327.914\$955 | 217.463\$833 |
| Agosto..... | 535.813\$945 | 4.020\$250 | 534.793\$695 | 295.779\$791 | 236.013\$904 |
| Setembro..... | 564.649\$421 | 3.788\$750 | 560.860\$671 | 280.779\$176 | 280.081\$495 |
| Outubro..... | 505.379\$303 | 3.923\$500 | 501.453\$803 | 270.237\$135 | 231.216\$668 |
| Novembro..... | 470.453\$300 | 4.117\$450 | 466.337\$850 | 255.120\$901 | 211.216\$949 |
| Dezembro..... | 515.464\$565 | 4.489\$450 | 510.984\$215 | 257.942\$466 | 253.041\$749 |
| 2º semestre..... | 3.141.698\$022 | 24.799\$000 | 3.116.899\$022 | 1.687.774\$424 | 1.429.034\$598 |
| Anno de 1913..... | 6.187.001\$687 | 53.323\$300 | 6.133.678\$387 | 3.436.801\$865 | 2.696.874\$522 |
| Anno de 1912..... | 6.339.804\$709 | 44.317\$043 | 6.295.487\$666 | 2.876.719\$145 | 3.418.768\$521 |
| Diferença..... | — 152.803\$022 | 9:006\$257 | — 161.811\$279 | 560:082\$720 | — 721:893\$999 |

Observações

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|--|-----------------|
| Receita..... | 6.133:676\$387 |
| Despesa..... | 3.436:801\$865 |
| Saldo..... | 2.696:874\$522 |
| Nora — A despesa total discrimina-se pelas tres parcelas : | |
| Custeio propriamente dito..... | 3.436\$801\$865 |
| Quota de arrendamento..... | 2.500:000\$000 |
| Quota de fiscalização..... | 50:000\$000 |
| Total..... | 5.986:801\$865 |

Movimento de passageiros em 1913

| PASSEIROS | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAIS | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------------|
| Por conta propria..... | 405.579 | 413.159 | 450.254 | 498.856 | 215.406 | 783.254 | 16.550 |
| » do Governo Federal..... | 5.154 | 4.115 | 45.619 | 23.781 | 13.476 | 62.155 | 40.285 |
| » » Estadual..... | 11.098 | 6.856 | 8.682 | 7.441 | 6.757 | 40.834 | 684 |
| Total..... | 421.831 | 424.130 | 474.555 | 230.058 | 235.639 | 886.243 | 5.581 |
| 1ª classe..... | 27.566 | 29.300 | 41.699 | 57.892 | 63.047 | 221.504 | 7.155 |
| 2ª classe..... | 94.265 | 94.830 | 132.856 | 172.166 | 170.592 | 604.739 | 1,974 |
| Passageiros-kilometro : | | | | | | | |
| Por conta particular..... | 9.401.035 | 8.130.908 | 10.777.561 | 13.349.669 | 16.947.802 | 60.306.975 | 1.398.133 |
| » do Governo Federal..... | 701.035 | 649.039 | 1.914.789 | 3.363.773 | 4.986.662 | 8.815.289 | 1.377.111 |
| » » Estadual..... | 1.386.239 | 962.315 | 1.089.891 | 1.018.037 | 795.158 | 5.291.640 | 222.879 |
| Total..... | 11.188.309 | 9.742.262 | 13.782.232 | 19.931.479 | 19.729.622 | 74.373.904 | 201.857 |
| 1ª classe..... | 3.343.602 | 3.285.965 | 4.367.404 | 6.015.143 | 6.777.596 | 23.789.710 | 762.453 |
| 2ª classe..... | 7.844.707 | 6.456.297 | 9.414.828 | 13.916.336 | 12.952.026 | 50.584.194 | 964.310 |
| Percurso médio : | | | | | | | |
| 1ª classe..... | km 421.294 | km 112.149 | km 104.700 | km 103.900 | km 104.195 | km 346.238 | km 295 |
| 2ª classe..... | 83.220 | 68.083 | 71.000 | 80.848 | 75.720 | 378.871 | 5.128 |
| Das duas classes..... | 91.833 | 78.484 | 79.000 | 85.636 | 83.728 | 410.683 | 2.908 |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| 1ª classe | 27.566 | 29.390 | 41.099 | 57.892 | 65.047 | 221.504 | 7.435 |
| 2ª classe | 94.265 | 94.830 | 132.886 | 172.165 | 170.592 | 664.730 | 1.374 |
| Passageiros-kilometro : | | | | | | | |
| Por conta particular | 9.401.035 | 8.133.998 | 10.777.561 | 13.349.609 | 16.947.802 | 60.306.973 | 1.398.133 |
| » do Governo Federal | 701.035 | 649.039 | 1.914.789 | 3.363.773 | 4.986.662 | 8.815.289 | 1.577.111 |
| » " " Estadual | 1.386.239 | 962.313 | 1.989.891 | 1.018.037 | 793.138 | 3.231.610 | 222.879 |
| Total | 11.188.309 | 9.742.292 | 13.782.232 | 19.931.479 | 19.729.622 | 74.373.904 | 201.837 |
| 1ª classe | 3.343.602 | 3.283.995 | 4.307.494 | 6.015.143 | 6.777.596 | 23.789.710 | 762.533 |
| 2ª classe | 7.844.707 | 6.458.297 | 9.474.738 | 13.916.336 | 12.952.026 | 50.584.194 | 964.310 |
| Percorso médio : | | | | | | | |
| 1ª classe | 121.294 | 112.149 | 104.700 | 103.900 | 104.193 | 346.238 | 293 |
| 2ª classe | 83.229 | 68.053 | 71.000 | 80.848 | 75.720 | 378.871 | 3.128 |
| Das duas classes | 91.833 | 78.454 | 79.000 | 86.636 | 83.728 | 419.683 | 2.908 |

Movimento de mercadorias em 1913

| DESIGNAÇÃO | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1912 |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Herva matte..... | T 48.405,170 | T 49.355,270 | T 48.860,740 | T 42.826,780 | T 49.176,715 | T 235.624,675 | T 6.349,935 | — 14,83 |
| Cereaes..... | 7.145,260 | 7.905,880 | 10.142,000 | 11.670,260 | 8.504,030 | 45.367,430 | — 3.166,230 | — 27,13 |
| Café..... | 1.101,560 | 1.373,750 | 563,890 | 439,610 | 1.536,110 | 5.034,920 | 1.116,500 | 253,97 |
| Aguardente..... | 2.345,590 | 2.618,410 | 2.085,700 | 2.536,440 | 2.950,348 | 12.536,488 | 413,908 | 16,32 |
| Couros..... | 537,990 | 436,150 | 611,560 | 994,320 | 795,230 | 3.375,250 | — 199,090 | — 20,02 |
| Assucar..... | 8.159,930 | 8.917,870 | 8.379,370 | 11.893,440 | 18.576,190 | 555.926,800 | 6.682,750 | 56,19 |
| Sal..... | 6.715,170 | 6.240,230 | 6.243,030 | 7.523,400 | 5.945,690 | 32.667,520 | — 1.577,710 | — 20,97 |
| Fumo..... | 152,660 | 172,060 | 189,030 | 543,770 | 231,270 | 1.288,790 | — 312,500 | — 57,47 |
| Xarque..... | 1.322,140 | 1.129,740 | 1.754,760 | 774,610 | 814,980 | 5.796,230 | 40,370 | 5,24 |
| Diversos, incluindo madeiras.... | 113.174,017 | 114.787,940 | 182.096,400 | 227.068,635 | 223.212,770 | 860.339,762 | — 3.855,865 | — 1,70 |
| Totaes..... | T 189.059,487 | T 192.937,300 | T 257.926,480 | T 306.271,265 | T 311.763,333 | T 1.257.957,865 | T 5.492,068 | — 1,79 |
| Toneladas-kilometro..... | 26.325 733,080 | 25.715.343,030 | 34.820.787,433 | 42.774.319,259 | 43.598.174,001 | 173.235.356,803 | 823.854,742 | 1,93 |
| Percorso-médio..... | Km 139,246 | Km 133,600 | Km 135,000 | Km 139,662 | Km 139,843 | — | — | — |

Receitas totaes

| DESIGNAÇÃO | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | DIFFERENÇA RELATIVAMENTE A 1912 | RELAÇÃO % DA RECEITA LIQUIDA |
|-----------------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| Passageiros..... | 466:666\$020 | 490:799\$300 | 717:732\$760 | 878:204\$715 | 935:579\$314 | 3.488:982\$109 | 57:374\$599 | 6,53 | 15,25 |
| Bagagens e encomendas..... | 108:426\$890 | 93:542\$000 | 176:640\$542 | 217:769\$760 | 248:681\$804 | 845:060\$996 | 30:912\$044 | 14,19 | 4,03 |
| Mercadorias..... | 3.886\$080\$330 | 4.005:856\$860 | 5.004\$744\$120 | 4.899:314\$038 | 4.790:361\$477 | 22.586\$356\$525 | — 108:952\$561 | — 2,22 | 78,10 |
| Animaes..... | 13:833\$570 | 27:786\$930 | 23:063\$460 | 41:731\$483 | 25:309\$102 | 131:724\$545 | — 16:422\$381 | — 39,35 | 0,41 |
| Carros..... | 1:961\$690 | 1:190\$400 | 1:562\$360 | 1:554\$966 | 1:103\$453 | 7:372\$869 | — 451\$513 | — 29,04 | 0,02 |
| Telegrapho..... | 12:247\$260 | 17:385\$910 | 21:292\$000 | 10:324\$220 | 15:202\$505 | 76:451\$895 | 4:878\$285 | 47,25 | 0,25 |
| Armazenagens..... | 3:395\$780 | 3:673\$560 | 4:712\$260 | 15:913\$690 | 9:674\$130 | 37:369\$420 | — 6:239\$560 | — 39,21 | 0,16 |
| Diversas e eventuaes..... | 30:523\$076 | 42:122\$147 | 52:647\$128 | 230:674\$794 | 107:764\$602 | 463:731\$747 | — 122:910\$192 | — 53,28 | 1,76 |
| Receita liquida..... | 4.523:134\$616 | 4.682:356\$807 | 6.002:394\$630 | 6.295:487\$666 | 6.133:676\$387 | 27.637:050\$106 | — 161:811\$279 | — 2,57 | 100,00 |
| Imposto de transito..... | 64:701\$800 | 40:402\$100 | 38:522\$700 | 44:317\$043 | 53:325\$300 | 241:268\$943 | 9:008\$257 | 20,33 | |
| Receita total arrecadada... | 4.587:836\$416 | 4.722:758\$907 | 6.040:917\$330 | 6.339:804\$709 | 6.187:001\$687 | 27.878:319\$049 | — 152:803\$022 | — 2,41 | |

Quadro das receitas médias em 1913

| DESIGNAÇÃO | RECEITAS POR KILOMETRO | | | | | | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | RELAÇÃO | | | | | | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 |
|----------------------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|------------------------------------|
| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | Totales | | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | Totales | |
| Passageiros..... | 1:419\$103 | 1:176\$977 | 1:721\$182 | 2:406\$007 | 2:243\$595 | 8:366\$864 | 137\$588 | 10,32 | 10,48 | 11,95 | 13,05 | 15,25 | 12,62 | 1,30 |
| Bagagens e encomendas..... | 260\$016 | 224\$321 | 423\$598 | 522\$230 | 596\$359 | 2:026\$524 | 74\$129 | 2,39 | 2,00 | 2,94 | 3,46 | 4,05 | 3,06 | 0,59 |
| Mercadorias..... | 9:319\$137 | 9:606\$371 | 12:004\$784 | 11:748\$955 | 11:487\$677 | 54:163\$924 | - 261\$278 | 85,92 | 85,55 | 83,38 | 77,83 | 78,10 | 81,72 | 0,27 |
| Animaes..... | 33\$174 | 66\$635 | 55\$308 | 100\$075 | 60\$693 | 315\$885 | - 39\$382 | 0,31 | 0,59 | 0,37 | 0,66 | 0,41 | 0,48 | 0,25 |
| Carros..... | 4\$704 | 2\$855 | 3\$747 | 3\$729 | 2\$646 | 17\$681 | - 4\$083 | 0,04 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,02 | 0,03 | 0,01 |
| Telegrapho..... | 29\$370 | 41\$693 | 51\$060 | 24\$758 | 36\$457 | 183\$338 | 11\$699 | 0,27 | 0,37 | 0,35 | 0,16 | 0,25 | 0,28 | 0,09 |
| Armazenagens..... | 8\$143 | 8\$809 | 11\$300 | 38\$162 | 23\$199 | 89\$613 | - 14\$963 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,25 | 0,16 | 0,03 | 0,09 |
| Diversas e eventuaes..... | 773\$197 | 101\$012 | 126\$252 | 553\$177 | 258\$428 | 1:112\$066 | - 294\$749 | 0,67 | 0,90 | 0,90 | 3,66 | 1,76 | 1,68 | 1,90 |
| Receita liquida..... | 10:846\$844 | 11:228\$673 | 14:394\$231 | 15:097\$093 | 14:709\$054 | 66:275\$895 | - 388\$039 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | |
| Imposto de transito..... | 455\$160 | 96\$887 | 92\$381 | 110\$328 | 127\$878 | 582\$834 | 17\$350 | | | | | | | |
| Receita arrecadada..... | 11:002\$004 | 11:325\$560 | 14:486\$612 | 15:207\$621 | 14:836\$932 | 66:858\$729 | - 370\$689 | | | | | | | |

Despesas totaes e médias em 1913

| DESIGNAÇÃO | 1909 | | 1910 | | 1911 | | 1912 | | 1913 | | TOTAES | | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1912 | |
|--|--------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|------------------------------|--------------------------------|-------|
| | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | PARCIAES | TOTAES | | | |
| | DESPESAS POR KILOMETRO | | | | | | | | | | | | | | |
| Administração Central e Direcção Geral | | 122:312\$247 | | 153:500\$941 | | 140:216\$028 | | 170:714\$978 | | 203:280\$134 | | 770:033\$328 | 32:574\$156 | 19,08 | |
| Trafego..... | Serviço central..... | 58:078\$687 | | 17:540\$000 | | 13:100\$000 | | 43:095\$400 | | 52:520\$300 | | 184:334\$387 | | | |
| | Serviço dos trens..... | 91:994\$391 | | 119:575\$217 | | 142:339\$735 | | 177:142\$205 | | 362:889\$750 | | 893:941\$328 | | | |
| | Serviço das estações.... | 216:182\$900 | 366:255\$078 | 278:055\$102 | 415:170\$340 | 318:023\$466 | 473:403\$201 | 419:853\$824 | 640:091\$429 | 306:752\$380 | 722:162\$430 | 1.538:867\$672 | 2.617:143\$387 | 82:071\$001 | 12,82 |
| Locomoção e Oficinas.... | Serviço central..... | 22:121\$398 | | 21:552\$479 | | 24:931\$175 | | 27:880\$530 | | 34:426\$000 | | 130:911\$582 | | | |
| | Tracção..... | 365:731\$253 | | 367:311\$504 | | 506:154\$162 | | 982:411\$943 | | 1.304:654\$210 | | 3.526:273\$072 | | | |
| | Officinas e deposito.... | 201:150\$737 | 589:003\$388 | 189:921\$757 | 578:785\$740 | 266:432\$323 | 707:517\$660 | 306:038\$927 | 1.316:331\$400 | 316:637\$746 | 1.085:727\$956 | 1.310:181\$490 | 4.967:366\$144 | 369:396\$556 | 23,06 |
| Via permanente | Serviço central..... | 23:303\$565 | | 21:326\$639 | | 25:907\$609 | | 26:736\$477 | | 56:908\$370 | | 154:182\$660 | | | |
| | Conservação..... | 461:941\$153 | | 476:816\$745 | | 538:451\$508 | | 692:266\$592 | | 742:844\$140 | | 2.912:320\$140 | | | |
| | Edifícios e dependencias | 34:013\$769 | 519:258\$489 | 31:513\$805 | 529:657\$189 | 23:191\$286 | 587:550\$403 | 692:266\$592 | 26:736\$477 | 56:908\$370 | 1.085:727\$956 | 1.310:181\$490 | 4.967:366\$144 | 369:396\$556 | 23,06 |
| Totaes do custeio..... | | 1.596:830\$102 | | 1.637.114\$219 | | 1.998:747\$292 | | 2.876:719\$145 | | 3.436:801\$865 | | 11.566:212\$623 | | 560:082\$720 | 19,47 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| DESIGNAÇÃO | DESPESAS POR KILOMETRO | | | | | | DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1912 | RELAÇÃO % | | | | | | DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1912 | |
| | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | TOTAES | | |
| Administração Central e Direcção Geral | 293\$315 | 320\$146 | 336\$240 | 409\$388 | 487\$504 | 1:846\$602 | | 78\$116 | 7,65 | 8,06 | 7,01 | 5,93 | 5,92 | | 6,66 |
| Trafego..... | 877\$312 | 995\$612 | 1:135\$403 | 1:534\$901 | 1:731\$804 | 6:276\$122 | 196\$813 | 22,94 | 25,05 | 23,69 | 22,25 | 21,01 | 22,63 | 1,24 | |
| Locomoção e oficinas..... | 1:412\$478 | 1:387\$975 | 1:912\$512 | 3:156\$671 | 4:042\$513 | 11:912\$149 | 885\$842 | 36,80 | 34,03 | 39,90 | 45,76 | 49,05 | 42,95 | 3,29 | |
| Via permanente..... | 1:245\$224 | 1:270\$162 | 1:408\$994 | 1:797\$557 | 1:979:910 | 7:701\$847 | 182\$353 | 32,52 | 31,96 | 29,40 | 26,06 | 24,02 | 27,76 | 2,04 | |
| | 3:829\$329 | 3:973\$895 | 4:793\$158 | 6:898\$607 | 8:241\$731 | 27:736\$720 | 1:343\$124 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | | |

TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO

Continuam quasi paralyzados os trabalhos de construcção das linhas do 12º Districto, proseguindo muito morosamente no trecho de 60 kilometros, atacados na primeira secção do ramal do Paranapanema e não tendo sido ainda iniciados os do ramal de Guarapuava, cujos estudos estão approvados até Prudentopolis, achando-se aquelle com os estudos approvados em toda a sua extensão.

RAMAL DE PARANAPANEMA

| | |
|-------------------------|---------|
| | Km. |
| EXTENSÃO APPROVADA..... | 218,914 |

Estudos — Condições technicas — Este ramal, cuja concessão consta do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1904, teve os primeiros estudos approvados por decreto n. 6.395, de 28 de fevereiro de 1907, numa extensão de 105^{km},800. No mesmo anno, pela clausula IV do decreto n. 5.533, de 20 de junho, foi prorogado, por tres annos, o prazo de apresentação dos estudos completos do ramal, cuja primeira secção devia ser estudada de novo para applicação do raio minimo de 150 metros e da declividade maxima de 2 %, marcando-se aquelle periodo para sua conclusão.

Por decreto n. 7.575, de 30 de setembro de 1909, foi, porém, prorogada por dois annos esta exigencia e, mais tarde, pela clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, ficou tudo modificado, marcando-se o prazo de seis mezes, a partir da assignatura do respectivo contracto, para a revisão do trecho, até Colonia Mineira, e de tres annos para sua construcção completa e conclusão dos estudos definitivos, até o valle do Paranapanema.

O decreto n. 8.845, de 5 de julho de 1914, approvou com algumas modificações os estudos da revisão, que, encurtando 3.300 metros sobre os primitivos, attingiram o ponto denominado Colonia Mineira com o percurso de 102.500 metros, em vez de 105.800 metros, só recorrendo a curvas de raios de 150 metros para cima e á declividade maxima de 2 %.

Por decreto n. 10.277, de 18 de junho de 1913, foi prorogado até 6 de novembro do corrente anno o prazo de que trata o n. 6 da clausula XI do decreto n. 7.928.

Finalmente, por decreto n. 10.375, de 6 de agosto de 1913, foram approvados os estudos definitivos do trecho de Colonia Mineira ao ponto terminal, em Ourinhos, estação da Estrada de Ferro Sorocabana, devendo a construcção de todo o ramal estar concluida em 7 de fevereiro de 1916.

Achando-se apenas atacados 60 kilometros da primeira secção, a construcção desta não ficará concluida em 6 de novembro vindouro e a do ramal não se fará no prazo marcado pelo decreto n. 10.375.

De accôrdo com as plantas e perfis da locação, feita até Colonia Mineira, que determinou um encurtamento definitivo de 4.637

metros, sobre os estudos approvados pelo decreto n. 6.395, as condições technicas da primeira secção apresentam o seguinte resumo:

PLANTA

| | | |
|--|------------------------|---------|
| Extensão em alinhamentos rectos | 50903 ^m ,00 | 50,32 % |
| Extensão em curvas..... | 50258 ^m ,68 | 49,68 % |
| Extensão em curvas de raio minimo (150 ^m ,23)..... | 27501 ^m ,68 | 27,19 % |
| Extensão em curvas de raio 150 ^m ,23 300 metros.... | 18929 ^m ,90 | 18,71 % |
| Extensão em curvas de raio 300 metros | 3827 ^m ,01 | 3,78 % |

PERFIL

| | | |
|--|-------------------------|---------|
| Extensão em nivel..... | 27173 ^m ,65 | 26,86 % |
| Extensão em acclives..... | 30469 ^m ,76 | 30,12 % |
| Extensão em declives..... | 43519 ^m ,23 | 43,02 % |
| Extensão em declividades 0 ^m ,01 | 10324 ^m ,50 | 10,21 % |
| Extensão em declividades 0 ^m ,01 0 ^m ,02 | 36794 ^m ,60 | 36,37 % |
| Extensão em declividade maxima | 26860 ^m ,80 | 26,56 % |
| Extensão em declividade (total) | 73988 ^m ,90 | 73,14 % |
| Comprimento real | 101162 ^m ,64 | |

Considerado o ramal no seu conjunto, isto é, tendo em vista as características da segunda secção, obteremos o seguinte resumo para a extensão total de 217576^m,64.

PLANTA

| | | |
|---|-------------------------|---------|
| Extensão em alinhamentos rectos | 90578 ^m ,80 | 45,77 % |
| Extensão em curvas de raio minimo (150 ^m ,23) | 63704 ^m ,68 | 29,28 % |
| Extensão em curvas de raio 150 ^m ,23 300 metros | 40116 ^m ,37 | 18,44 % |
| Extensão em curvas de raio 300 metros | 14176 ^m ,70 | 6,51 % |
| Extensão em curvas (total) | 117997 ^m ,84 | 54,23 % |

PERFIL

| | | |
|---|-------------------------|---------|
| Extensão em nível | 69240 ^m ,65 | 31,83 % |
| Extensão em acclives..... | 55954 ^m ,76 | 25,72 % |
| Extensão em declives..... | 92381 ^m ,23 | 42,45 % |
| Extensão em declividades 0 ^m ,01 | 43600 ^m ,50 | 20,04 % |
| Extensão em declividades 0 ^m ,01 0 ^m ,02 | 57167 ^m ,60 | 26,27 % |
| Extensão em declividade maxima | 47567 ^m ,89 | 21,86 % |
| Extensão em declividade (total) | 148335 ^m ,99 | 68,17 % |

Trabalhos preliminares — Foram executados os seguintes durante o anno, com a despesa de 197:729\$019.

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Locação | 33.330 ^m ,950 |
| Roçado | 1142,090 ^m 2,00 |
| Destocamento | 54.834 ^m 2,15 |
| Caminhos de serviço..... | 39,418 ^m |

Na importancia acima estão comprehendidas as desapropriações, no valor de 5:357\$000.

Desde o inicio dos trabalhos, em julho de 1912, as despesas importaram em 295:697\$919, com a execução destes trabalhos:

| | |
|---------------------------|--|
| Locação | 78 ^k .631 ^m ,950 |
| Roçado | 1574,590 ^m 2,00 |
| Destocamento | 67,162 ^m 2,66 |
| Caminhos de serviço | 49167 ^m ,700 |

As desapropriações figuram no total acima com a importancia de 21:000\$000.

Movimento de terras — Moveram-se 409282^m3,930 para o preparo do leito durante o anno, com a despesa de 691:282\$556, distribuindo-se os materiaes como segue:

| | | |
|-------------------|---------------------------|---------|
| Terra secca..... | 249879 ^m 3,975 | 61,05 % |
| Terra humida..... | 72642 ^m 3,853 | 17,75 % |
| Pedra solta | 56002 ^m 3,080 | 13,83 % |
| Rocha | 30158 ^m 3,022 | 7,37 % |

O volume total, desde o começo dos trabalhos, attinge 598361^m3,600, com a despesa de 1.097:148\$794 e a classificação abaixo:

| | | |
|--------------------|---------------------------|---------|
| Terra secca | 338082 ^m 3,823 | 56,49 % |
| Terra humida | 119659 ^m 3,559 | 20,00 % |
| Pedra solta | 82280 ^m 3,306 | 13,75 % |
| Rocha | 58398 ^m 3,912 | 9,76 % |

Obras de arte — Entre Jaguarihyva e Colonia Mineira, o ramal apenas conta uma ponte de 40 metros de vão sobre o rio Capivary, logo á saída daquella estação. Esta ponte ficou concluida no anno passado, tendo sido preciso, para fechar o aterro que adhire ao seu primeiro encontro, modificar a linha em trafego que se dirige a Itararé. Nesta modificação tornou-se necessario um pontilhão de dois metros. São as unicas obras especiais, construidas na primeira secção do ramal, que apenas necessita de obras de arte correntes, cujas construcções se limitaram ás seguintes durante o anno:

- 2 boeiros abertos de 0^m,60;
- 35 boeiros abertos de 0^m,50;
- 11 boeiros abertos de 1^m,00;
- 29 boeiros simples capeados de 0^m,50 × 0^m,70;
- 18 boeiros simples capeados de 0^m,60 × 0^m,90;
- 10 boeiros simples capeados de 0^m,80 × 1^m,00;
- 1 boeiro simples capeado de 1^m,00 × 1^m,50;
- 6 drenos de 0^m,40;
- 1 muro de arrimo.

Nas obras de arte dispendeu-se a importancia de 140:153\$768, sendo 116:542\$567 com os boeiros e muros de arrimo e 23:611\$201 com o pontilhão e a ponte. Eis as quantidades de obras executadas em 1912:

BOEIROS E MUROS DE ARRIMO

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Excavações | 4.743m ³ ,119 |
| Alvenarias diversas..... | 5.349m ³ ,733 |
| Rejuntamento | 1.699m ² ,81 |
| Escoramento | 200,00 |

PONTILHAO E PONTE

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Excavações | 237m ³ ,128 |
| Alvenarias diversas | 719,440 |
| Rejuntamento | 158m ² ,84 |
| Escoramento | 94m ² ,00 |
| Engradamento | 5,760 |
| Madeiras para pontes provisórias..... | 1m ³ ,815 |
| Exgotamento manual (horas)..... | 1,586 |

Desde o começo dos trabalhos dispendeu-se a importancia de 224:642\$329, ou 188:508\$555 com os boeiros e muros de arrimo e 36:133\$774 com as duas obras especiais. Correspondem a estas parcelas as quantidades indicadas em seguida:

BOEIROS E MUROS DE ARRIMO

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| Excavações | 9.838m ³ ,116 |
| Alvenarias diversas | 8.030,578 |
| Rejuntamento | 2.289m ² ,76 |
| Escoramento | 512m ² ,00 |
| Exgotamento manual (horas)..... | 108 |

PONTILHÃO E PONTE

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Excavações | 436m ³ ,422 |
| Alvenarias diversas | 907,323 |
| Rejuntamento | 203m ² ,21 |
| Escoramento | 377m ² ,01 |
| Engradamento | 13 ^m ,200 |
| Madeiras para pontes provisórias..... | 1m ³ ,815 |
| Exgottamento manual (horas)..... | 108 |

Edifícios diversos — Estão construídas uma casa de turma para feitor e outra para trabalhadores, achando-se quasi concluída a estação de Capão Bonito, importando em 7:453\$126 a despeza com as duas primeiras.

Via permanente — Foi feito o assentamento da linha em 42.355 metros, para o qual foram adquiridos 67.776 dormentes, sendo de 227:884\$300 a despeza correspondente a este capitulo.

Despezas geraes — Somman, respectivamente, 1.550:601\$105 e 2.685:968\$777 as despesas relativas ao anno de 1913 e as totaes desde o começo da construcção, conforme os quadros annexos, que nos dão os seguintes resumos:

| | Anno de 1913 | Totaes |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 197:729\$019 | 295:697\$919 |
| Movimento de terras..... | 691:232\$556 | 1.097:148\$794 |
| Obras de arte..... | 140:153\$768 | 224:642\$329 |
| Edifícios | 7:453\$126 | 7:453\$126 |
| Material importado..... | 149:756\$657 | 593:585\$387 |
| Via permanente..... | 227:884\$300 | 227:884\$300 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 1.414:259\$426 | 2.446:411\$855 |
| Serviço tecnico e administração. | 132:957\$669 | 236:172\$912 |
| Quotas de fiscalização..... | 3:384\$010 | 3:384\$010 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 1.550:601\$105 | 2.685:968\$777 |

Ramal do Paranapanema — Desde julho de 1912 até 31 de dezembro de 1913

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | QUANTIDADES | IMPORTANCIAS | |
|---|----------|--------|------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| | Especie | Preço | | Parciais | Totais | | Parciais | Totais |
| CAPITULO I | | | | | | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | | | | | | |
| Estudo e locação da linha..... | m. 1 | \$900 | 38330,950 | 34:497\$855 | — | 78634,930 | 70:768\$755 | |
| Roçada..... | m. 2 | \$350 | 1142090,00 | 57:104\$500 | — | 4574390,00 | 78:729\$500 | |
| Deslocamento..... | m. 2 | \$400 | 54834,16 | 21:933\$664 | — | 67100,66 | 26:864\$264 | |
| Caminhos de serviço..... | m. 1 | 2\$000 | 30418,00 | 78:836\$000 | — | 49167,700 | 98:333\$400 | |
| Desapropriação de terrenos e bem- feitorias..... | — | — | — | 5:357\$000 | 497:729\$019 | — | 21:000\$000 | 295:697\$919 |
| CAPITULO II | | | | | | | | |
| MOVIMENTO DE TERRAS | | | | | | | | |
| Terra seca com transporte até 30 metros..... | m. 3 | \$900 | 152809,095 | 137:528\$185 | — | 206344,228 | 185:889\$805 | |
| Terra seca com transporte de 30 a 100 metros..... | m. 3 | \$970 | 44068,345 | 42:746\$295 | — | 74072,636 | 71:850\$476 | |
| Terra seca com transporte de 100 a 150 metros..... | m. 3 | 1\$070 | 53002,535 | 56:513\$742 | — | 57405,930 | 64:424\$355 | |

| | | | | | | | |
|--|------|--------|-----------|-------------|--------------|-----------|---------------|
| Terra húmida com transporte até 30 metros..... | m. 3 | 1\$200 | 44408,673 | 49:330\$407 | — | 72654,038 | 87:184\$845 |
| Terra húmida com transporte de 30 a 100 metros..... | m. 3 | 1\$270 | 14605,299 | 48:548\$729 | — | 30042,090 | 38:153\$454 |
| Terra húmida com transporte de 100 a 150 metros..... | m. 3 | 1\$370 | 46928,881 | 23:192\$567 | — | 46963,431 | 23:239\$900 |
| Terra solta com transporte até 30 metros..... | m. 3 | 2\$600 | 32812,240 | 85:311\$824 | — | 47397,580 | 123:233\$708 |
| Terra solta com transporte de 30 a 100 metros..... | m. 3 | 2\$670 | 42097,719 | 32:300\$910 | — | 23190,605 | 61:918\$915 |
| Terra solta com transporte de 100 a 150 metros..... | m. 3 | 2\$770 | 41692,421 | 32:387\$174 | — | 41692,421 | 32:387\$175 |
| Rocha com transporte até 30 metros..... | m. 3 | 7\$000 | 42267,498 | 85:870\$386 | — | 28043,601 | 496:305\$207 |
| Rocha com transporte de 30 a 100 metros..... | m. 3 | 7\$070 | 9238,402 | 65:315\$502 | — | 20866,254 | 447:524\$416 |
| Rocha com transporte de 100 a 150 metros..... | m. 3 | 7\$170 | 8652,422 | 62:037\$865 | 694:282\$556 | 9489,037 | 68:036\$598 |
| CAPITULO III | | | | | | | |
| OBRAS DE ARTE | | | | | | | |
| <i>Boeiros e muros—1º—Execuções</i> | | | | | | | |
| Terra secca até 1 m, 50 de profundidade..... | m. 3 | 1\$000 | 2132,800 | 2:132\$800 | — | 3469,246 | 3:469\$246 |
| | | | | | | | 4.097:48\$79½ |

| DESCRIÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | |
|--|---|---------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|---|
| | Espe.cie | Pre.º | | Parcias | Totais | | Parcias | Totais | |
| | Terra secca até 2 ^m , 50 de profun- didade..... | m. 3 | 2\$000 | 8, 875 | 17\$750 | — | 8, 875 | 17\$750 | — |
| Terra humida até 1 ^m , 50 de pro- fundidade..... | m. 3 | 1\$300 | 4288, 297 | 1:074\$786 | — | 3453, 265 | 4:489\$244 | — | |
| Pedra solta até 1 ^m , 50 de profun- didade..... | m. 3 | 2\$600 | 622, 177 | 1:617\$660 | — | 1353, 347 | 3:518\$702 | — | |
| Pedra solta até 2 ^m , 50 de profun- didade..... | m. 3 | 3\$600 | 28, 921 | 104\$116 | — | 28, 921 | 104\$116 | — | |
| Rocha até 1 ^m , 50 de profundidade. | m. 3 | 7\$000 | 575, 032 | 4:025\$224 | — | 1437, 445 | 10:062\$115 | — | |
| » » 2 ^m , 50 » | m. 3 | 8\$000 | 87, 017 | 696\$136 | 10:268\$172 | 87, 017 | 696\$136 | 22:357\$309 | |
| 9º — Alvenarias | | | | | | | | | |
| Alvenaria de pedra secca..... | m. 3 | 16\$000 | 3956, 405 | 63:302\$480 | — | 6702, 696 | 107:243\$136 | — | |
| » ord. com argamassa de 2 de cal e 3 de areia..... | m. 3 | 30\$000 | 4025, 553 | 30:766\$900 | — | 4303, 607 | 39:108\$210 | — | |
| Alvenaria de tijolos..... | m. 3 | 20\$000 | 367, 775 | 7:355\$500 | — | 624, 275 | 12:465\$500 | — | |
| Reforço..... | m. 2 | 2\$500 | 1699, 84 | 4:249\$225 | 105:674\$095 | 2289, 76 | 5:724\$400 | 164:564\$246 | |

| | m. 2 | 3\$000 | 200,00 | 600\$000 | 600\$000 | 512,00 | 4:536\$000 | 4:536\$000 |
|--|------|---------|---------|-------------|----------|---------|-------------|------------|
| 8º — Obras de madeira | | | | | | | | |
| Escoramento..... | m. 2 | 3\$000 | 200,00 | 600\$000 | 600\$000 | 512,00 | 4:536\$000 | 4:536\$000 |
| 4º — Diversos | | | | | | | | |
| Exgotamento manual das fundações (dia)..... | hora | \$500 | — | — | — | 108 | 54\$000 | 54\$000 |
| Pontalhões e pontes | | | | | | | | |
| 7º — Escavações | | | | | | | | |
| Terra seca até 1 ^m , 50 de profundidade..... | m. 3 | 4\$100 | 55,029 | 60\$532 | — | 55,029 | 60\$532 | 60\$532 |
| Terra húmida até 1 ^m , 50 de profundidade..... | m. 3 | 4\$500 | 185,099 | 273\$149 | 333\$681 | 381,393 | 572\$090 | 632\$622 |
| 2º — Alvenarias | | | | | | | | |
| Alvenaria de pedra seca..... | m. 3 | 16\$000 | 277,536 | 4:440\$576 | — | 287,329 | 4:597\$264 | — |
| " ord. com argamassa de 1 de cimento e 3 de areia..... | m. 3 | 43\$000 | 273,522 | 11:761\$446 | — | 384,420 | 16:517\$160 | — |
| Alvenaria ord. com argamassa de 1 de cimento e 2 de areia..... | m. 3 | 52\$000 | 29,330 | 1:526\$160 | — | 50,023 | 2:601\$196 | — |
| Alvenaria ord. com argamassa de 1 de cimento e 4 de areia..... | m. 3 | 40\$400 | 13,041 | 526\$856 | — | 13,041 | 526\$856 | — |
| Alvenaria de aparelho, de 1 de cimento e 3 de areia..... | m. 3 | 64\$600 | — | — | — | 8,777 | 566\$994 | — |

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | |
|---|----------|----------|------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|----------|
| | Especie | Preço | | Parciais | Totais | | Parciais | Totais | |
| | | | | | | | | | Parciais |
| Alvenaria de aparelho, de 1 de cimento e 2 de areia..... | m. 3 | 68\$000 | 7,302 | 496\$336 | — | 7,302 | 496\$336 | — | |
| Concreto com argamassa de cimento..... | m. 3 | 52\$040 | — | — | — | 34,530 | 1:795\$560 | — | |
| Cantaria de 2ª classe com argamassa de 1 de cimento e 2 de areia..... | m. 3 | 90\$000 | 10,504 | 945\$360 | — | 13,807 | 1:242\$630 | — | |
| Enrocamento armado..... | — | 14\$000 | 108,394 | 1:517\$516 | — | 108,394 | 1:517\$516 | — | |
| Rejuntamento com partes iguais de cimento e areia..... | m. 2 | 3\$000 | 158,84 | 476\$520 | 21:689\$970 | 203,21 | 609\$630 | 30:471\$342 | |
| 3ª — Obras de madeira | | | | | | | | | |
| Escoramento..... | m. 2 | 6\$000 | 94,00 | 564\$000 | — | 377,01 | 2:262\$060 | — | |
| Engradamento para escoramento. | m. 1 | 5\$000 | 5,760 | 28\$800 | — | 13,200 | 66\$000 | — | |
| Madeiras para pontes provisórias. | m. 3 | 100\$000 | 1,815 | 181\$500 | 774\$300 | 1,815 | 181\$500 | 2:509\$560 | |
| 4ª — Diversos | | | | | | | | | |
| Exercício manual das fundas (obra) | hora | 5\$000 | 1,145 | 572\$500 | — | 1,145 | 572\$500 | 2:053\$000 | |

| hora | * \$750 | 421 | 90\$750 | 813\$250 | 583 | 437\$250 | 2:520\$250 |
|---|------------|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| Exgotamento manual das fundações (noite)..... | | | | | | | |
| CAPITULO IV | | | | | | | |
| ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS DIVERSOS | | | | | | | |
| Casas de turma para feitores — em madeira..... | 3:453\$126 | 1 | 3:453\$126 | — | 1 | 3:423\$126 | |
| Casas de turma para trabalhadores — em madeira..... | 4:000\$000 | 1 | 4:000\$000 | 7:453\$126 | 1 | 4:000\$000 | 7:453\$126 |
| CAPITULO V | | | | | | | |
| MATERIAL IMPORTADO | | | | | | | |
| Trilhos e accessorios..... | — | — | — | — | — | 288:570\$877 | |
| Apparelhos completos para mudeança de linha..... | — | — | — | — | — | 5:088\$339 | |
| Direitos de expediente..... | — | — | — | — | — | 56:410\$577 | |
| Frete e seguro marítimo..... | — | — | 8:322\$387 | — | — | 83:475\$481 | |
| Despezas com o recebimento dos materiais..... | — | — | — | — | — | 1:649\$145 | |
| Transporte de porto D. Pedro II a Jaguarihyva..... | — | — | 401:660\$700 | — | — | 413:874\$178 | |
| Carga e descarga..... | — | — | 39:773\$570 | 149:756\$637 | — | 44:516\$790 | 393:585\$387 |

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|--|----------|--------|------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|
| | Especie | Preço | | Parciais | Totais | | Parciais | Totais |
| | | | | | | | | |
| CAPITULO VI | | | | | | | | |
| VIA PERMANENTE | | | | | | | | |
| Dormentes de madeira de lei..... | um | 1\$800 | 67776 | 121:996\$800 | — | 67776 | 121:996\$800 | |
| Assentamento, lastro e nivelamento da linha..... | m. l | 2\$000 | 42335,000 | 105:887\$500 | 227:884\$300 | 42335,000 | 105:887\$500 | 227:884\$300 |
| | | | | | 1.444:259\$426 | | | 2.446:411\$835 |
| CAPITULO VII | | | | | | | | |
| SERVIÇO TÉCNICO E ADMINISTRAÇÃO | | | | | | | | |
| Sobre o total dos capitulos 1º a 7º. | — | — | — | — | 132:957\$669 | — | — | 236:172\$912 |
| Quotas pagas para fiscalização.... | — | — | — | — | 3:384\$010 | — | — | 3:384\$010 |
| Despesa Geral..... | — | — | — | — | 1.550:604\$105 | — | — | 2.686:968\$777 |

RESUMO

IMPORTANCIAS DURANTE O ANNO DE 1913

| DESIGNAÇÃO | Parciaes | Totaes | Parciaes | Totaes |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Trabalhos preliminares..... | — | 497:729\$019 | — | 295:697\$919 |
| Movimento de terras..... | — | 691:282\$556 | — | 1.097:148\$794 |
| Excavações..... | 10:268\$472 | — | 22:357\$309 | |
| Alvenarias..... | 195:674\$095 | — | 164:361\$246 | |
| Obras de madeira..... | 600\$000 | — | 1:536\$000 | |
| Diversos..... | — | 116:542\$567 | 54\$000 | 188:508\$555 |
| Excavações..... | 333\$681 | — | 632\$622 | |
| Alvenarias..... | 21:689\$970 | — | 30:471\$342 | |
| Obras de madeira..... | 774\$200 | — | 2:509\$560 | |
| Diversos..... | 813\$250 | 23:611\$201 | 2:520\$230 | 36:133\$774 |
| Estações e edificios diversos..... | — | 7:453\$126 | — | 7:453\$126 |
| Via permanente..... | — | 227:884\$300 | — | 227:884\$300 |

IMPORTANCIAS
DURANTE O ANNO DE 1913

DESIGNAÇÃO

| DESIGNAÇÃO | Parciaes | Totaes | Parciaes | Totaes |
|--|--------------|----------------|--------------|----------------|
| MATERIAL IMPORTADO | | | | |
| Trilhos e accessorios, comprehendendo aparelhos completos para mudança de linha..... | — | — | 293:659\$216 | — |
| Despezas com o recebimento dos materiaes..... | — | — | 4:649\$145 | — |
| Frete e seguro mariimo..... | 8:322\$387 | — | 83:473\$481 | — |
| Transporte dos materiaes..... | 101:660\$700 | — | 113:874\$178 | — |
| Carga e descarga..... | 39:773\$570 | — | 44:516\$790 | — |
| Direitos diversos..... | — | 449:756\$657 | 56:410\$577 | 593:585\$387 |
| <hr/> | | | | |
| Serviço tecnico e administração..... | — | 1.414:269\$426 | — | 2.446:411\$855 |
| Quotas pagas para a fiscalização..... | — | 132:957\$669 | — | 286:172\$912 |
| <hr/> | | | | |
| Despeza geral..... | — | 3:364\$010 | — | 3:364\$010 |
| <hr/> | | | | |
| | — | 1.550:604\$105 | — | 2.685:968\$777 |

LINHA DE SERRINHA

Esta linha origina-se do n. 1º da clausula V do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, pelo qual a companhia se obrigou a reconstruir a linha de Serrinha a Porto Amazonas, reduzindo a extensão a pouco mais de metade da actual e melhorando as suas condições technicas, de accordo com os estudos approvedos pelo Governo.

Achava-se quasi concluida em fins de dezembro de 1912, sendo de pouca importancia os trabalhos executados em 1913.

Houve, porém, demora na abertura ao trafego desta linha, até que ficasse resolvida, provisoriamente, a duvida suscitada pela propria companhia, quanto ao regimen a que devia ser submettida.

O aviso n. 6, de 14 de janeiro de 1914, auctorizou a abertura do trafego, mediante a observancia das seguintes regras, até que seja resolvida a anomalia decorrente do decreto n. 7.928, acima citado, que excluiu a mencionada linha do regimen do arrendamento a que deve ser incorporada e a incluiu no da garantia de juros:

1.ª Recolher a quota integral do arrendamento da Estrada do Ferro do Paraná, de accordo com a clausula VII do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, considerando-se a nova linha de Serrinha como inteiramente separada das linhas da mesma estrada;

2.ª Observar em toda a sua plenitude o regimen da garantia de juros para o nova linha de Serrinha ao kilometro 124+349, pela qual se fará o trafego directo das estações que não estiverem comprehendidas no trecho antigo de Serrinha á Restinga Secca;

3.ª Em consequencia do regimen da garantia de juros, separar a receita e despeza da nova linha, recolhendo-se immediatamente o respectivo saldo verificado, sem prejuizo da quota de arrendamento de que trata a regra 1ª e calculando-se as passagens e os fretes de accordo com as novas distancias;

4.ª Para o calculo da receita se observará o mesmo já estabelecido para as outras linhas garantidas da rede de viação ferrea Paraná-Santa Catharina;

5.ª Para a discriminação da despeza serão observadas as mesmas condições estabelecidas para os ramaes de Itararé e Tibagy, da Estrada de Ferro Sorocabana, quanto ás despezas que não possam ser directamente computadas para a nova linha de Serrinha, submettendo-se á decisáo dessa Inspectoria qualquer duvida que surja a respeito, não se podendo computar na despeza a quota de arrendamento de que trata a regra 1ª;

6.ª Manter em trafego restricto o trecho antigo de Serrinha á Nova Restinga por Tamanduá, fazendo correr por elle dois trens de ida e volta, semanalmente, e supprimindo-se o antigo ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas;

7.ª Desde que se reconheça que os dois mencionados trens são insufficientes ou excessivos para as exigencias do trafego do antigo trecho, o numero de trens será respectivamente augmentado ou di-

minuído, de commum accôrdo entre o Governo e a companhia e des-será completamente a disposição da 6ª condição, quando se vier a reconhecer a desnecessidade de trafegar o antigo trecho;

8.ª Submetter ao exame da fiscalização o material de tracção e rodante destinado á nova linha, o qual só entrará em circulação depois de devidamente aceito;

9.ª Submetter á approvação do Governo o horario dos trens de passageiros, que devem circular pela nova linha, os quaes serão diários, bem assim dos que devem circular pelo antigo trecho, entre Serrinha e Nova Restinga, por Tamanduá;

10.ª O material metálico retirado do antigo ramal de Porto Amazonas, pertencente á União, ficará sob a guarda da companhia, enquanto o Governo não resolver a respeito, depois de inventariado pela fiscalização, do mesmo modo que o material a que se refere a ultima parte da clausula III do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911.

No dia 1 de março deste anno, foi a linha entregue ao trafego com grande vantagem, pelo encurtamento resultante e pelas suas condições technicas, muito mais favoraveis do que as do antigo trecho.

ESTUDOS

Condições technicas — Os estudos approvados pelo decreto numero 8.701, de 4 de maio de 1911, davam a extensão de 45.794 metros, reduzida a 44.983 pelas modificações introduzidas durante a locação.

A distancia de Serrinha a Porto Amazonas é de 56^{km},183 pela linha antiga, ficando reduzida a 30^{km},886 ou encurtada de 25.297 metros.

A ligação de Porto Amazonas ao kilometro 124 + 349 produziu um encurtamento de 8.049 metros na linha tronco de Curitiba á Ponta Grossa.

No primeiro trecho a declividade maxima é de 1 % e no segundo de 1,3 %. O raio minimo é de 150 metros. Na linha antiga a declividade maxima attinge a 3 % e o raio minimo desce a 90 metros.

Eis as condições technicas da nova linha, apuradas conforme a planta e o perfil da locação:

| | | | |
|-------------------------------------|------------------------|---------|--|
| Extensão em alinhamentos | | | |
| rectos | 20623 ^m ,30 | 45,85 % | |
| Extensão em curvas..... | 24359 ^m ,70 | 54,15 % | |
| Extensão em curvas de raio | | | |
| minimo (150 ^m ,29) | 14953 ^m ,72 | 31,91 % | |
| Extensão em nivel | 19556 ^m ,91 | 48,48 % | |
| > > acellives | 12683 ^m ,50 | 28,20 % | |
| > > declives | 12742 ^m ,50 | 28,82 % | |
| > > declividade | | | |
| maxima (1,3 %) | 8676 ^m ,92 | 19,29 % | |

Trabalhos preliminares — A construção foi começada em maio de 1911, constando do seguinte os trabalhos preliminares, executados

com a despesa total de 193:460\$971, na qual está incluído o valor das indemnizações pelas desapropriações de terrenos e benfeitorias:

| | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Locação | 44 ^m ,983 |
| Roçado | 491.477 ^m 2,14 |
| Destocamento | 11.928 ^m 2,16 |
| Caminhos de serviço..... | 8.943 ^m ,550 |
| Cercas de linha e das estações.... | 60.000 ^m |

Movimento de terras — Importa em 1.326:775\$546 a despesa total com o movimento de terras, cujo volume attingiu a 586.355^m3,851 com a seguinte classificação:

| | | |
|--------------------|---------------------------|---------|
| Terra secca | 203700 ^m 3,672 | 34,74 % |
| Terra humida | 168888 ^m 3,161 | 28,80 % |
| Pedra solta | 133378 ^m 3,014 | 22,75 % |
| Rooha | 80389 ^m 3,004 | 13,71 % |

O volume por metro corrente é de 13^m3,035, convindo reproduzir o que a respeito declarei no relatório de 1912:

«Este elevado coefficiente não provém apenas do perfil da linha, pois de muito excede elle o determinado nos estudos pelo calculo abstracto das secções transversaes. E', em boa parte, devido ás explanadas amplamente abertas para as estações, que, segundo criterio mais consentaneo com o desenvolvimento do trafego desta viação, foram, de uma vez, preparadas para o assentamento de linhas multiplas e extensas, convenientemente adequadas a uma circulação intensa, que exija o cruzamento constante de grandes comboios.»

Fica assim justificado aquelle coefficiente volumetrico, que teria sido maior ainda si não fosse a opposição da fiscalização, deixando de aceitar o cubo de materiaes a ser, exclusivamente, incluído no serviço de nivelamento e lastramento da linha, pago por metro linear.

Obras de arte — Salvo revisão para aceitação definitiva da linha, o numero de obras de arte correntes é o seguinte:

- 5 drenos de 0^m,40;
- 76 boeiros abertos de 0^m,50;
- 12 boeiros abertos de 0^m,60;
- 3 boeiros abertos de 0^m,70;
- 12 boeiros abertos de 0^m,80;
- 9 boeiros abertos de 1^m,00;
- 2 boeiros abertos de 1^m,50;
- 79 boeiros capeados simples de 0^m,60 × 0^m,90;
- 3 boeiros capeados simples de 0^m,80 × 1^m,00;
- 14 boeiros capeados simples de 0^m,80 × 1^m,50;
- 1 boeiro capeado simples de 1^m,00 × 1^m,00;
- 2 boeiros capeados duplos de 0^m,80 × 1^m,00;
- 7 boeiros capeados duplos de 0^m,80 × 1^m,50;
- 1 boeiro capeado duplo de 1^m,00 × 2^m,00;
- 9 muros de arrimo.

Tendo-se em vista a pequena extensão da linha, são numerosas as obras de arte de certa importancia, que se tiveram de construir, algumas de difficil execução pela natureza das fundações. Em seguida passo a indicá-las:

Ponte sobre o rio Iguassú, um vão de 60 metros e dois de 20 metros;

Ponte sobre o rio Santa Clara, 40 metros de vão;

Ponte sobre os rios Capivary e Maciel, 30 metros de vão;

Ponte sobre os rios Bonito e Amazonas, 20 metros de vão;

Ponte sobre o rio Caiacanga, 12 metros de vão;

Ponte sobre os rios Capivara e Adão, 10 metros de vão;

Ponte sobre os rios Abelha e Lília, seis metros de vão;

4 pontilhões quatro metros de vão;

1 pontilhão tres metros de vão;

2 pontilhões em arco tres metros de vão;

2 pontilhões em arco dois metros de vão.

Constam do seguinte as quantidades de obras executadas:

BOEIROS E MUROS DE ARRIMO

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| Excavações | 13424m ³ ,365 |
| Alvenarias diversas | 11169,217 |
| Rejuntamento | 3204m ² ,294 |
| Escoramento | 2248,515 |
| Ingradamento | 164 ^m ,500 |
| Estacas fincadas | 103,200 |
| Exgotamento manual (horas)..... | 9.859 |

PONTILHÕES E PONTES

| | |
|----------------------------------|--------------------------|
| Excavações | 11654m ³ ,227 |
| Alvenarias diversas | 23316,489 |
| Rejuntamento | 3725m ² ,21 |
| Escoramento | 4328,38 |
| Ingradamento | 1737 ^m ,040 |
| Estacas fincadas | 1910,000 |
| Pontes provisórias | 905m ² ,446 |
| Exgotamento manual (horas)..... | 61.060 |
| Exgotamento a vapor (dias)..... | 103 |
| Ferragens e pregos | 1.028 ^{kg} ,700 |
| Andaime, montagem e pintura..... | 586,215 |

A importancia total das despezas é de 1.438:145\$652, correspondendo 267:796\$578 aos boeiros e muros de arrimo e 1.170:349\$074 aos pontilhões e pontes.

Edifícios e dependencias — Os edificios são construidos de madeira, obedecendo aos typos approvados pelo decreto n. 9.545, de 24 de abril de 1912. Referem-se os respectivos projectos simplesmente á parte que fica acima do nivel dos trilhos, computando-se pelas quantidades reaes os trabalhos de excavações e alicerces, naturalmente variaveis com o local das fundações.

Amplamente projectados e solidamente construídos, satisfazem melhor ás necessidades do trafego e ás commodidades do publico, do que os de typo antigo, cujas dimensões escassas exigem, na maior parte dos casos, a sua reconstrução, já prevista na Estrada de Ferro do Paraná, ou a sua ampliação, como acontece na linha de Itararé-Uruguay.

Eis a sua relação :

- 1 estação de 2ª classe;
- 2 estações de 3ª classe;
- 1 paráda;
- 1 casa para agente;
- 3 armazens;
- 1 abrigo para locomotivas;
- 6 casas de turma para trabalhadores;
- 6 casas de turma para feitores.

A estação de 2ª classe é a de Porto Amazonas. Está edificada em prolongamento, mas separada do seu armazem e dispõe de 500 grandes ramos, que compõem o triangulo de reversão.

Está provida de importante abastecimento de agua, cujo projecto envolveu, além da montagem de uma das grandes caixas do novo typo de 150 metros cubicos de agua de capacidade, a installação de machina e bomba a vapor, hydrantes diversos e construção dispendiosa de represa e grande reservatorio.

As estações de 3ª classe são as de Capivary e Nova Restinga; esta situada proximo á ligação com a actual linha em trafego do trecho Curitiba-Ponta Grossa e aquella a cinco kilometros do ponto de partida da construção.

Em Capivary, como em Porto Amazonas, ha o mesmo importante serviço para abastecimento de agua ás machinas. Apenas, em vez de represa, no rio Iguassú, foi cavado um poço, de onde a bomba, accionada a vapor, extráe a agua, que é levada á caixa.

Devido á sua posição, em relação aos percursos, que terão de fazer os trens de Ponta Grossa e Rio Negro, de origem e com destino a Curitiba, esta é a estação provida de maior praça. Offerece 650 metros entre chaves extremas e conta cinco linhas para facilidade de manobras e estacionamento de vehiculos. Nella é que está levantado o galpão para duas locomotivas.

Em Capivary existe ainda um grupo de casas para turmas da via permanente e um armazem de typo commum.

A estação de Nova Restinga é tambem provida de ampla rêde, assente em cinco linhas e apresentando a extensão entre chaves extremas de 530 metros. Em seu prolongamento e della convenientemente afastado está o armazem, que acompanha as estações do seu typo.

A parada chama-se Caiacanga. Está situada no kilometro 22 e, não obstante as suas menores dimensões, que respondem á importancia somenos da localidade, ella dispõe de tres linhas, assentes em longa faixa, que medem, entre as cancellas do recinto, o comprimento de 420 metros.

O custo total dos edificios e dependencias importa em 291:243\$618.

Material importado — Nesta linha foi adoptado um novo typo de trilhos, com 30 kilos por metro corrente, empregando-se accessorios que asseguram a maior solidariedade entre os dormentes e a parte metallica.

As pontes, fornecidas pela fabrica «Dyle et Bacalan», foram calculadas para supportar machinas de grande peso.

Do computo das despezas de 1912, excluiu-se o material rodante, por não ter sido ainda submettido ao exame da fiscalização, condição essencial para ser aceito.

Os gastos com o material importado sobem a 521:528\$140, conforme a discriminação constante do quadro relativo a esta linha:

Via permanente e telegraphos — Os serviços de assentamento, lastramento e nivelamento da linha, comprehendidos os dormentes, exigiram a despeza de 278:727\$900, sendo de 9:725\$ a despeza relativa á linha telegraphica.

Despezas geraes — A somma dispendida excedeu de muito o orçamento approved, devendo proceder-se, brevemente, a uma revisão das despezas que, segundo penso, elevarão ainda a importancia gasta, a qual até agora póde ser computada em 4.459:680\$911, com o seguinte resumo:

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 193:460\$971 |
| Movimento de terras..... | 1.326:775\$546 |
| Obras de arte..... | 1.438:145\$652 |
| Edifícios e dependencias..... | 291:243\$618 |
| Via permanente..... | 278:727\$900 |
| Telegrapho | 9:725\$000 |
| Material importado..... | 521:528\$140 |
| | <hr/> |
| | 4.059:606\$827 |
| Serviço tecnico e administração.. | 392:116\$520 |
| Quotas para fiscalização..... | 7:957\$564 |
| | <hr/> |
| | 4.459:680\$911 |

Linha de Serrinha ao Kilometro 124 + 349^m - Desde maio de 1911

Linha de Serrinha ao kilometro 124 + 349^m — Desde maio de 1911

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|--|----------------|----------|------------|--------------|--------------|
| | Especie | Preço | | Parciaes | Totaaes |
| CAPITULO I | | | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | | | |
| Estudos e locação da linha..... | MI | \$900 | 44.983,000 | 40:48\$700 | |
| Roçado..... | M ² | \$050 | 491.477,14 | 24:573\$887 | |
| Destocamento..... | " | \$400 | 41.928,16 | 4:771\$264 | |
| Caminhos de serviço..... | MI | 2\$000 | 8.943,550 | 17:887\$100 | |
| Cercas da linha..... | " | 1\$300 | 60.000,000 | 90:000\$000 | |
| Desapropriação de terrenos e melhorias..... | Kil. | 350\$000 | 44,983 | 15:744\$050 | 193.460\$971 |
| CAPITULO II | | | | | |
| MOVIMENTO DE TERRAS | | | | | |
| Terra seca com transporte até 30 metros..... | M ³ | \$900 | 97.458,395 | 87:712\$586 | |
| " " " de 30 a 100 metros..... | " | \$970 | 71.880,952 | 69:723\$941 | |

| | | | | | |
|----|---|---------------------------|--------|------------|----------------|
| MF | | | 4\$070 | 34.361,925 | 36:767\$260 |
| » | » | » 100 » 150 » | 4\$200 | 56.654,210 | 67:985\$032 |
| » | humida » | » até 30 metros..... | 4\$270 | 75.409,581 | 95:770\$168 |
| » | » | » de 30 a 100 metros..... | 4\$370 | 36.824,370 | 50:449\$387 |
| » | » | » 100 » 150 » | 2\$600 | 65.071,977 | 169:187\$140 |
| » | Pedra solta » | » até 30 metros..... | 2\$670 | 47.364,505 | 126:997\$238 |
| » | » | » de 30 a 100 metros..... | 2\$770 | 20.744,532 | 57:454\$044 |
| » | » | » 100 » 150 » | 7\$000 | 60.488,025 | 423:416\$175 |
| » | Rocha com transporte até 30 metros..... | | 7\$070 | 13.774,240 | 97:383\$877 |
| » | » | » de 30 a 100 metros..... | 7\$170 | 6.126,739 | 43:938\$718 |
| » | » | » 100 » 150 » | | | 1.326:775\$546 |

CAPITULO III

OBRAS DE ARTE

Boeiros e muros — 1.º Escavações

| | | | | |
|---|---|--------|-----------|-------------|
| » | Terra secca até 1 ^m ,50 de profundidade..... | 1\$000 | 1.769,296 | 1:769\$296 |
| » | » humida até 1 ^m ,50 de profundidade..... | 1\$300 | 4.799,737 | 6:239\$658 |
| » | Pedra solta até 1 ^m ,50 de profundidade..... | 2\$600 | 3.988,573 | 10:370\$290 |
| » | Rocha até 1 ^m ,50 de profundidade..... | 7\$000 | 2.866,759 | 20:067\$313 |
| | | | | 38:446\$557 |

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|--|----------|---------|------------|--------------|--------------|
| | Especie | Preço | | Parcelas | Totaes |
| | | | | | |
| <i>2.º Alvenarias, etc.</i> | | | | | |
| Alvenaria de pedra secca..... | M³ | 16\$000 | 7.742,816 | 423:885\$056 | |
| » ordinaria c/ arg. de 2 de cal e 3 de areia..... | » | 30\$000 | 1.894,862 | 56:815\$860 | |
| » de lajões..... | » | 20\$000 | 649,809 | 12:996\$180 | |
| Enrocamento arrumado..... | » | 14\$000 | 881,730 | 12:344\$220 | |
| Rejuntamento com partes iguaes de cimento e areia..... | M² | 2\$500 | 3.264,294 | 8:160\$735 | 214:232\$051 |
| <i>3.º Obras de madeira</i> | | | | | |
| Escoramento..... | M² | 3\$000 | 2.248,515 | 6:745\$345 | |
| Engradamento para escoramento..... | M | 2\$500 | 164,050 | 410\$125 | |
| Estacas fincadas de 0,30x0,30 falquejada..... | » | 14\$000 | 193,200 | 2:704\$800 | 9:860\$470 |
| <i>4.º Diversos</i> | | | | | |
| Exgotamento manual das fundações (dia)..... | Hora | \$500 | 85,47 | 4:275\$500 | |
| » » » (noite)..... | » | \$750 | 1.312 | 984\$000 | 5:257\$500 |

Pontilhões e pontes — 1.º Escavações

| | | | | | |
|---|----------------|--|--|-----------|-------------|
| Terra secca até 1 ^m ,50 de profundidade..... | M ³ | | | 1.504,688 | 1:655\$157 |
| » humida » 1 ^m ,50 » | » | | | 6.418,257 | 9:477\$386 |
| » » » 2 ^m ,50 » | » | | | 72,010 | 475\$025 |
| » » » 3 ^m ,50 » | » | | | 35,010 | 422\$535 |
| » » » 4 ^m ,50 » | » | | | 62,000 | 279\$000 |
| » » » 5 ^m ,50 » | » | | | 62,000 | 344\$000 |
| » » » 6 ^m ,50 » | » | | | 62,000 | 403\$000 |
| » » » 7 ^m ,50 » | » | | | 31,000 | 232\$500 |
| Pedra solta » 1 ^m ,50 » | » | | | 1.584,355 | 4:419\$323 |
| » » » 3 ^m ,50 » | » | | | 35,000 | 461\$000 |
| » » » 4 ^m ,50 » | » | | | 32,870 | 484\$072 |
| » » » 7 ^m ,50 » | » | | | 31,000 | 266\$600 |
| » » » 8 ^m ,50 » | » | | | 31,000 | 297\$600 |
| Rocha até 1 ^m ,50 de profundidade..... | » | | | 1.756,544 | 42:295\$808 |
| » » 4 ^m ,50 » | » | | | 32,870 | 328\$700 |
| » » 5 ^m ,50 » | » | | | 35,318 | 388\$498 |
| » » 6 ^m ,50 » | » | | | 35,090 | 424\$080 |

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|--|----------------|---------|------------|--------------|--------------|
| | Especie | Preço | | Parciais | Totais |
| | | | | | |
| Rocha até 7 ^m ,50 de profundidade..... | M ³ | 43\$000 | 66,090 | 859\$170 | |
| » 8 ^m ,50 » | » | 44\$000 | 49,310 | 690\$340 | |
| » 9 ^m ,50 » | » | 45\$000 | 49,875 | 298\$125 | 32:695\$919 |
| <i>2.º Alvenarias, cantaria, etc.</i> | | | | | |
| Alvenaria de pedra secca..... | M ³ | 16\$000 | 4.282,874 | 68:525\$984 | |
| » ordinaria com argamassa de 1 de cimento por 3 de areia. | » | 43\$000 | 8.380,486 | 360:360\$898 | |
| » » » » 1 » » » 2 » » | » | 52\$000 | 5.630,531 | 292:787\$612 | |
| » » » » 1 » » » 4 » » | » | 40\$400 | 81,060 | 850\$824 | |
| » de aparelho com argamassa de 1 de cimento por 3 de areia | » | 64\$600 | 371,812 | 24:019\$055 | |
| » » » » 1 » » » 2 » » | » | 68\$000 | 388,759 | 26:435\$612 | |
| Concreto com argamassa de cimento..... | » | 52\$000 | 184,905 | 9:615\$060 | |
| Cantaria de 2ª classe com argamassa de 1 de cimento por 2 de areia | » | 90\$000 | 433,757 | 39:038\$130 | |
| Enrocamento arrumado..... | » | 14\$000 | 3.622,305 | 50:712\$270 | |
| Rejuntamento com partes iguais de cimento e areia..... | M ² | 3\$000 | 3.725,21 | 11:175\$630 | 883:524\$075 |

3.º Obras de madeira

| | | | | |
|---|-------|-------------|-----------|--------------|
| Escoramento..... | M² | 6\$000 | 4.328,38 | 25:970\$280 |
| Engradamento para escoramento..... | M | 5\$000 | 1.737,040 | 8:685\$200 |
| Estacas fncadas de 0,30x0,30 falquejadas..... | » | 14\$000 | 1.910,000 | 26:740\$000 |
| Madeiras para pontes provisórias..... | M³ | 100\$000 | 905,446 | 90:514\$600 |
| 4.º Diversos | | | | |
| Exgotamento manual das fundações (dia)..... | Hora | \$500 | 38,865 | 19:432\$500 |
| » » » (noite)..... | » | \$701 | 22,195 | 16:646\$250 |
| » a vapor » (dia)..... | Dia | 40\$000 | 63 | 2:520\$000 |
| » » » (noite)..... | Noite | 60\$000 | 40 | 2:400\$000 |
| Ferragens e pregos..... | Kilg. | 2\$500 | 1.038,700 | 2:574\$750 |
| Andaime, montagem e pintura..... | Ton. | 100\$000 | 586,215 | 58:621\$500 |
| CAPITULO IV | | | | |
| ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS DIVERSOS | | | | |
| Estações de 2ª classe..... | Uma | 31:960\$522 | 1 | 31:960\$522 |
| » » 3ª »..... | » | 25:355\$494 | 2 | 50:710\$988 |
| Paradas..... | » | 17:713\$900 | 1 | 17:713\$900 |
| Casas de agentes de 2ª classe..... | » | 14:266\$763 | 1 | 14:266\$763 |
| | | | | 102:192\$000 |

151:940\$080

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|---|----------------|-------------|------------|--------------|--------------|
| | Especie | Preço | | Parciais | Totais |
| | | | | | |
| Casas de turmas para feitores | Uma | 3:453\$126 | 6 | 20:718\$756 | |
| » » » trabalhadores..... | » | 4:000\$000 | 6 | 24:000\$000 | |
| Armazens..... | Um | 21:649\$739 | 3 | 64:949\$217 | |
| Abrigos de locomotivas..... | » | 20:302\$498 | 1 | 20:302\$498 | |
| Cavas para fundações..... | M ³ | 1\$100 | 951,770 | 1:046\$947 | |
| Alvenaria de pedra secca..... | » | 46\$000 | 2,443 | 39\$088 | |
| » » ordinaria com argamassa de 1 de cimento por 4 de areia. | » | 40\$400 | 2.951 | 119\$220 | |
| » » » » 1 » » 3 » » | » | 43\$000 | 1.028,621 | 44:230\$703 | |
| Cantaria..... | » | 90\$000 | 7,084 | 637\$560 | |
| Enrocamento..... | » | 14\$000 | 39,104 | 547\$456 | 291:243\$618 |
| CAPITULO V | | | | | |
| MATERIAL IMPORTADO | | | | | |
| Superestructuras metallicas de pontilhões e pontes..... | | | | 76:530\$799 | |
| Trilhos e accessorios..... | | | | 190:408\$635 | |

| | | | | |
|--|----|---------|------------|--------------|
| Apparelhos completos para mudanca de linha..... | — | — | — | 8:498\$232 |
| Caixas d'agua..... | — | — | — | 4:208\$297 |
| Material telegraphico..... | — | — | — | 2:730\$312 |
| Direitos de expediente..... | — | — | — | 61:157\$610 |
| Frete e seguro maritimo..... | — | — | — | 56:679\$530 |
| Despezas com o recebimento dos materiaes..... | — | — | — | 2:294\$184 |
| Transporte do porto D. Pedro II ao logar do emprego..... | — | — | — | 75:240\$261 |
| Carga e descarga..... | — | — | — | 43:785\$280 |
| | | | | 521:528\$140 |
| CAPITULO VI | | | | |
| VIA PERMANENTE | | | | |
| Dormentes de madeira de lei..... | Um | 1\$800 | 82.893 | 140:207\$400 |
| Assentamento, lastro e nivelamento da linha..... | MI | 2\$500 | 51.808,200 | 129:520\$500 |
| | | | | 278:727\$900 |
| CAPITULO VII | | | | |
| TELEGRAPHO | | | | |
| Postes de madeira de lei..... | Um | 10\$000 | 778 | 7:780\$000 |
| Assentamento..... | MI | \$050 | 38.900,000 | 4:945\$000 |
| | | | | 9:725\$000 |

| DESIGNAÇÃO | UNIDADES | | QUANTIDADE | IMPORTANCIAS | |
|--|----------|-------|------------|--------------|----------------|
| | Especie | Preço | | Parciaes | Totaaes |
| CAPITULO VIII | | | | | |
| SERVIÇO TÉCNICO E ADMINISTRAÇÃO | | | | | |
| Sobre o total dos capitulos I a VII..... | | | -- | -- | 392:116\$520 |
| Quotas pagas para fiscalização..... | | | -- | -- | 7:957\$564 |
| Despeza geral..... | | | | | 4.459:680\$914 |

RESUMO

| DISCRIMINAÇÃO | IMPORTANCIAS | |
|-----------------------------|--------------|----------------|
| | Parciaes | Totaaes |
| Trabalhos preliminares..... | -- | 493:460\$971 |
| Movimento de terras..... | -- | 1.326:775\$546 |
| { Excavações..... | 38:446\$557 | |
| { Alvenarias, etc..... | 214:232\$051 | |
| Boeiros e muros de arrimo.. | 9:860\$470 | |
| { Diversos..... | 5:237\$500 | 267:796\$578 |

DESDE MAIO DE 1911

| |
|----------------|
| 33:695\$919 |
| 83:521\$075 |
| 151:940\$080 |
| 102:192\$000 |
| 1.170:349\$074 |

Pontilhões e pontes.....

(Excavações.....

Alvenarias, cantaria, etc.....

Obras de madeira.....

Diversos.....

| |
|----------------|
| 291:243\$618 |
| 278:727\$900 |
| 9:725\$000 |
| 3.538:078\$687 |

Estações e edificios diversos.....

Via permanente.....

Telegrapho.....

MATERIAL IMPORTADO

| |
|--------------|
| 76:530\$799 |
| 498:906\$867 |
| 4:203\$397 |
| 2:730\$312 |
| 2:294\$184 |
| 56:679\$530 |
| 75:240\$261 |
| 43:785\$280 |
| 61:457\$610 |

Superstructuras metallicas de pontilhões e pontes.....

Trilhos e accessorios comprehendendo aparelhos completos para mudança de linha.....

Caixas d'agua.....

Material telegraphico.....

Despezas com o recebimento dos materiaes.....

Frete e seguro marítimo.....

Transporte dos materiaes.....

Carga e descarga.....

Direitos diversos.....

| |
|----------------|
| 392:416\$520 |
| 7:957\$564 |
| 4.459:680\$911 |

Serviço tecnico e administração.....

Quotas pagas para fiscalização.....

Despeza geral.....

As linhas que constituem o 13° Districto são: S. Francisco ao Rio Paraná; D. Thereza Christina e ligações; Santa Catharina.

I — LINHA DE S. FRANCISCO

A — RESUMO HISTORICO

E' concessionaria desta via ferrea a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, que obteve o privilegio, sem garantia de juros, pelo decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901.

A garantia de juros de 6 % ao anno sobre o maximo kilometrico de 30:000\$, ouro, por kilometro, foi-lhe concedida pelo decreto n. 4.418, de 2 de junho de 1912. Mais tarde, por decreto n. 8.270, de 6 de outubro de 1910, como compensação da reversão estabelecida no art. 3° e das despezas que occasionará a incorporação resultante da ligação de linhas, determinada nos arts. 1° e 2°, ficou elevado a 40:000\$ o capital maximo kilometrico fixado pela clausula X do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901, na parte em que se refere á linha de São Francisco á foz do Iguässú e o ramal de Sete Quédas, conformé o reconhecimento de que trata o decreto n. 7.059, de 6 de agosto de 1908.

Por decreto n. 5.280, de 9 de agosto de 1904, foram approvados os estudos definitivos do primeiro trecho desta linha, cuja construção encetou-se em novembro do dito anno.

Em 6 de junho de 1910 inaugurou-se o trafego entre a estação do ponto inicial, em S. Francisco, e a de Hansa, tendo o respectivo trecho a extensão de 96.156 metros.

A 1 de abril de 1913 foi aberto ao trafego provisorio o trecho de Hansa a Tres Barras, com a extensão de 219.514 metros, inclusive a ligação desta linha com a Estrada de Ferro do Paraná, com a extensão de 833 metros.

Em 1 de outubro de 1913 abriu-se ao trafego provisorio o trecho entre as estações de Tres Barras e Canoinhas, com a extensão de 11.555 metros.

A situação geral dos serviços em 31 de dezembro de 1913 era a seguinte: havia em trafego 327.225 metros, inclusive o trecho de ligação supra mencionado; em construção, de Canoinhas a Porto da União, 138.099 metros; e com estudos approvados 723.989 metros no restante trecho até o rio Paraná.

B — TRECHO EM TRAFEGO

| | * Metros |
|---|-------------|
| EXTENSÃO média trafegada durante o anno de 1913..... | 264.455 |

1° — CONTABILIDADE

MÓVIMENTO FINANCEIRO

Receita:

| | |
|-------------------|--------------|
| Passageiros | 220:860\$645 |
| Mercadorias | 481:083\$911 |
| Animaes | 5:511\$820 |
| Carros | 569\$000 |
| Diversas | 14:497\$310 |
| Somma | 722:531\$686 |

Despeza:

Segundo os documentos apresentados pela companhia, mas ainda não julgados pela comissão apuradora das contas, que certamente fará córtes importantes na despeza, consta esta da seguinte relação:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Administração | 107:687\$949 |
| Trafego | 108:806\$151 |
| Locomoção e officinas..... | 177:921\$423 |
| Via permanente..... | 442:067\$205 |
| Quotas para fiscalização..... | 14:872\$077 |
| Somma | 851:354\$805 |

Resumo geral:

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 722:531\$686 |
| Despeza | 851:354\$805 |
| Deficit | 128:823\$119 |

Coefficiente de trafego:

A relação da despeza para a receita é de 117,80 %.

Receitas médias:

| | |
|------------------------------|------------|
| Por kilometro trafegado..... | 2:732\$153 |
| Por trem-kilometro..... | 4\$164 |

Despezas médias:

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Total geral por kilometro..... | 3:219\$280 |
| Total do custeio por trem-kilometro.. | 4\$820 |

Receita accessoria:

A receita arrecadada para o Governo, por conta do imposto de transito, e recolhida á Delegacia do Thesouro Nacional em Florianopolis importou em 8:148\$300.

Confronto dos movimentos financeiros de 1913 e 1912:

Comparando-se a receita e despeza verifica-se:

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Na receita total, augmento de..... | 542:001\$315 |
| Na despeza total, augmento de..... | 578:543\$292 |

2º — TRAFEGO

MOVIMENTO DOS TRENS E VEHICULOS

Quantidades e percursos:

Em serviço remunerado, o numero de trens e os respectivos percursos constam da relação seguinte:

| | Numero | Percurso — Kilometros |
|----------------------------------|--------|-----------------------------|
| Trens de passageiros..... | 76 | 16.113 |
| » mixtos | 800 | 125.830 |
| » de cargas..... | 537 | 29.767 |
| » especiaes de passageiros | 18 | 1.809 |
| Somma | 1.431 | 173.519 |

Em serviço gratuito da estrada, o movimento foi o seguinte:

| | Numero | Percurso — Kilometros |
|---------------------------|--------|-----------------------------|
| Trens de passageiros..... | 81 | 5.233 |
| » » cargas | 296 | 18.645 |
| » » lastro | 706 | 21.660 |
| Somma | 1.083 | 45.538 |

Vehiculos em serviço pago:

| | Numero | Percurso — Kilometros |
|--------------------------|--------|-----------------------------|
| Carros de 1ª classe..... | 902 | 146.149 |
| » » 2ª classe..... | 930 | 257.586 |
| » » bagagens e cargas. | 2.146 | 670.206 |
| Somma | 3.978 | 1.073.941 |

Vehiculos em serviço gratuito:

| | Numero | Percurso — Kilometros |
|--------------------------|--------|-----------------------------|
| Carros de 1ª classe..... | 50 | 8.714 |
| » » bagagens e cargas. | 198 | 50.703 |
| » » lastro | 2.834 | 95.282 |
| Somma | 3.072 | 154.699 |

Totaes dos trens, vehiculos e percursos:

| | Numero | Percurso |
|-----------------|--------|------------|
| | | Kilometros |
| Trens | 2.514 | 219.057 |
| Vehiculos | 7.050 | 1.228.640 |

Utilização do material:

| | |
|--|---------------------|
| Viajantes embarcados, de 1ª classe.. | 8.794 |
| Viajantes-kilometro, de 1ª classe... | 644.321 |
| Percurso médio de um viajante de 1ª classe..... | 73 ^{km} ,2 |
| Viajantes embarcados, de 2ª classe. | 77.382 |
| Viajantes-kilometro, de 2ª classe... | 3.959.381 |
| Percurso médio de um viajante de 2ª classe..... | 51 ^{km} ,1 |
| Animaes embarcados..... | 3.166 |
| Animaes-kilometro | 174.263 |
| Percurso médio de um animal..... | 55 ^{km} ,0 |
| Volumes embarcados de bagagens... | 58.751 |
| Toneladas embarcadas de bagagens. | 623.358 |
| Toneladas-kilometro | 49.160.314 |
| Percurso médio de uma tonelada de bagagem | 78 ^{km} ,8 |
| Volumes embarcados de mercadorias | 391.854 |
| Toneladas embarcadas de mercadorias | 48.708.162 |
| Toneladas - kilometro de mercadorias | 4.483.059.888 |
| Percurso médio de uma tonelada de mercadoria | 92 ^{km} ,0 |
| Vehiculos embarcados..... | 24 |
| Vehiculos-kilometro | 2.225 |
| Percurso médio de um vehiculo.... | 92 ^{km} ,7 |

Constam da seguinte relação as principaes mercadorias transportadas durante o anno: assucar, aguardente, arroz, café, cerveja, fructas, ferragens, farinhas de trigo e de mandioca, fumo, milho, herva-matte, madeira, sal, telhas e cimento, sendo o matte, a madeira, farinha de trigo e ferragens as que deram maiores rendas.

Movimento do telegrapho:

Foram expedidos durante o anno os telegrammas seguintes:

| | Numero | Palavras |
|--------------------------|--------------|---------------|
| Particulares | 1.315 | 17.216 |
| Do Governo Federal..... | — | — |
| Do Governo Estadual..... | 24 | 923 |
| Total | 1.339 | 18.139 |

TRACÇÃO

Percurso das locomotivas:

Consta do seguinte resumo o percurso das locomotivas:

| | Kms. |
|--------------------------------------|----------------|
| Nos trens regulares remunerados..... | 173.245 |
| » » especiais remunerados..... | 15.509 |
| » » não remunerados... | 8.043 |
| » » de lastro..... | 21.660 |
| Total | 219.057 |

No serviço de manobras desenvolveu-se um percurso de 59,092 kilometros, que não está incluído no total acima.

Consumo de combustível e lubrificantes:

Nas locomotivas este consumo foi o seguinte:

| | |
|-----------------------------------|----------|
| Carvão de pedra (kilos)..... | 288.855 |
| Lenha | 18.159ms |
| Oleo (litros)..... | 4.078 |
| Estopa (kilos)..... | 1.054 |
| Foi este o consumo nos vehiculos: | |
| Oleo (litros)..... | 1.815 |
| Estopa (kilos)..... | 265 |

O combustível e lubrificantes consumidos importaram:

| | |
|---------------------------|--------------------|
| O combustível, em..... | 67:268\$448 |
| Os lubrificantes, em..... | 2:817\$991 |
| Somma | 70:086\$439 |

Officinas:

Reparações — Sofreram reparações correntes nas officinas, em S Francisco:

| | |
|----------------------------|----|
| Locomotivas | 15 |
| Carros de passageiros..... | 14 |
| » » bagagem | 4 |
| » » cargas | 60 |

Observação — Do material reparado pertencem algumas unidades a esta estrada; as demais ás outras linhas que fazem com ella trafego mutuo.

Despezas nas officinas:

Importaram estas despezas:

| | |
|---|-------------------|
| Reparações nas locomotivas | 23:015\$861 |
| » nos carros de passageiros..... | 9:094\$507 |
| » nos wagões diversos..... | 11:121\$742 |
| Conservação das ferramentas e utensí- lios | 1:530\$826 |
| Obras para outras divisões..... | 776\$500 |
| Combustível | 1:247\$284 |
| Lubrificantes | 214\$511 |
| Somma | <hr/> 47:001\$231 |

4° — VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS

LINHA

Conservação ordinária:

Fez-se este serviço: até 31 de março, com dois mestres de linha, tendo sob as suas ordens 11 turmas de trabalhadores, perfazendo o total de 94 homens; de 1 de abril a 31 de dezembro, com quatro mestres de linha e 353 trabalhadores, divididos em 36 turmas.

Constam da seguinte relação os trabalhos executados durante o anno:

| | |
|--|---------|
| | Metros |
| Nivelamento | 481.689 |
| Lastro commum..... | 42.986 |
| | m3 |
| Lastro de cascalho | 10.069 |
| » » pedra quebrada | 1.842 |
| | Metros |
| Limpeza de valletas..... | 114.349 |
| | Metros |
| Valletas novas..... | 3.705 |
| | m2 |
| Capinação | 93.503 |
| | m3 |
| Rocado | 167.544 |
| | Metros |
| Repregações | 39.216 |
| Substituições de dormentes communs.... | 37.155 |
| » » » para desvios | 67 |
| » » » para pontes | 100 |

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Substituições de talas de junção..... | 327 |
| » » pregos | 24.283 |
| » » parafusos | 3.484 |
| » » tirefonds | 33.758 |
| » » trilhos | 4 |
| » » postes telegraphicos.... | 131 |
| » » isoladores | 24 |

Nos serviços de conservação da ponte sobre o canal de Araguay — mais conhecido por canal do Linguado — e manobra da respectiva trave movel estiveram empregados dois homens.

Durante o anno passaram 138 embarcações atravez dessa ponte. A passagem de embarcações interrompeu-se durante 15 dias, por causa de desarranjos no aparelho de rotação da trave movel.

Dispendeu-se com os serviços de conservação desta ponte e da manobra da alludida trave movel a quantia de 2:840\$000.

Conservação extraordinaria:

Não houve trabalhos desta especie nem obras novas.

Edificios:

Fizeram-se ligeiros concertos nas estações de Joinville e Bananal e em duas casas de turma do pessoal da conservação da via permanente.

5° — OCCORRENCIAS

Collisões:

Houve dois encontros de trens. No primeiro destes accidentes collidiu-se um trem da construção com outro do trafego, por culpa de um dos machinistas; no segundo chocou-se um trem de cargas com um de lastro, sendo responsavel tambem um dos machinistas. Quer num quer no outro caso, só houve danos materiaes de pouca importancia.

Descarrilamentos:

Houve cinco, sendo um de tender de locomotiva, tres de wagões e um de carro de serviço, devidos a defeitos no material rodante e na linha, sem consequencias de importancia.

Mortes:

Falleceram em consequencia de ferimentos recebidos na estrada: um carroceiro que, de modo imprudente, tentou atravessal-a no momento da passagem de um trem, sendo apanhado pela machina; uma mulher surda que, caminhando pelo leito da estrada, foi encontrada por uma locomotiva de trem mixto, ferindo-se gravemente e fallecendo no dia seguinte; um guarda freios da Estrada de Ferro do Paraná que, viajando em cima de um wagão de trem de cargas, bateu com o craneo numa peça do contraventamento superior de uma ponte, morrendo instantaneamente.

Atrazo de trens:

Houve diversos, nos trens mixtos. O mais importante, que teve a duração de 3 horas e 20 minutos, foi motivado por um dos descarriamentos supra referidos.

A maioria dos atrasos de trens tiveram como causas desarranjos nas locomotivas.

6° — MATERIAL RODANTE

Em 31 de dezembro de 1913, o material de tracção e de transporte, que trabalhava no trecho em trafego desta linha, era o seguinte:

1 locomotiva belga, typo «Tanque», peso adherente, 20 toneladas;

1 locomotiva americana, typo «Mogul», peso adherente, 21 toneladas;

1 locomotiva americana, typo «Mogul», peso adherente, 26 toneladas;

1 locomotiva americana, typo «Mogul», peso adherente, 27 toneladas;

1 locomotiva americana, typo «Consolidation», peso adherente, 31 toneladas;

4 locomotivas allemãs, typo «Ten Wheel», peso adherente, 36,8 toneladas;

2 carros de passageiros de 1ª classe;

4 carros de passageiros de 2ª classe;

3 carros de correio e bagagem;

9 wagões cobertos, lotação, 24 toneladas;

11 wagões rasos, lotação, 16 toneladas;

1 wagão raso, lotação, 12 toneladas;

3 wagões de bordas altas, lotação, 12 toneladas.

Além desse material havia em concerto:

1 locomotiva americana, «Mogul», peso adherente, 26 toneladas;

4 carros de passageiros de 1ª classe;

7 carros de passageiros de 2ª classe;

1 carro de bagagens.

Havia em deposito:

2 locomotivas allemãs, typo «Mallet», peso adherente, 76 toneladas.

7° — CONSIDERAÇÕES FINAES

Material rodante:

Para os serviços do trecho em trafego desta linha parece bastante o material de tracção que venho de relacionar; mas occorrem sobre o mesmo as considerações que passo a fazer.

A locomotiva belga só trabalha em serviços de manobra e lastro,

As «Ten Wheel», ou pelo seu grande peso adherente distribuido por tres eixos ou por algum defeito de construcção — o que mais provavel parece e se está verificando — acham-se quasi refugadas.

por motivo dos estragos que produzem na linha, augmentando a largura desta nas curvas, mesmo no trecho da Serra, em que os trilhos, além de serem parafusados nos dormentes, como em todo o trecho entre Hansa e Porto da União, pesam 36 kilos por metro linear e assentam em lastro de pedra. E disso resultam também estragos constantes nos rebordos das rodas dessas machinas e as consequentes reparações.

As «Mallet» nenhum serviço teem prestado até agora e o seu emprego nesta linha, em que as declividades fortes são no sentido do menor trafego, só em remoto futuro se poderá justificar.

Restam, portanto, as locomotivas americanas, que são as que melhores serviços prestam ao trafego desta linha.

Destas machinas pertencem á Estrada de Ferro do Paraná a «Consolidation» e a «Mogul» mais pesada.

Deprehende-se, pois, das considerações acima que o material de tracção é insufficiente.

E' verdade que a linha S. Francisco ainda possui sete locomotivas, sendo tres belgas, typo Tanque, uma Ten Wheel e tres Mallet. As belgas trabalham na construcção e as demais em outras linhas da companhia.

Uma daquellas tres, cujo peso total é de 12 toneladas, só póde prestar bons serviços na construcção, trabalhando na formação dos aterros longos, e foi para isto que ella foi adquirida. As duas outras são machinas que também estragam muito a via permanente, razão porque até hoje teem prestado muito pouco serviço, apesar de serem as que primeiro foram adquiridas para esta linha.

Quanto á Ten-Wheel e as tres Mallet nada tenho a acrescentar ao que disse acima.

Em resumo — o material de tracção de que dispõe a linha S. Francisco, é, a meu vêr, insufficiente; e o é pelo motivo da companhia, com desacerto, haver adquirido, para uma linha nova, e que só mais tarde terá muito trafego, locomotivas inaptas para os serviços de trafego da mesma linha, em que se deveriam ter empregado locomotivas Baldwin, cujo peso adherente não excedesse, por eixo, de 10 toneladas.

Quanto ao material de transporte, é evidente a sua deficiência, principalmente no que concerne aos wagões fechados.

E', pois, necessario que a companhia augmente o seu material empregado no trafego desta linha, e para que isto se faça tenho tomado as providências que me parecem mais acertadas.

Horarios:

Até 31 de março de 1913, esteve em vigor o horario approved em 1911 para o trecho entre S. Francisco e Hansa. De 1 de abril por deante vigorou com caracter provisorio um outro horario, que foi alterado, quando a 1 de outubro abriu-se ao trafego a estação de Canoinhas.

Tarifas:

Continuarão em vigor nesta linha as tarifas de rede Paraná-Santa Catharina, a que se refere o contracto de 31 de dezembro de 1911, firmado entre o Governo da União e a Companhia de Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Por força da clausula II, alinea k, desse contracto, a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, arrendataria da Estrada de Ferro do Paraná, obrigou-se a fazer nas tarifas desta via ferrea as necessarias reduções, para se egualarem os fretes entre Rio Negro e Paranaguá, Antonina e S. Francisco. Taes reduções fizeram-se, e disto resultou derivar-se para a dita via ferrea a exportação das madeiras preparadas nas grandiosas officinas da *Lumber Company*, estabelecidas em Tres Barras, com prejuizo da receita da linha S. Francisco.

Acredito, porém, que melhoradas as condições do porto donde parte esta linha, será ella o escoadouro de toda a produção das zonas que ella serve, porque as suas condições technicas permitem um trafego mais economico, além da consideração de ser a distancia entre as estações de Rio Negro e S. Francisco menor de 58 kilometros, approximadamente, que a de Rio Negro a Paranaguá.

Reclamações:

Após a abertura do trafego no trecho além de Hansa, começaram a apparecer reclamações do publico, motivadas por falta de vehiculos, defeitos no regulamento dos transportes, falta de pratica no pessoal das estações e dos trens e outras causas.

A administração da estrada attendeu, quanto pôde, a essas reclamações, algumas por interferencia da fiscalização.

Apezar desses senões, devo declarar, attendendo a que se trata de uma linha, cuja maior extensão está por acabar a construcção, que os serviços de trafego se fizeram com satisfactoria regularidade.

C — CONSTRUÇÃO

| | |
|---|-----------------------|
| Extensão maxima, durante o anno, do trecho em construcção..... | 369 ^m .168 |
| Extensão média, no mesmo periodo, do trecho em construcção..... | 200 ^m .869 |

1º — *Trabalhos preliminares*

Durante o anno executaram-se os seguintes:

| | |
|--------------------------|----------------|
| | m ² |
| Rogado | 110.108 |
| Destocamento | 63.038 |
| | Metros |
| Caminhos de serviço..... | 736 |
| Cerca | 314.479 |

2º — *Movimento de terras*

Foram executados 986.698,720 metros cúbicos de excavações em córtes, empréstimos, vallas e valletas, assim discriminados:

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Terra secca..... | 418.907 ^m 3,740 |
| Terra humida..... | 412.400 ^m 3,190 |
| Pedra solta..... | 139.515 ^m 3,500 |
| Rocha | 15.785 ^m 3,290 |

Estes trabalhos fizeram-se em todo o trecho de Hansa a Porto da União da Victoria, onde ficaram por fazer-se 220 mil metros cubicos de excavações, approximadamente.

3º — *Tuneis*

Estiveram em construcção dous, que se concluíram, com o comprimento total de 133^m,40.

4º — *Obras d'arte*

Obras correntes:

Construíram-se as seguintes:

| | |
|---------------------------|-----|
| Boeiros abertos..... | 74 |
| » simples capeados..... | 164 |
| » duplos capeados..... | 3 |
| » abobadados..... | 2 |
| Muros de sustentação..... | 3 |

Nestas obras executaram-se os seguintes trabalhos:

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| Excavações | 4.150 ^m 3,121 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 1.788 ^m 3,207 |
| » ordinaria..... | 1.305 ^m 3,855 |
| » de lajões..... | 263 ^m 3,720 |
| Enrocamento arrumado..... | 32 ^m 3,241 |
| Rejuntamento | 1.264 ^m 2,80 |
| Escoramento simples..... | 800 ^m 2,05 |
| Engradamento para escoramento..... | 050 ^m ,9 |
| Exgotamento manual (horas)..... | 3.240 |

Em 31 de dezembro estavam para se construir:

| | |
|-------------------------|-----|
| Boeiros abertos..... | 158 |
| » capeados simples..... | 97 |
| » duplos..... | 13 |
| » triplos..... | 1 |
| » abobadados..... | 3 |

Obras especiais:

Construíram-se 41 pontes provisórias e as alvenarias de 10 pontes definitivas, nas quaes se effectuaram:

| | |
|-------------------------------|--------------------------|
| Excavações | 7.089 ^m 3,490 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 2.030 ^m 3,172 |
| » de lajões..... | 1 ^m 3,126 |
| » ordinaria..... | 5.524 ^m 3,449 |
| » de aparelho..... | 76 ^m 3,521 |
| Concreto | 215 ^m 3,420 |
| Cantaria | 98 ^m 3,684 |

| | |
|--|--------------------------|
| Enrocamento | 399m ³ ,612 |
| Rejuntamento | 1.737m ² ,11 |
| Escoramento | 3.073m ² ,05 |
| Engradamento | 1.217m ³ ,56 |
| Estacas fincadas e batidas..... | 4.156m ³ ,80 |
| Madeiras para pontes provisórias.... | 3.830m ³ ,536 |
| Exgotamento manual, de dia (horas). | 16.044 |
| Exgotamento manual, de noite (horas) | 7.189 |
| Ferragens e pregos..... | 19.752kgms,589 |
| Montaram-se 44 vigas, pesando o total de..... | 1.028t,686 |

Ficaram para montar-se 50 vigas, de diferentes vãos de pontes metálicas.

Não se construiu obra alguma que, pela sua importância, mereça ser especialmente registrada.

5° — Edifícios e caixas d'agua

Edifícios:

Foram construídos 73, que passo a discriminar:

| | |
|----------------------------------|----|
| Paradas | 1 |
| Estações | 12 |
| Armazens | 2 |
| Casas para mestres de linha..... | 1 |
| » » feitores | 29 |
| » de turmas..... | 23 |

Nestes edifícios executaram-se os seguintes trabalhos, além dos especificados nos respectivos orçamentos aprovados pelo Governo:

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| Alvenaria ordinária..... | 2.193m ³ ,525 |
| Concreto | 170m ³ ,490 |
| Cantaria | 7m ³ ,970 |
| Rejuntamento | 228m ² ,39 |
| Estacas fincadas e batidas..... | 295m ³ ,50 |

No trecho em tráfego e construção, de Hansa a Canoinhas, foram construídos todos os edifícios para estações, excepto um.

Também ficaram para se construir no alludido trecho quatro abrigos para locomotivas e carros, tres armazens para mercadorias, uma casa para agente de estação e uma para pessoal de machina.

No trecho em construção, de Canoinhas a Porto da União, em que deverá haver cinco estações, só existe prompto o edificio de uma. Os demais estão todos por fazer-se.

Caixas d'agua:

Nada se fez com relação ás installações definitivas para abastecimento d'agua ás locomotivas, que se alimentaram, e o fazem ainda, em caixas assentadas provisoriamente.

6° — *Via permanente*

Dormentes:

Foram adquiridos 151.663.

Assentamento:

Assentou-se a via permanente num trecho de 94.790 metros de extensão.

Ficou assentada a linha em todo o trecho de Hansa a Porto da União, mas com caracter provisório em alguns logares, em que faltam as obras d'arte e aterros de grande volume e extensão.

Gyradores e triangulos de reversão:

Foram construidos um gyrador na estação de Rio Negro e tres triangulos, em Rio Vermelho, Tres Barras e Canoinhas, estações do trecho inaugurado.

Balanças:

Fizeram-se as fundações de duas: uma em Rio Negro, outra em Tres Barras.

7° — *Telegrapho*

Foram adquiridos 4.441 postes.

Assentou-se a linha telegraphica num trecho de 277.600 metros de extensão.

Assentaram-se 14 aparelhos telegraphicos, systema Morse, sendo dois na estação de Rio Negro, e os restantes nas demais estações e paradas do trecho em trafego e construção.

8° — *Material rodante*

Por ocasião da tomada de contas relativa ao 1° semestre de 1913, a companhia concessionaria desta linha apresentou documentos referentes ás despesas que fez no estrangeiro com a aquisição de 14 carros de 1ª classe, 20 de 2ª classe e cinco de bagagem.

Desse material, importado por Santos, só tres carros de 1ª classe foram entregues á linha S. Francisco.

Por este motivo, não tendo sido o resto do material apresentado á fiscalização, e tambem pela circumstancia de precisar esta linha de material de tracção e de transporte, apesar de haver dispendido o bastante para possuil-o na proporção das necessidades dos seus serviços, foi excluida a despesa concernente a 11 carros de 1ª classe, aos 20 de 2ª e aos cinco bagageiros. Declarou então a fiscalização que o material rodante excluido seria considerado na tomada de contas do 2° semestre de 1913, si a companhia completasse o numero de wagões, carros e locomotivas de que necessita a linha de que trata, apresentando á fiscalização o material excluido e, além disso, justificasse certas despesas de montagem referentes ao mesmo material.

Apenas depois disso entraram no serviço desta linha mais um carro de 1ª classe e um de 2ª classe.

Consta da seguinte relação o material rodante importado pela companhia até 31 de dezembro de 1913, aceito nas tomadas de contas:

| | |
|---|-----|
| Locomotivas | 17 |
| Carros de 1ª classe..... | 5 |
| » » 2ª classe..... | 10 |
| » » bagagem e correio..... | 5 |
| Wagões fechados para cargas..... | 214 |
| » para animais..... | 50 |
| » de bordas altas..... | 60 |
| » plataforma | 70 |
| Guarnições para wagões plataformas..... | 138 |
| Velocípedes | 9 |

Uma parte deste material está no trecho em tráfego, outra no em construção e a restante na S. Paulo-Rio Grande e na Paraná.

9º — Despesas

As despesas realizadas durante o anno, dependendo ainda da tomada de contas relativas ao 2º semestre, importaram em 6.083:167\$012, assim discriminados:

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 503:011\$308 |
| Movimento de terras..... | 1.509:547\$654 |
| Obras d'arte..... | 1.121:350\$535 |
| Edifícios | 756:143\$300 |
| Material importado | 1.085:084\$927 |
| Via Permanente..... | 509:968\$550 |
| Telegrapho | 58:290\$000 |
| Administração | 527:486\$706 |
| Quotas para fiscalização..... | 11:884\$032 |

A discriminação das despesas por semestre é a seguinte:

| | |
|-------------------|-----------------------|
| 1º semestre..... | 4.092:274\$324 |
| 2º semestre..... | 1.990:892\$688 |
| Somma..... | 6.083:167\$012 |

As despesas realizadas em todo o trecho de S. Francisco a Porto da União da Victoria, até 31 de dezembro de 1913, importam em 40.905:916\$849, como passo a discriminar:

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Trabalhos preliminares..... | 2.024:646\$851 |
| Movimento de terras..... | 15.097:738\$618 |
| Obras d'arte..... | 6.586:465\$998 |
| Edifícios | 976:215\$501 |
| Material importado..... | 8.457:885\$249 |
| Via permanente..... | 2.231:589\$850 |
| Telegrapho | 89:731\$500 |
| Administração | 3.560:688\$499 |
| Quotas para fiscalização..... | 81:034\$788 |

Deste total deduz-se uma despesa média kilometrica, realizada até aquella data, na importancia de cerca de 87.000\$, para o referido trecho.

Quanto ao capital depositado para a construcção desta linha, tenho a dizer que os depositos foram feitos englobadamente com os das demais linhas da companhia, referentes á construcção das mesmas, desde que a garantia de juros deixou de ser applicada isoladamente, para sel-o ao conjuncto das linhas, de accordo com o decreto n. 7.089, de 6 de agosto de 1908.

10 — Prazos

A companhia, em virtude do contracto, cujas clausulas foram approvadas pelo decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, obrigou-se a construir o trecho entre Hansa e União da Victoria em tres annos, contados de 6 de maio daquelle anno, data em que foi assignado o contracto alludido.

Por motivos imprevistos não foi cumprida essa obrigação, e o Governo, aceitando as razões justificaveis apresentadas pela companhia, prorogou-lhe até 6 de novembro de 1914 o prazo para a conclusão total das obras e entrega definitiva ao trafego de todo o trecho entre Hansa e Porto União da Victoria, pelo decreto n. 10.604, de 14 de janeiro deste anno.

Devido a difficuldades financeiras, a companhia foi obrigada a reduzir muito o seu pessoal, chegando mesmo a interromper, nos mezes de junho e julho, a construcção do trecho entre Canoinhas e Porto da União da Victoria.

D — TRECHO DE PORTO DA UNIÃO DA VICTORIA AO RIO PARANÁ

Pelo decreto n. 10.206, de 30 de abril de 1913, foram approvados os estudos definitivos deste trecho, com a extensão de 723.980 metros, e o respectivo orçamento, na importancia de 83.763:353\$435.

Até o presente não foi, sequer, encetada a locação deste trecho.

II — ESTRADA DE FERRO SANTA CATHARINA

A — RESUMO HISTORICO

Esta estrada foi concedida pelo Governo do Estado de Santa Catharina, em 27 de setembro de 1904, ao Sr. Harry H. von Skinner, que transferiu o privilegio á Sociedade Colonizadora Hanseatica. Esta o fez á Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, que em outubro de 1910 representou ao Governo da União sobre a conveniencia de prolongar até á fronteira argentina a linha cujo privilegio possuia, propondo-se fazel-o e pedindo para isto os favores especiaes, que foram concedidos á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, e ainda a preferencia para construir e arrendar o porto de Itajahy, aonde se devia tambem prolongar a linha, que já se achava construida entre Blumenau e Hamonea, séde da Colonia Hanseatica.

Sendo levada essa petição ao Congresso Nacional, este auctorizou o Governo a incorporar a estrada na rede ferrea Paraná-Santa Catharina, e a contractar com a companhia peticionaria a construcção da estrada.

Essa auctorização tornou-se effectiva no decreto n.º 9.155, de 29 de novembro de 1911, e no accôrdo firmado em 26 de dezembro de 1911, em virtude dos quaes foram contractados com a dita companhia: o arrendamento do trecho em trafego de Blumenau a Hansa; a construção e arrendamento dos prolongamentos do mesmo e dos ramaes de Brusque, Estreito e outros; a modificação daquelle trecho em trafego; a construção da estação marítima em Itajahy; a colonização das terras marginaes da estrada; o fornecimento do material necessario para o estabelecimento completo da linha tronco e dos ramaes.

O Governo, entre outros compromissos, tomou o de pagar á companhia, em titulos de 5 %, papel, ao par, o preço pelo qual fosse avaliado o referido trecho em trafego. Essa avaliação realizou-se, lavrando-se o respectivo laudo em 2 de abril de 1913, no qual ficou estipulado o preço de 6.189:874\$413, que foi aceito pelo Sr. Ministro da Viação.

Tambem obrigou-se o Governo a pagar a importancia das medições provisórias no mez seguinte ao bimestre em que se executarem os respectivos trabalhos.

Em virtude desse contracto, a companhia que o firmou não é mais do que uma empresa executora: não lhe compete organizar os projectos, marcal-os e fazer medições; nem pôde atacar serviço algum sem ordem dos engenheiros representantes do Governo. Este regimen, outr'ora adoptado nos contractos de empreitadas de construção da Estrada de Ferro D. Pedro II e outras do Governo, exige pessoal muito numeroso.

Esta estrada tem uma parte em estudos, outra em locação e outra em trafego, cumprindo-me dizer sobre esta como ora passo a fazer.

B — TRECHO DE BLUMENAU A HANSA

| | Metros |
|--------------------------|--------|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO..... | 69.700 |

1º — CONTABILIDADE

Movimento financeiro:

Receita:

| | |
|-------------------|-------------|
| Passageiros | 52:625\$280 |
| Mercadorias | 61:409\$200 |
| Animaes | 2:948\$900 |
| Carros | 26\$100 |
| Diversos | 9:124\$510 |

Somma..... 126:128\$990

Despeza:

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Administração central..... | 18:924\$570 |
| Trafego | 26:605\$460 |
| Locomoção e officinas..... | 38:345\$190 |
| Via permanente..... | 61:367\$030 |
| Quotas para fiscalização..... | 22:500\$000 |

Somma..... 167:742\$250

Resumo:

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 126:128\$990 |
| Despeza | 167:742\$250 |
| Deficit | 41:613\$260 |

Coefficiente de trafego:

A relação entre a despeza e a receita é de 133 %.

Receita accessoria:

A receita de imposto de transito, arrecadada para o Governo, importou em 147\$020.

Observações:

Nas despezas de custeio não se acha incluída a de administração na Europa (£ 5.000 annuaes) que deve entrar no balanço dos tres trimestres de 1913, cuja tomada de contas está por fazer-se, na importância de 56:250\$, de accordo com a clausula 4ª, alíneas 3 e 4 do accordo firmado em 26 de dezembro de 1911.

Comparação das receitas e despezas:

Confrontando-se a receita com a de 1912, que importou em 110:705\$930, nota-se um augmento de 15:423\$060.

No confronto das despezas, propriamente de custeio, verifica-se um augmento de 21:163\$340.

2º — TRAFEGO

Movimento dos trens e vehiculos:

Quantidades e percursos:

Circularam durante o anno 830 trens com o percurso total de 51.582 kilometros, e 5.040 vehiculos com o percurso de 145.700 kilometros, como passo a discriminar:

Em serviço remunerado:

| | Numero | Percurso — Kilometros |
|-------------------|--------|-----------------------------|
| Trens mixtos..... | 780 | 42.847 |
| » de carga..... | 65 | 5.282 |
| » especiais..... | 13 | 1.112 |
| Somma..... | 808 | 49.241 |

Vehiculos:

| | Numero | Percurso |
|--------------------|--------|------------|
| | | Kilometros |
| Carros mixtos..... | 922 | 49.547 |
| » de bagagens..... | 722 | 42.847 |
| » » cargas..... | 3.196 | 49.547 |
| Somma..... | 4.840 | 141.941 |

Em serviço gratuito da estrada:

| | Numero | Percurso |
|----------------------|--------|------------|
| | | Kilometros |
| Trens de lastro..... | 5 | 311 |
| » especiaes..... | 17 | 2.030 |
| Somma..... | 22 | 2.341 |

Vehiculos:

| | Numero | Percurso |
|--------------------|--------|------------|
| | | Kilometros |
| Carros mixtos..... | 16 | 1.724 |
| » de carga..... | 76 | 1.724 |
| » lastro..... | 108 | 311 |
| Somma..... | 200 | 3.759 |

Utilização do material:

| | |
|---|----------------------|
| Viajantes embarcados..... | 83.301 |
| Viajantes-kilometro..... | 871.315 |
| Percurso médio de um viajante..... | 26 ^{km} ,16 |
| Animaes embarcados..... | 1.272 |
| Animaes-kilometro..... | 47.440 |
| Percurso médio de um animal..... | 37 ^{km} ,29 |
| Volumes embarcados de bagagem..... | 125 |
| Toneladas embarcadas de bagagem..... | 2,222 |
| Toneladas-kilometro de bagagem..... | 3,486 |
| Percurso de uma tonelada de bagagem... | 1.568,8 |
| Volumes de mercadorias embarcadas... | 13.965 |
| Toneladas de mercadorias embarcadas... | 8.881,710 |
| Percurso médio de uma tonelada de mercadoria..... | 36 ^{km} ,87 |
| Vehiculos embarcados..... | 2 |
| Vehiculos-kilometro..... | 87 |
| Percurso médio de um vehiculo..... | 43 ^{km} ,5 |

Movimento do Telegrapho:

A estrada não tem aparelhos telegraphicos, mas sim telephones.

Mercadorias transportadas:

As principaes são a manteiga, o fumo e a madeira.

3º — LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Tracção:

Percurso das locomotivas:

Foi o seguinte:

| | Kilometros |
|-----------------------------|------------|
| Nos trens remunerados..... | 49.241 |
| » » não remunerados..... | 2.341 |
| No serviço de manobras..... | 51,6 |

Consumo de combustivel e lubrificantes:

Nas locomotivas consumiram-se:

| | m3 |
|---------------------|-------|
| Lenha | 3.077 |
| Oleo (litros)..... | 2.983 |
| Estopa (kilos)..... | 848 |

Nos vehiculos o consumo foi o seguinte:

| | |
|--------------------|-----|
| Oleo (litros)..... | 546 |
|--------------------|-----|

Officinas:

Reparações:

Fizeram-se reparações correntes no material seguinte:

| | |
|----------------------------|----|
| Locomotivas | 3 |
| Carros de passageiros..... | 2 |
| » » carga..... | 40 |

sendo:

| | |
|---|----|
| nas locomotivas (reparações)..... | 8 |
| nos carros de passageiros (reparações)..... | 5 |
| nos carros de cargas (reparações)..... | 49 |

As reparações importaram:

| | |
|----------------------|-------------|
| nas locomotivas..... | 9:919\$360 |
| nos carros..... | 18:737\$860 |
| Somma..... | 28:657\$220 |

4º — VIA PERMANENTE

Linha:

Conservação ordinaria:

Constam da relação seguinte os trabalhos executados:

| | Metros |
|-------------------|--------|
| Nivelamento | 69.700 |

| | ms |
|---|-------|
| Lastro commum..... | 2.294 |
| Substituições de dormentes communs..... | 8.765 |
| » » pregos..... | 184 |
| » » postes telephonicos..... | 6 |
| » » isoladores | 15 |

Conservação extraordinaria:

Não houve trabalhos desta especie.

Edificios:

Fizeram-se reparações no edificio da estação em Blumenau.

6° — MATERIAL RODANTE

O material que esteve em serviço de tracção e transporte durante o anno consta da seguinte relação:

| | |
|---------------------------------|----|
| Locomotivas | 3 |
| Carros mixtos..... | 3 |
| » de bagagem e correio..... | 1 |
| Wagões fechados para carga..... | 9 |
| » razos..... | 11 |
| » de bordas altas..... | 14 |
| » para animaes..... | 6 |

7° — CONSIDERAÇÕES FINAES

Material rodante:

Acha-se bem conservado este material, que é todo de procedencia allemã, e tem bastado para o trafego deste trecho de Blumenau a Hansa.

Horario:

Esteve em vigor o que foi adoptado em 8 de novembro de 1911. Não satisfaz os interesses do publico, motivo por que pretende a companhia substituil-o brevemente, com a devida auctorização.

Tarifas:

Estiveram em vigor as primitivas. A companhia submetteu outras á approvação do Governo, com o respectivo regulamento, que não foram approvadas.

Reclamações:

Não houve reclamações por parte do publico.

III — ESTRADA DE FERRO D. THEREZA CHRISTINA

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... Metros
118.096

A — RESUMO HISTORICO

Pelo Governo da antiga Provincia de Santa Catharina foi concedido em maio de 1874 ao marquez de Barbacena o privilegio para a construcção e gozo desta via ferrea, com garantia de juros de 7 % ao anno, que foi afiançado pelo Governo do Imperio, em outubro de 1874, de conformidade com a lei de 24 de setembro de 1873, fixando-se então os seguintes prazos: de oitenta annos para o privilegio; trinta para a fiança; quinze para o resgate.

Em setembro de 1884 inaugurou-se o trafego da estrada, e em 1902 foi esta resgatada pelo Governo Federal que, depois, em 1910, pelo decreto n. 3.928, de 31 de março, contractou-lhe o arrendamento com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, obrigando-se a contribuir nos dous primeiros annos de arrendamento com um terço do *deficit* annual, não excedente ao de 1909, prazo que terminou em 30 de junho de 1912.

E' uma estrada que nunca deu saldo, apesar de servir uma das melhores zonas deste Estado. Quando se a inaugurou, era a sua extensão de 116.700 metros, que foi augmentada com o prolongamento do ramal de Laguna até o interior da cidade do mesmo nome, numa extensão de 1.396 metros, serviço feito durante a administração do Governo, após a encampação.

Agora passo ás informações referentes aos serviços executados durante o anno de 1913.

1° — CONTABILIDADE

Movimento financeiro:

Consta dos seguintes resumos o movimento da receita e despesa da estrada em 1913, dependendo ainda da tomada de contas relativa ao segundo semestre:

Receita:

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Passageiros | 56:437\$460 |
| Bagagens e encomendas..... | 12:303\$120 |
| Mercadorias | 65:840\$420 |
| Animaes | 3:272\$440 |
| Carros | 84\$640 |
| Rendas diversas..... | 20:426\$846 |
| Somma..... | 167:864\$726 |

Despeza:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Administração Central..... | 53:840\$994 |
| Trafego | 41:666\$823 |
| Locomoção e Officinas..... | 90:322\$838 |
| Via-Permanente | 105:525\$463 |
| Quotas para fiscalização..... | 18:000\$000 |
| Somma..... | 309:354\$118 |

Resumo geral:

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 167:364\$726 |
| Despeza | 309:354\$118 |
| Deficit | 141:989\$392 |

Coefficiente de trafego:

E' a seguinte a relação da despeza para com a receita:— 184,8 %.

Receita média:

| | |
|------------------------------|------------|
| Por kilometro trafegado..... | 1:417\$192 |
| Por trem-kilometro..... | 2\$001 |

Despeza média:

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Total geral por kilometro..... | 2:619\$514 |
| Total do custeio por trem-kilometro. | 3\$483 |

Receita accessoria:

O total do imposto arrecadado importou em 316\$900, sendo 174\$660 do primeiro semestre e 142\$240 do segundo semestre.

Quota do arrendamento:

No primeiro semestre a contribuição para arrendamento importou em 811\$450, a qual foi recolhida á Delegacia do Thesouro Nacional em Florianopolis dentro do prazo do contracto; no segundo semestre importou em 802\$188 a contribuição, ainda dependente de apuração definitiva na tomada de contas referente a esse segundo semestre.

Confronto:

Comparando-se o movimento financeiro relativo a 1913 com o concernente a 1912, nota-se um augmento da receita na importancia de 5:113\$580 e uma diminuição de 22:369\$852 na despeza de custeio. O coefficiente de trafego diminuiu de 19,6 %.

2º— TRAFEGO

Movimento dos trens e vehiculos:

Quantidades e percursos:

Durante o anno circularam 1.725 trens com o percurso total de 93.680, 5 kilometros, como passo a discriminar:

Serviço remunerado:

| | Numero | Percorso — Kilometros |
|---------------------------|--------|-----------------------------|
| Trens de passageiros..... | 2 | 4.813,0 |
| » mixtos | 1.035 | 77.244,5 |
| » de carga..... | 31 | 1.578,0 |
| Total..... | 1.118 | 83.035,5 |

Serviço gratuito, ou da estrada:

| | Numero | Percorso — Kilometros |
|----------------------------------|--------|-----------------------------|
| Trens de lastro e especcias..... | 607 | 10.045,0 |

Vehiculos em serviço remunerado:

| | Numero | Percorso — Kilometros |
|--------------------------|--------|-----------------------------|
| Carros de 2ª classe..... | 115 | 5.538,0 |
| » mixtos | 1.168 | 86.011,0 |
| » bagageiros | 1.093 | 82.362,5 |
| » de correio..... | 620 | 51.840,0 |
| Wagões de animaes..... | 4.368 | 113.967,0 |

| | Numero | Percorso — Kilometros |
|----------------------------|--------|-----------------------------|
| Wagões de mercadorias..... | 9.763 | 430.469,5 |
| Wagões de lastro..... | 2.267 | 58.665,0 |
| Total..... | 10.412 | 834.853,0 |

Vehiculos em serviço gratuito:

| | Numero | Percorso — Kilometros |
|--------------------------|--------|-----------------------------|
| Carros de 2ª classe..... | 5 | 190,5 |
| » mixtos | 9 | 422,0 |
| » bagageiros | 79 | 1.974,0 |
| Wagões de cargas..... | 1.182 | 23.021,0 |
| Wagões de lastro..... | 7.013 | 150.064,0 |
| Total..... | 9.188 | 182.574,5 |

Utilização do material:

| | |
|---|-----------|
| Viajantes embarcados de 1ª classe..... | 4.788 |
| » embarcados de 2ª » | 48.944 |
| » -kilometro de 1ª classe..... | 174.233 |
| » -kilometro de 2ª classe..... | 1.283.661 |
| Percurso médio de um viajante de 1ª classe | 36,3 |
| Percurso médio de um viajante de 2ª classe | 26,2 |
| Animaes embarcados..... | 1.633 |
| Animaes-kilometro | 55.566 |
| Percurso médio de um animal..... | 34,5 |
| Toneladas de bagagens e encomendas embarcadas | 614 |
| Toneladas de bagagens e encomendas-kilometro | 19.490 |
| Toneladas de mercadorias embarcadas... | 13.565 |
| Toneladas de mercadorias-kilometro.... | 745.666 |
| Percurso médio de uma tonelada de mercadoria | 54,1 |

MOVIMENTO DO TELEGRAPHO

Telegrammas:

| | Numero | Palavras |
|--------------------------|--------------|---------------|
| Particulares | 2.793 | 24.024 |
| Do Governo estadual..... | 8 | 171 |
| | <u>2.801</u> | <u>24.195</u> |

3º — LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Tracção:

Percurso das locomotivas:

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| Nos trens regulares remunerados..... | 108.714,5 |
| » » de lastro..... | 5.607,0 |
| » » especiais gratuitos..... | 6.099,0 |
| Total..... | <u>120.420,5</u> |

Consumo de combustivel e lubrificantes:

Nas locomotivas foi o seguinte:

| | |
|------------------------------|--------|
| Carvão de pedra (kilos)..... | 13.400 |
| Lenha (m³)..... | 5.084 |
| Graxa (kilos)..... | 232 |
| Oleo (litros)..... | 4.448 |
| Estopa (kilos)..... | 405 |

Nos vehiculos:

| | |
|---------------------|-------|
| Oleo (litros)..... | 1.326 |
| Estopa (kilos)..... | 116 |

Officinas:

Reparações:

Foi o seguinte o movimento nas officinas:

| | |
|--|-----|
| Reparações grandes em locomotivas..... | 6 |
| » correntes em locomotivas..... | 69 |
| » grandes em carros de passageiros.. | 1 |
| » correntes em carros de passageiros. | 31 |
| » grandes em wagões..... | 20 |
| » correntes em wagões..... | 155 |

Importaram estas reparações em 51:265\$795.

4º — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Linha:

Conservação ordinaria:

Empregaram-se no serviço de conservação da linha 100 homens, dirigidos por tres mestres de linha e distribuidos em 12 turmas.

Os principaes trabalhos executados constam da seguinte relação:

| | |
|--|--------|
| Trilhos substituidos..... | 470 |
| Chapas substituidas..... | 2.439 |
| Parafusos substituidos..... | 9.604 |
| Grampos substituidos..... | 24.521 |
| Tirefonds substituidos..... | 4.124 |
| Dormentes substituidos..... | 12.205 |
| Postes telegraphicos substituidos..... | 51 |
| Isoladores substituidos..... | 67 |
| Lastro de pedra quebrada (m³)..... | 389 |
| Lastro commum (m³)..... | 99.995 |

Conservação extraordinaria:

Não houve.

Edificios:

Conservaram-se alguns edificios, importando as despezas respectivas em 6:535\$532.

5º — OCCORRENCIAS

Ha sómente a registrar dois descarrilamentos sem importancia, devidos ao mau estado da linha.

6° — MATERIAL RODANTE

O material de tracção e transporte que esteve em serviço é o seguinte:

| | |
|------------------------------------|----|
| Locomotivas | 5 |
| Carros mixtos de passageiros.....* | 4 |
| » de passageiros de 2ª classe..... | 4 |
| Carro de administração | 1 |
| Wagão para correio | 1 |
| Wagões » bagagem | 6 |
| » » animaes | 13 |
| » fechados para carga | 50 |
| » abertos para carga | 47 |
| » para inflammaveis | 7 |
| » plataforma | 54 |

7° — CONSIDERAÇÕES FINAES

Material rodante:

Apesar de, pela quantidade, parecer bastante o material acima relacionado para uma linha curta e de pouco trafego, não o é, entretanto, por causa do estado desse material: muito velho, exigindo, por isto, constantes reparações, como demonstra o movimento das officinas.

A companhia pediu ao Governo em 1910 e obteve auctorização para adquirir duas locomotivas, mas até agora não as adquiriu.

Attenta a circumstancia de ser esta estrada uma fonte de *deficits*, attenta a crise financeira geral, cujos effeitos tambem attingiram a empreza arrendataria, quasi impossivel é conseguir-se já que esta realize o augmento do alludido material.

Horarios:

Continuaram a vigorar os já approvedos.

Tarifas:

Estiveram em vigor as da rêde Paraná-Santa Catharina.

Reclamações:

Durante o anno houve reclamações por falta de material para transportes e tambem contra o edificio em que funcionam a agencia, armazem e mais serviços da estação de Laguna, que é uma casa velhissima, estragada, sem accomodações para os serviços installados nella e sem a decencia que deve ter um edificio de estação, e estação numa cidade.

IV — LINEAS DE LIGAÇÃO

Nada se fez com referencia aos trabalhos de ligação da linha, de que acabo de tratar com a de S. Francisco e a viação ferrea do Rio Grande do Sul.

O prazo para apresentação dos estudos dessas ligações terminou em 6 de maio de 1910. O prazo para conclusão dos trabalhos de construcção terminará em 6 de maio de 1915.

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

«COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL»

I — EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| | |
|--|-------------------------------|
| I — Linha de Porto Alegre á Uruguayana | 762946 ^m ,17 |
| II — Linha de Santa Maria a Uruguay | 535011 ^m ,92 |
| III — Linha de Cacequy a Rio Grande | 490037 ^m ,03 |
| IV — Linha de Neustadt á Taquara | 53001 ^m ,60 |
| V — Linha de Couto á Santa Cruz | 30311 ^m ,45 |
| VI — Linha de Montenegro a Caxias | 116591 ^m ,51 |
| VII — Linha de Saycan á Santa Anna O. | 156305 ^m ,90 |
| VIII — Linha de acesso á Margem do Taquary | 2108 ^m ,45 |
| IX — Linha do ramal de Paredão | 3292 ^m ,00 |
| X — Linha do ramal fluvial de Pelotas | 2717 ^m ,65 |
| XI — Linha da Costa do Mar.... | 17281 ^m ,05 |
| Total | <u>2169605^m,73</u> |

II — EXTENSÃO DAS LINHAS EM CONSTRUÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| Linhas de Sant'Anna até a fronteira | 2454 ^m ,80 |
| Extensão total | <u>2172060^m,53</u> |

III — CAPITAL DA COMPANHIA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

| | |
|--|-----------------------|
| Capital em 31 de dezembro de 1912. | 78.592:989\$511 |
| Dispendio durante o 1° semestre de 1913..... | 4.513:442\$221 |
| Dispendio durante o 2° semestre de 1913..... | 2.785:939\$189 |
| Total em 31 de dezembro de 1913. | <u>7.299:381\$410</u> |
| | 85.892:370\$921 |

IV — MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---------------|-----------------------|
| Receita | 14.432:474\$640 |
| Despeza | 8.791:634\$130 |
| Saldo..... | <u>5.640:840\$510</u> |

Reculta

| DESIGNAÇÃO | 1913 | | 1912 | | DIFFERENÇA | |
|-----------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|----------------|------------------|
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| | Passageiros | 960.673 | 3.926.083\$730 | 870.538 | 3.429.203\$440 | + 90.135 |
| Bagagens e encomendas | 9.211,962 ^t | 584.520\$340 | 7.522,688 ^t | 557.668\$770 | + 1.689,274 | + 26.851\$570 |
| Animaes..... | 430 245 | 456.075\$830 | 137.717 | 497.198\$810 | - 47.472 | - 41.122\$980 |
| Vehiculos..... | 272 | 12.292\$000 | 685 | 57.319\$760 | - 413 | - 45.027\$760 |
| Mercadorias..... | 670.440,362 ^t | 8.446.518\$645 | 569.090,011 ^t | 7.663.413\$020 | + 101.320,351 | + 782.705\$625 |
| Telegrammas..... | 50.259 | 9.202\$490 | 48.101 | 58.624\$761 | + 2.158 | - 49.422\$271 |
| Armazemagens..... | - | 4.387\$870 | - | 12.903\$760 | - | - 11.574\$890 |
| Rendas diversas..... | - | 996.394\$735 | - | 656.097\$135 | - | + 340.297\$600 |
| | - | 14.432.474\$640 | - | 12.932.888\$456 | - | + 1.499.586\$184 |

Coefficiente de trafego..... 60,91 %
 » » » em 1912.... 55,73 %

A — Quota de arrendamento

Na vigencia do contracto a que se refere o decreto n. 2.830, de 12 de março de 1898, o preço do arrendamento consta das disposições da Cl. VI desse contracto, completadas pelas disposições da clausula IV do contracto anexo ao decreto n. 3.184, de 31 de dezembro de 1898.

O quadro seguinte, organizado com dados extrahidos das actas da tomada de contas, indica as importancias pagas pela Companhia arrendataria — como preço de arrendamento — desde o inicio do contracto até 30 de junho de 1905, data em que entrou em vigor o contracto a que se refere o decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905.

| PERIODO DE CONTRIBUIÇÃO | IMPORTANCIAS EM LIBRAS | IMPORTANCIAS EM PAPEL |
|--|---------------------------|--------------------------|
| Contribuição inicial..... | 160.000- 0-0 | 6.159:398\$500 |
| 15 de março de 1898/14 de setembro de 1898..... | 887-13-8 | 29:258\$849 |
| Idem, idem..... | 612- 6-7 | 19:039\$222 |
| 15 de setembro de 1898/14 de março de 1899..... | 1.500- 0-0 | 52:723\$112 |
| 15 de março de 1899/14 de setembro de 1899..... | 1.300- 0-0 | 47:116\$566 |
| 15 de setembro de 1899/14 de março de 1900..... | 1.500- 0-0 | 44:824\$902 |
| 15 de março de 1900/14 de setembro de 1900..... | 1.500- 0-0 | 35:776\$398 |
| 15 de setembro de 1900/14 de março de 1901... .. | 1.741-11-8 | 36:395\$537 |
| 15 de março de 1901/14 de setembro de 1901..... | 1.779- 0-0 | 36:659\$565 |
| 15 de setembro de 1901/31 de dezembro de 1901..... | 1.052-15-7 | 20:391\$788 |
| 1 de janeiro de 1902/30 de junho de 1902..... | 1.779- 0-0 | 36:385\$406 |
| 1 de julho de 1902/31 de dezembro de 1902..... | 1.779- 0-0 | 36:385\$406 |
| 1 de janeiro de 1903/14 de março de 1903..... | 711-12-0 | 14:187\$485 |
| 15 de março de 1903/30 de junho de 1903..... | 1.297- 3-9 | 25:206\$144 |
| 1 de julho de 1903/31 de dezembro 1903..... | 2.223-15-0 | 45:481\$757 |
| 1 janeiro 1904/30 junho de 1904..... | 2.223-15-0 | 44:359\$480 |

| Período de contribuição | Importancias em libras | Importancias em papel |
|--|------------------------|-----------------------|
| Transporte | — | 6.683:590\$117 |
| 1º Julho 1904 31 de- zembro 1904..... | 2.223-15-0 | 39:902\$793 |
| 1º Janeiro 1905 30 de junho 1905..... | 2.223-15-0 | 33:065\$634 |
| Total..... | — | <u>6.756:558\$544</u> |

A partir de 1 de julho de 1905, o preço do arrendamento foi pago de accôrdo com o estipulado na clausula IX do contracto, a que se refere o decreto n. 5.548, de 6 de junho, subsistindo esse modo de pagamento até 31 de dezembro de 1911; do anno de 1911 em diante, ficou a citada clausula IX substituida pela clausula III do contracto a que se refere o decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911.

O quadro seguinte dá as importancias pagas até a data do ultimo recolhimento, correspondente este ao primeiro semestre do anno de 1913.

| Periodos de contribuição | Importancias pagas |
|--------------------------|-----------------------|
| 2º semestre de 1905..... | 89:946\$082 |
| 1º " " 1906..... | 406:617\$813 |
| 2º " " 1906..... | 304:073\$556 |
| 1º " " 1907..... | 495:456\$339 |
| 2º " " 1907..... | 202:379\$621 |
| 1º " " 1908..... | 397:657\$874 |
| 2º " " 1908..... | 153:198\$961 |
| 1º " " 1909..... | 386:603\$709 |
| 2º " " 1909..... | 303:387\$572 |
| 1º " " 1910..... | 468:948\$699 |
| 2º " " 1910..... | 316:810\$298 |
| 1º " " 1911..... | 461:258\$738 |
| 2º " " 1911..... | 350:649\$750 |
| 1º " " 1912..... | 405:954\$240 |
| 2º " " 1912..... | 405:954\$240 |
| 1º " " 1913..... | 405:954\$240 |
| | <u>5.554:856\$732</u> |

B - Conta de capital da companhia

O capital fixado pela clausula VII do contracto a que se refere o decreto n. 2.830, de 15 de março de 1898, é de 180.000 libras ou 4.500.000 francos.

Esse capital foi augmentado com auctorização do Governo como abaixo se discrimina :

A - Periodo de 15 de março de 1898 a 30 de junho de 1905

| Actas da tomada de contas reconhecendo os augmentos de capital | Importancia dos augmentos Francos | Capital total Francos |
|--|-----------------------------------|-----------------------|
| Capital inicial..... | — | 4.500.000,0 |
| 2º semestre de 1900..... | 312.137,04 | 4.812.137,04 |
| 1º » » 1901..... | 12.109,66 | 4.824.246,70 |
| 2º » » 1902..... | 13.427,09 | 4.837.673,79 |
| 1º » » 1904..... | 157.676,29 | 4.995.350,08 |

B - Periodo de 30 de junho de 1905 em diante

| Actas de tomadas de contas reconhecendo as importancias levadas á conta de capital | Importancias parciaes | Importancias totaes |
|--|-----------------------|---------------------|
| Capital reconhecido pelo contracto a que se refere o decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905..... | — | |
| a) Capital relativo ao contracto de 15 de março de 1898, deduzida a competente amortização..... | 3.903:000\$000 | |
| b) Capital relativo ao contracto de 31 de dezembro de 1898, deduzida a competente amortização..... | 2.936:000\$000 | |
| c) Valor do ramal de Santa Cruz.... | 750:000\$000 | 7.589:000\$000 |

2º semestre de 1905

| | | |
|---|--------------|----------------|
| Indemnização paga ao governo do Estado pela concessão do material e dos trabalhos da linha de Caxias... | 160:000\$000 | |
| Trabalhos executados durante o semestre..... | 306:199\$181 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1905... | 466:199\$181 | 8.055:199\$181 |

| Actas de tomadas de contas reconhecendo as importancias levadas á conta de capital | Importancias parciaes | Importancias totaes |
|--|-----------------------|---------------------|
| <i>1º semestre de 1906</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 1.591:545\$585 | |
| Capital reconhecido em 30 de junho de 1906..... | — | 9.646:744\$764 |
| <i>2º semestre de 1906</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 4.315:253\$509 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1906... | — | 14.161:998\$273 |
| <i>1º semestre de 1907</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.904:784\$406 | |
| Acquisição da E. de F. Porto Alegre á Taquara..... | 3.500:000\$000 | |
| Capital em 30 de junho de 1907..... | — | 23.566:782\$679 |
| <i>2º semestre de 1907</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 4.963:007\$732 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1907... | — | 28.529:790\$411 * |
| <i>1º semestre de 1908</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 8.434:078\$594 | |
| Capital em 30 de junho de 1908..... | — | 36.963:869\$005 |
| <i>2º semestre de 1908</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.724:516\$366 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1908... | — | 42.688:385\$371 |
| <i>1º semestre de 1909</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.589:186\$482 | |
| Capital em 30 de junho de 1909..... | — | 48.277:571\$853 |
| <i>2º semestre de 1909</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.029:832\$219 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1909... | — | 53.307:404\$072 |
| <i>1º semestre de 1910</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 3.074:315\$675 | |
| Capital em 30 de junho de 1910..... | — | 56.381:719\$747 |

| Actas de tomadas de contas reconhecendo as importancias levadas a conta de capital | Importancias parciaes | Importancias totaes |
|--|-----------------------|---------------------|
| <i>2º semestre de 1910</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.309:974\$232 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1910... | — | 61.691:693\$979 |
| <i>1º semestre de 1911</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 2.919:247\$801 | |
| Capital em 30 de junho de 1911..... | — | 64.610:941\$780 |
| <i>2º semestre de 1911</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 4.159:962\$440 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1911... | — | 68.770:904\$220 |
| <i>1º semestre de 1912</i> | | |
| Trabalhos executados... .. | 3.916:068\$377 | |
| Capital em 30 de junho de 1912..... | — | 72.686:972\$597 |
| <i>2º semestre de 1912</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 5.906:010\$914 | |
| Capital em 31 de dezembro de 1912... | — | 78.592:989\$511 |
| <i>1º semestre de 1913</i> | | |
| Trabalhos executados..... | 4.513:442\$221 | |
| Capital em 30 de junho de 1913..... | — | 83.106:431\$732 |

DESPEZA

| | 1913 | 1912 | Differenças |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Administração Central.. | 522:002\$152 | 472:049\$989 | 49:952\$163 |
| Trafego | 1.422:144\$076 | 1.359:440\$083 | 62:703\$993 |
| Locomoção | 4.794:112\$907 | 3.812:602\$725 | 981:510\$182 |
| Via-permanente, edifi- cios e telegraphos. | 2.053:375\$000 | 1.563:748\$248 | 489:626\$752 |
| | <u>8.791:634\$135</u> | <u>7.207:841\$045</u> | <u>1.583:793\$090</u> |

O augmento da receita foi de 11,5 % sobre a do anno de 1912, enquanto que a despesa se elevou a mais 22 %, tendo sido os augmentos da Locomoção e da linha sobre as despesas correspondentes de 1912, respectivamente de 25,7 e 31,3 %.

Faltam informações que permittam poder julgar-se da procedencia desses augmentos e que, entretanto, concorreram para o augmento do coefficiente de trafego, que subiu mais 5,18 % sobre o do anno de 1912.

Unidades de trafego — Durante o anno de 1913 foram transportadas as seguintes unidades de trafego, cujas receitas, comparadas com as de 1912, foram:

| Unidades | Numero | Augmento % | Receitas | |
|---------------------------|-------------|---------------|----------|--------|
| | | | 1913 | 1912 |
| Passageiros | 75.355.705 | 14,6 | 52,10 | 57,17 |
| Bagagens e encomendas.... | 1.476.998 | 35,8 | 395,74 | 512,69 |
| Animaes | 21.990.641 | 24,7 | 20,73 | 17,22 |
| Mercadorias | 155.006.157 | 15,6 | 54,49 | 57,16 |

Por onde se póde inferir que, tendo diminuido as receitas de todas as unidades de trafego, exceptuada unicamente a de animaes, o augmento das respectivas receitas proveio exclusivamente do maior numero de viajantes embarcados e maior peso de bagagens, encomendas e mercadorias despachadas.

Percursos médios — Os percursos médios nos dois annos de 1913 e 1912 foram os seguintes:

| | 1913 | 1912 |
|----------------------------|-------|-------|
| Passageiros | 78,4 | 75,5 |
| Bagagens e encomendas..... | 160,3 | 212,2 |
| Animaes | 182,7 | 145,4 |
| Mercadorias | 251,2 | 235,6 |

As diminuições desses percursos para passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias explicam as diferenças para menos nas receitas correspondentes a estas unidades, assim como o augmento de percurso, na unidade animaes, explica o augmento da receita desta unidade.

Trabalhos executados por conta do capital — Pelo accôrdo de 8 de dezembro de 1911, auctorizado pelo decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911, clausula V, obrigou-se a companhia:

Clausula V

« A Companhia se obriga, por conta do seu capital, a adquirir o material e a executar os melhoramentos, tudo abaixo especificado.

1.º A substituir os trilhos de 20 kilos por outros de 30 kilos na extensão de 650 kilometros de linha:

A augmentar em 2.000 kilometros de linha o numero de dormentes, elevando-o a 1.600 por kilometro;

A cercar as linhas existentes;

A adquirir, além do material já auctorizado:

17 locomotivas typo Mallet;

8 ditas com 10 rodas para passageiros;

20 carros para passageiros, com iluminação electrica;

6 carros restaurantes;

6 ditos dormitórios;

100 wagões fechados para mercadorias, de 28 toneladas de capacidade;

100 ditos para animaes;

100 ditos com a citada capacidade, abertos;

A construir a nova estação de passageiros e cargas em Porto Alegre; a estação de Triagem em Gravatahy, com os respectivos depósitos; e a nova estação de passageiros, na estação Marítima;

A ampliar a estação de Santa Maria, bem como diversas estações da rede que o necessitarem;

A construir novas oficinas em Santa Maria, convenientemente aparelhadas com machinas e ferramentas, bem como um novo armazem na mesma estação;

A adquirir machinas e ferramentas para as oficinas do Rio Grande;

A construir novos desvios em Porto Alegre, Rio Grande, Santa Maria e estações intermediarias entre Pelotas e Pinhal;

A assentar um novo fio telegraphico entre Marcellino Ramos e Porto Alegre;

A installar freios automaticos em 101 locomotivas, 150 carros e 910 wagões;

A augmentar os depositos em Bagé, Cacequy e Passo Fundo;

A construir um desvio em Uruguayana, com as installações necessarias para o serviço de trafego fluvial;

A melhorar as condições technicas das linhas de Rio Grande a Bagé e de Pinhal a Passo Fundo, equiparando-as ás de Porto Alegre á Uruguayana.

2.º Si a commissão não tiver realizado os melhoramentos acima referidos, dentro do prazo improrogavel de tres annos, contados da data da assignatura do presente contracto de revisão, passará a pagar o preço do arrendamento, estipulado no contracto de 19 de junho de 1905.»

Por conta desses melhoramentos foram dispendidos pela Companhia as seguintes importancias:

| Designação | Durante o anno de 1913 | Desde o inicio dos trabalhos |
|--|---------------------------|------------------------------------|
| I—Substituição dos trilhos em 650 kilometros..... | 1.986:843\$820 | 4.364:942\$124 |
| II—Reforço da linha com dormentes supplementares..... | 693:218\$553 | 2.062:411\$471 |
| III—Acquisição e montagem de material rodante..... | 297:526\$834 | 3.597:768\$217 |
| VI—Nova estação de Porto Alegre | 1:771\$328 | 238:496\$827 |
| V—Estação de Triagem em Gravatahy | 21:521\$841 | 520:125\$610 |
| VI—Machinas-ferramentas | | |
| VII—Fio telegraphico entre P. Alegre e Marcellino Ramos... | 37:879\$106 | 70:977\$564 |
| VIII—Ampliação da Estação de Santa Maria..... | 61:173\$923 | 61:173\$923 |
| IX—Idem da estação de São Bento | 9:068\$818 | 9:068\$818 |

| | | |
|--|----------------|-----------------|
| X — Cercas em 1.622 kilome- tros | 2.325:696\$027 | 2.325:696\$027 |
| XI — Ampliação da estação de Santa Barbara..... | 6:106\$860 | 6:106\$860 |
| XII — Idem de Monte Alegre.... | 3:845\$303 | 3:845\$303 |
| XIII — Augmento das officinas de Rio Grande — construcção de dois galpões..... | | 64:940\$965 |
| XIV — Ampliação da estação de Santo Amaro..... | | 19:261\$505 |
| XV — Idem da de Rio Grande... | | 3:874\$884 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 5.588:153\$203 | 13.852:257\$072 |

Eleva-se, pois, a 13.852:257\$072 a importancia do material adquirido e dos melhoramentos executados em virtude das obrigações assumidas pelo contracto já referido.

Em relação á execução das obras novas, enumeradas na clausula V do contracto, ainda não foram iniciadas as seguintes:

- a) A nova estação de Porto Alegre, aguardando a Companhia a sentença da appellação interposta pelo Dr. Procurador da Republica;
- b) A nova estação maritima, dependendo essa obra da ligação definitiva que adoptar o Governo, entre as linhas dos novos cáes e as linhas da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul;
- c) As novas officinas de Santa Maria. Em principio do anno corrente foi realizada a compra do terreno destinado á erecção dessas officinas;
- d) Installação de freios automaticos em 101 locomotivas, 150 carros e 910 wagões. Apesar da Companhia não ter apresentado medição dos trabalhos executados, estes estão muito adiantados, tendo a Companhia adquirido todo o material e tendo-o adoptado em grande numero de locomotivas, carros e wagons.
- e) Augmento dos depositos em Cacequy, Bagé e Passo Fundo;
- f) Desvio para o porto de Uruguayana;
- g) Melhoramentos das condições technicas das linhas de Rio Grande a Bagé e de Pinhal a Passo Fundo. A Companhia apresentou, em 21 de fevereiro de 1914, um requerimento pedindo approvação das plantas e dos orçamentos das variantes a executar entre Pinhal e Cruz Alta.

Além desses trabalhos, foram executadas as seguintes obras novas por conta do Capital da Companhia:

1 — ACQUIZIÇÃO DE MATERIAL RODANTE

| | |
|--|------------|
| a) 35 locomotivas — Aviso n. 82, de 15 de julho de 1908..... | 1:126\$683 |
| b) Carros e wagons — Aviso n. 11, de 28 de abril, e n. 58, de 28 de abril de 1911..... | 1:907\$481 |
| | <hr/> |
| | 3:034\$164 |

| | |
|--|--------------|
| 2 — Gyradores em Cerro Chato e Bagé — Aviso n. 144, de 4 de setembro de 1912..... | 14:872\$690 |
| 3 — Ampliação da estação de Cerrito — Aviso n. 48, de 23 de abril de 1908..... | 6:314\$148 |
| 4 — Brete em Guassú-Boi — Aviso n. 29, de 15 de abril de 1913.... | 6:179\$812 |
| 5 — 3 balanças de força de 50 toneladas — Aviso n. 142, de 5 de dezembro de 1912..... | 41:430\$984 |
| 6 — Brete em Cacequy — Aviso numero 29, de 15 de abril de 1913. | 7:733\$783 |
| 7 — Melhoramentos na linha da Costa do Mar — Decreto n. 9.770, de 18 de setembro de 1912.... | 26:701\$504 |
| 8 — Ligação entre as linhas P. A. U. e de Santa Maria ao Uruguay, nas proximidades da estação de Santa Maria — Aviso n. 59, de 28 de abril de 1911.... | 14:155\$502 |
| 9 — Aquisição de quatro balanças da força de 50 toneladas — Decreto n. 10.238, de 28 de maio de 1913 | 28:130\$188 |
| | <hr/> |
| | 148:558\$775 |

Por conta das linhas construídas em virtude da alínea 3 da cláusula I do contracto auctorizado pelo decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905, foram durante o anno de 1912 effectuadas as seguintes despezas:

A) *Linha de Neustadt á margem de Taquary*

| | |
|----------------------------|--------------|
| Durante o 1º semestre..... | 445:602\$981 |
| Durante o 2º semestre..... | 203:356\$405 |
| | <hr/> |
| Total..... | 648:959\$386 |

As despazos do 2º semestre são relativas ás desapropriações.

B) *Linha de Montenegro a Caxias*

| | |
|----------------------------|--------------|
| Durante o 1º semestre..... | 275:875\$962 |
| Durante o 2º semestre..... | \$ |

Nessa importancia de 275:875\$962 as desapropriações figuram por 166:473\$785.

C) *Linha de Cacequy á Uruguayana*

| | |
|----------------------------|-------------|
| Durante o 1º semestre..... | 34:710\$954 |
| Durante o 2º semestre..... | \$ |

D) *Linha de Saycan á Sant'Anna*

| | |
|--|--------------|
| Durante o 1° semestre..... | 175:739\$337 |
| figurando nessa importancia as despropriações por 83:105\$705. | |
| Durante o 2° semestre..... | 303:967\$475 |
| | <hr/> |
| | 479:706\$812 |

Recapitulação:

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Linha de Neustadt á Margem | 648:959\$386 |
| » » Montenegro á Caxias | 275:875\$962 |
| » » Cacequy á Uruguayana... | 34:710\$954 |
| » » Saycan á Sant'Anna | 479:706\$812 |
| | <hr/> |
| | 1.439:253\$114 |

As situações apresentadas são relativas ás medições definitivas, devendo essas quatro linhas ser consideradas como terminadas.

Foi incluída a montagem de carros de passageiros e dos wagões fechados e abertos. A despesa realizada até 31 de dezembro de 1913 elevava-se a 3.597:768\$217, por conta da despesa auctorizada de 4.606:676\$256.

A despesa de 3.597:768\$217 discrimina-se como se segue:

| | |
|---|----------------|
| 17 locomotivas «Mallet» (6 a fornecer) | 742:797\$552 |
| 8 locomotivas «Ten Wheels».... | 195:459\$239 |
| 20 carros para passageiros (fornecidos) | 552:593\$359 |
| 6 carros restaurants (fornecidos). | 201:833\$453 |
| 12 carros dormitórios (fornecidos). | 430:711\$156 |
| 100 wagões fechados (fornecidos).. | 529:577\$619 |
| 100 » para animaes (fornecidos) | 600:514\$668 |
| 100 wagons abertos (fornecidos)... | 344:281\$171 |
| | <hr/> |
| Total..... | 3.597:768\$217 |

Nova estação de Triagem, em Gravatahy

Durante o anno de 1913 proseguiram os trabalhos de instalação do deposito da luz electrica e dos serviços hydraulicos.

ACQUIZIÇÃO DE MACHINAS E FERRAMENTAS

Nas officinas de Santa Maria e Rio Grande

Foram montadas algumas machinas de furar e abrir frisos; foram feitas as instalações dos compressores e das machinas pneumaticas e concluída a construção e instalação da usina geradora do Rio Grande.

Fio telegraphico entre Marcellino Ramos e Porto Alegre

Foram assentados 206 kilometros de fios.

Ampliação da estação de Santa Maria

As obras executadas durante o anno de 1913 consistem em assentamento de desvios supplementares, augmento de boeiros, construcção de galpões no deposito e de calçamentos.

Ampliação da estação de S. Bento

Assentou-se um desvio novo.

Cercas das linhas em..... 1.622^m,530

Durante o anno de 1913 foram construidas cercas novas em uma extensão de 798.659^m,35, nos trechos seguintes:

| | |
|------------------------------|--------------------------|
| De Cacequy a Rio Grande..... | 618.569 ^m ,00 |
| De Cacequy á Uruguayana..... | 66.802 ^m ,85 |
| De Saycan á Sant'Anna..... | 113.287 ^m ,50 |
| | <hr/> |
| | 798.659 ^m ,35 |

LINHA DE PASSO FUNDO AO URUGUAY

Os actos seguintes regem a construcção desta linha:

Accôrdo de 27 de dezembro de 1907, auctorizado pelo decreto n. 6.673, de 3 de outubro de 1907, e contracto de 7 de maio de 1909, auctorizado pelo decreto n. 7.244, de 24 de dezembro de 1908.

Durante o anno de 1913 foram effectuadas as despezas seguintes:

1º semestre:

Entre Passo Fundo e M. Ramos..... 104:969\$657

2º semestre:

Na ponte sobre o rio Uruguay entre
P. Fundo e Marcellino Ramos
(algarismos ainda provisórios). 100:899\$367

Total..... 593:450\$924

Pelo accôrdo de 27 de dezembro de 1907, a metade dessa importancia, sendo 296:725\$460, teria de ser levada á conta do capital da Companhia e a outra metade paga pelo Governo, em apolices.

Tendo, porém, o accôrdo de 7 de maio de 1909 limitado a.....
6.274:916\$987 a importancia das despezas a ser levada á conta do

capital da Companhia, e attingindo essa despeza, em 31 de dezembro de 1912, a 6.151:500\$569, foram levados á conta do capital, na tomada de contas, relativa ao 1º semestre, apenas a differença entre essas importancias, isto é, 123:416\$318.

A Companhia, em 4 de fevereiro de 1914, apresentou a V. Ex. um requerimento pedindo que lhe seja paga, em apolices, a totalidade das despezas effectuadas e reconhecidas, além do limite acima fixado de 6.274:916\$987.

ESTRADA DE FERRO — QUARAHIM A ITAQUY

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... 175*,597

Cessionaria: *The Brasil Great Southern Railway Company, Limited.*

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 419:528\$058 |
| Despeza | 367:099\$905 |
| Saldo..... | 52:428\$153 |

do que se deduz 87,502 % para coefficente médio de custeio.

Pelos quadros synopticos de ns. 1, 2 e 3 annexos, comparativos da receita, despeza, *deficits* e saldos no ultimo quinquennio, se deprehende que melhoram bastante as condições financeiras da Companhia, o que bem se verifica pela redução sensivel, que apresenta o coefficente de custeio (87,502 %) sobre todos os do periodo considerado, manifestando, por outro lado, as finanças da Companhia, neste anno, o maior saldo até hoje obtido em toda a sua vida economica e si não fóra a crise monetaria, que se produziu já no segundo periodo do anno decorrido e que entorpeceu a marcha de todos os negocios, muito mais lisonjeiros seriam os resultados colhidos.

Tambem concorreu para esse auspicioso resultado o facto de ter cessado a applicação na despeza das prestações com que foi sobrecarregada em 5 periodos consecutivos, por auctorização do Governo, em despacho de 2 de março de 1910, das quotas correspondentes á construcção da estação do ramal da Xarqueada «Dickinson» e compra de material rodante, avaliado tudo no total de 144:348\$621, sendo 8:048\$621 com a dita estação e 136:300\$ com a aquisição de duas locomotivas e oito carros fechados, de 15 toneladas de capacidade.

Garantia de juros — Por despacho do Sr. Ministro da Viação, publicado no *Diario Official* de 28 de setembro de 1911, foi mantida a decisão anterior do mesmo Ministerio, fixando a data de 5 de maio de 1913 para o prazo contractual de garantia de juros, durante 30 annos, concedido pela União á Companhia.

Imposto de transito — A importancia total arrecadada, proveniente deste imposto, alcançou a 7:076\$200, que, deduzida dos 4 %, que cabem á Companhia, em virtude do contracto, reduzem ao total liquido de 6:793\$152, que foi recolhido aos cofres publicos.

Trafego — Circularam com a possível regularidade 1.353 trens, que percorreram 95.521 kilometros, assim discriminados:

| | Numero | Percursa Kilometros |
|---------------------------|--------|------------------------|
| Trens de passageiros..... | 22 | 1.414 |
| » mixtos | 630 | 55.177 |
| » de carga..... | 323 | 28.709 |
| » de gado..... | 378 | 10.221 |
| Total..... | 1.353 | 95.521 |

Houve tambem 60 de lastro, com o percurso de 5.033 kilometros, o que perfaz o total de 1.413 trens, com o percurso de 100.554 kilometros.

Foram transportados:

Viajantes:

| | |
|----------------|----------|
| 1ª classe..... | 10.726 |
| 2ª classe..... | 11.602 ½ |
| Total..... | 22.328 ½ |

| | |
|----------------------------|------------|
| Mercadorias | 31.561.136 |
| Bagagens e encomendas..... | 200.221 |

Animaes:

| | |
|------------------------------------|--------|
| Suinos, caprinos, ovinos, etc..... | 1.498 |
| Vaccuns | 36.518 |
| Cavallares | 887 |
| Total..... | 38.903 |

Via-permanente e edificios — E' regular o estado geral da conservação da via-permanente, conquanto se resinta ella ainda da falta de substituição de dormentes e de lastro, em alguns pontos. Foram executados os seguintes trabalhos:

Substituição de dormentes — Attingiu a 7.770 a quantidade de dormentes substituidos durante o anno, elevando assim a 184.485 o total até hoje nesse sentido empregado.

Trilhos — Foi renovado um de 7^m,30 de comprimento no kilometro 75,5.

Accessorios de trilhos — Foram collocados 6.313 grampos, 1.388 parafusos e 59 talas de junção.

Movimento de terras — Restabelecendo-se a plataforma de certos aterros e alargando-os, foram empregados 381 metros cubicos sobre uma extensão total de 4.821 metros.

Lastro — Foram distribuidos por varios pontos, conforme as mais urgentes necessidades, 1.975 metros cubicos de lastro, sobre uma extensão total de 5.073 metros.

Valletas — Foram desobstruidas as valletas lateraes e de plataforma, sobre uma extensão total de 17.220 metros.

Monda — Capinou-se uma extensão total de 329^m.100, extrahindo a vegetação do leito da linha.

Obras d'arte:

Pontes e pontilhões — Enrocamentos — Foram reparados os enrocamentos dos quartos de cone das obras em kilometros: 16÷800, 23÷700, 28÷400, 30÷100, 32,36÷400 e 165÷600, empregando-se 513 metros cubicos de pedra.

Afim de obstar as infra excavações manifestadas junto de algumas das columnas da ponte do Ibiçuby, em kilometro 141, foram ahi jogados 301 metros cubicos de pedra.

Rejuntamentos — Foram rejuntadas diversas pontes e pontilhões. Foi substituido o seguinte material:

No pontilhão, em kilometro 16÷800, quatro dormentes especiaes.

Na ponte de Ibiçuby — em kilometro 141,197 dormentes especiaes, 12 vigas de madeira, 1.570 grampos, 283 parafusos, 73 porcas, 720 arruelas.

Desvios — Foi em caracter provisório, collocado, em kilometro 55÷400, ao lado direito da linha, um desvio com o comprimento de 77 metros, onde foi empregado o seguinte material: uma chave de mudança, 11 trilhos de 10 metros, um de 8,50, tres de 7,30, um de 3,50, ou ao todo 15 trilhos, 48 parafusos, 212 grampos, um cadeado.

Edifícios e dependencias — No sentido da conservação dos edificios foram feitos os seguintes serviços:

Na estação Touro Passo — Caiação, pintura, substituição dos vidros das janellas.

Nas paradas dos kilometros 90 e 120 fez-se rejuntamento.

Na estação Itaquy: concertou-se o telhado.

Telegrapho — Foi attendido soffrivelmente este serviço, sendo transmittidos 7.713 telegrammas com 190.038 palavras, assim discriminados:

| | Numero | Palavras |
|---------------------------------|--------|----------|
| Em serviço de particulares..... | 1.005 | 13.894 |
| Em serviço da estrada..... | 6.708 | 176.144 |
| Total..... | 7.713 | 190.038 |

Cuidou-se da conservação da linha e aparelhos, sendo substituido com esse fim o seguinte material: 69 postes telegraphicos e 24 isoladores.

Foi avivada a numeração kilometrica em toda a extensão da linha.

Locomoção

Tracção — Realizaram este serviço 11 locomotivas que, incluindo manobras, effectuaram o percurso total de 123.105.705 kilometros.

O effectivo do material rodante e o seu estado se acham descriptos no seguinte quadro:

| DESIGNAÇÃO | PESO TOTAL | EM ESTADO DE SERVIÇO | EM REPARAÇÕES | TOTAL |
|---|------------|----------------------|---------------|-------|
| Locomotivas..... | 3.500 | 2 | — | 2 |
| » | 23.000 | 6 | — | 6 |
| » | 36.000 | 1 | 1 | 2 |
| Carros de 1ª classe..... | 6.500 | 2 | 1 | 3 |
| » » 2ª » | 6.500 | 4 | — | 4 |
| » mixtos | 6.500 | 3 | — | 3 |
| » Correio e bagagem..... | 6.500 | 2 | — | 2 |
| Wagons para animaes, 4 rodas..... | 3.208 | 1 | — | 1 |
| » » » 8 » | 7.443 | 20 | — | 20 |
| » de mercadorias, fechados, 4 rodas..... | 3.300 | 36 | 2 | 38 |
| Wagons de mercadorias, fechados, 8 rodas..... | 8.173 | 10 | — | 10 |
| Wagons abertos para idem, 4 rodas.... | 3.100 | 10 | — | 10 |
| » » » 8 » | 8.260 | 8 | — | 8 |
| » plataformas, 4 rodas..... | 2.800 | 6 | — | 6 |
| » » 8 » | 6.000 | 10 | — | 10 |
| » lastro, 4 rodas..... | 3.000 | 18 | — | 18 |

A conservação deste material exigiu as seguintes reparações:

Locomotivas — As de ns. 1, 9, 10 e 11 ligelros reparos e as de ns. 3, 4, 6, 7, 8 e 12 reparações geraes.

Carros — Varios foram os concertos effectuados nos carros em serviço, sendo os principaes praticados no carros ns. 4 e 5, quo foram geraes.

Wagons — As reparações mais importantes foram realizadas nos wagons de gado, que foram geraes, soffrendo outras menores os demais em serviço.

O consumo de combustível, lubrificantes, algodão e estopa acha-se comparado com o do anno anterior no seguinte quadro:

| PERIODOS | COMBUSTIVEL — Carvão | | LUBRIFICANTES — Oleos | | ALGODÃO E ESTOPA | | TOTAL DAS IMPORTANCIAS |
|-----------------|----------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|------------------------|--------------|---------------------------|
| | Quantidade | Importancias | Quantidade | Importancias | Quantidade | Importancias | |
| 1912 | 1.207.180 | 60:064\$275 | 7.038 | 1:771\$712 | 565 | 292\$355 | 63:128\$312 |
| 1913 | 1.198.383 | 63:511\$048 | 9.558 | 3:437\$378 | 1.266 | 658\$217 | 67:60 \$,143 |
| Para mais | — | 3:449\$773 | 2.520 | 1:665\$366 | 701 | 385\$302 | 5:481\$101 |
| Para menos..... | 8.797 | — | — | — | — | — | — |

Officinas

Desempenharam a contento todos os serviços de que foram encarregadas, attendendo quer aos serviços propriamente da Quarahim a Itaquy, como aos da Itaquy a S. Borja e de particulares.

Foram realizados concertos varios no motor, bomba a vapor e demais aparelhos das officinas.

Ponte internacional sobre o rio Quarahim

Vencidas todas as dificuldades oppostas para a formação da empreza que se devia fazer para construcção desta importante obra, foi aquella organizada sob a denominação de The Quarahim Internacional Bridge Company, Limited.

Empreitados os respectivos trabalhos, foram estes encetados em principios do segundo semestre do anno de 1912, tendo tido elles o mais satisfactorio desempenho. Procedem de longa data os trabalhos emprehendidos pelas companhias The Brazil Great Southern Railway Company, Limited, e Ferro Carril Noroeste del Uruguay para obterem dos governos das duas nações interessadas a concessão e determinação do regimen dessa obra.

Esta ponte é composta de 18 pilares, de ferro, cheios de concreto e dois encontros de alvenaria, um situado na margem do Estado Oriental e o outro na do nosso paiz.

O intervallo entre todos esses diversos apoios é, uniformemente, igual a 33.730 metros, de eixo a eixo e, sendo esses espaços em numero de 19, perfarão a extensão total de 640.870 metros.

Os pilares são constituídos por pares de tubos cylindricos de ferro, cheios de concreto, como disse, ligados entre si, de um modo especial.

Cada um desses tubos é, por sua vez, formado de dois cylindros de diametros diferentes, superpostos, juntando-se uma pequena secção, em forma de tronco de cone, com altura de 1,524, tendo a base maior, que é a mesma do cylindro inferior 2,743 metros de diametro e a base menor, que é o cylindro superior, 2.134 metros.

As aguas maximas alcançam até 1,670 metros abaixo do estrado da ponte e as minimas até 9,270 metros, abaixo desta mesma parte da ponte.

A viga metallica é de estrado inferior com a altura de 4,60 metros.

O local desta obra dista uns seis kilometros da confluencia do rio Quarahim com o Uruguay. O estado actual dos trabalhos é o seguinte: O primeiro encontro, situado na Republica do Uruguay, está inteiramente construido; o segundo encontro construido, em nosso territorio, está tambem quasi prompto. O aterro, quer na margem do Estado Oriental, quer na do nosso, está executado, estando em ambas já assentada a linha. Na parte do nosso territorio faltam collocar-se os desvios por esperar-se dormentes especiaes, encomendados, mas os aparelhos de mudança da linha já se acham quasi todos instalados, nos seus respectivos logares, definitivamente.

A plataforma da estação está concluida e o mesmo se poderá quasi dizer do edificio correspondente, onde só faltam as portas, janelas e pisos. Pouco distante do segundo encontro (Margem Brasileira) foi construido um boeiro coberto, de 36 metros de comprimento, feito em concreto.

Dos 18 pilares de ferro componentes da grande ponte, que nos occupa, já existiam promptos no fim do anno dez desses apoios, desde o de n. 1 até 10 successivamente, que correspondiam assim á installação de 20 columnas cylindricas, ligadas entre si lateralmente, duas a duas, como acima descrevi.

Estavam tambem já assentadas, armadas e rebitadas as super-structuras metallicas correspondentes aos sete primeiros vãos, estando em andamento e com a rebitagem tambem quasi terminada as vigas metallicas dos 8º, 9º e 10º vãos.

O material metallico a importar para esta ponte acha-se todo adquirido e parte applicado já na obra e o resto depositado perto della.

A julgar-se pelos recursos demonstrados pela Empreza construtora e a rapidez com que têm marchado até hoje os trabalhos por ella conduzidos e pelo que já existe executado dessa obra, é de presumir que antes da época prevista (março vindouro) e assim em setembro proximo se possa gozar das vantagens da utilização de tão importante melhoramento.

N. 1 — Quadro synoptico comparativo dos balanços do ultimo quinquennio de 1909 a 1913

| BALANÇOS | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Receita..... | 250.756\$055 | 424.503\$403 | 420.278\$561 | 401.766\$049 | 449.528\$058 |
| Despeza..... | 282.557\$176 | 400.101\$434 | 446.938\$608 | 444.517\$877 | 367.099\$905 |
| Deficif..... | 31.801\$121 | — | — | 42.751\$828 | — |
| Saldo..... | — | 24.401\$969 | 3.339\$953 | — | 52.428\$153 |
| Por cento entre a despeza e a receita..... | 112,68 | 94,25 | 99,205 | 103,173 | 87,502 |
| Receita kilometrica..... | 1.432\$891 | 2.425\$734 | 2.401\$591 | 2.293\$805 | 2.377\$303 |
| Despeza kilometrica..... | 1.614\$612 | 2.286\$293 | 2.382\$506 | 2.368\$673 | 2.097\$743 |
| Deficif kilometrico..... | 181\$720 | — | — | 72\$867 | — |
| Saldo kilometrico..... | — | 139\$439 | 24\$799 | — | 299\$889 |

N. 2 - Quadro synoptico comparativo da receita por verbas discriminada no ultimo quin-
quennio de 1909 a 1913

| RECEITA | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Passageiros..... | 66:943\$080 | 78:005\$045 | 80:255\$990 | 86:148\$350 | 102:252\$315 |
| Mercadorias. | 102:865\$560 | 252:795\$520 | 238:507\$107 | 229:187\$970 | 216:031\$338 |
| Bagagens e encomendas.... | 9:202\$230 | 9:260\$830 | 10:450\$730 | 10:825\$840 | 11:440\$850 |
| Animaes..... | 38:691\$320 | 41:120\$920 | 49:841\$080 | 27:404\$320 | 36:343\$380 |
| Aluguel de trens e vehiculos..... | — | 4:751\$643 | 2:307\$700 | 4:838\$330 | 4:322\$700 |
| Telegrapho..... | 2:038\$890 | 2:357\$495 | 2:534\$744 | 2:134\$100 | 1:631\$660 |
| Multas..... | — | — | — | — | — |
| Armazenagens..... | — | 3:153\$820 | 4:181\$480 | 1:833\$200 | 3:042\$840 |
| Conta do Governo..... | 9:201\$881 | 8:786\$294 | 5:617\$398 | 6:396\$013 | 8:987\$952 |
| Rendas e lucros eventuaes..... | 19:813\$121 | 21:269\$836 | 26:582\$332 | 32:998\$026 | 35:475\$123 |
| Total..... | 250:756\$055 | 424:503\$403 | 420:278\$561 | 401:766\$049 | 419:528\$058 |

| DESEPEZA | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Administração e Contabilidade..... | 31:162\$751 | 30:920\$885 | 27:811\$342 | 37:061\$798 | 35:200\$542 |
| Trafego | 48:389\$588 | 51:671\$549 | 62:113\$441 | 60:441\$494 | 64:377\$104 |
| Locomoção | 107:984\$524 | 217:952\$421 | 172:837\$877 | 176:524\$102 | 132:512\$065 |
| Telegrapho | 5:222\$920 | 5:703\$974 | 6:727\$105 | 7:809\$558 | 8:194\$375 |
| Via-permanente | 84:482\$839 | 88:071\$617 | 139:902\$039 | 122:941\$689 | 103:328\$889 |
| Serviço commercial..... | 1:549\$554 | 1:530\$438 | 3:346\$754 | 4:315\$896 | 16:233\$229 |
| Agencia no Rio de Janeiro..... | 4:065\$000 | 4:250\$550 | 4:200\$050 | 5:453\$340 | 7:253\$401 |
| Total | 282:557\$176 | 400:101\$434 | 416:938\$608 | 444:517\$877 | 367:099\$905 |
| Deficit | 31:801\$121 | — | — | 12:751\$838 | — |
| Saldo | — | 24:401\$969 | 3:339\$953 | — | 52:428\$153 |

ESTRADA DE FERRO DE ITAQUY A S. BORJA

A « Companhia Brazil Great Southern Railway » — contractou a construção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, de accôrdo com as clausulas approvadas por decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908.

A estrada devia ficar terminada em 31 de outubro de 1910, mas até a presente data isso não se realizou.

Por decreto n. 8.370, de 11 de novembro de 1910, foi concedida a prorrogação de oito mezes; por decreto n. 8.910, de 16 de agosto de 1911, obteve mais 10 mezes; por despacho publicado no *Diario Official* de 31 de maio de 1912, mais quatro mezes.

Apezar de tantas prorogações, o prazo foi excedido e a estrada não ficou concluida.

Em 9 de fevereiro de 1913, foi recebida a estrada, mas faltava ainda executar as obras e trabalhos mencionados no termo de recebimento, cujo theor é o seguinte:

« Aos nove dias do mez de fevereiro de mil novecentos e treze, na cidade de Uruguayana, no Escriptorio Central da « Brazil Great Southern Railway Company, Limited », ás nove horas da manhã, presentes o representante do Governo Federal, Dr. Alvaro Crespo de Oliveira, engenheiro fiscal, Arthur Frederik Lockwood Thompson, representante da companhia, concessionaria, declarou-se aceita a Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, nos termos do contracto de construção e arrendamento, celebrado entre o Governo Federal e a « Brazil Great Southern Railway Company, Limited », em quatorze de novembro de mil novecentos e oito e approvado pelo decreto numero sete mil cento e vinte e dois, de dezete de setembro do mesmo anno. Deixamos consignado, entretanto, para os fins convenientes as seguintes observações sobre o estado actual da referida via-ferrea: Os côrtes e alarros se acham mais ou menos regularizados e no grade, excepto os de kilometros 60 e 62, que se acham abatidos. Não estão executados o triangulo de reversão e embarcadouro de gado no kilometro 54 e as casinhas de parada em kilometro 101 e a de turma em kilometro 117. Não foram ainda realizados os seguintes serviços:

Capecamentos — Nas obras de cinco metros de vão, na estaca 1.157 + 6, id de tres metros em 1.164 + 15, id de tres metros em 1.216 + 7, id de dois metros em 1.442 + 43, id de tres metros em 1.162 + 8, id de tres metros em 1.775 + 12, id de vinte metros em 3.603, id de vinte metros em 4.191, id de cinco metros em 1.904 + 5, id de vinte metros em 3.396, id de cinco metros em 4.578 + 5, id de vinte metros em 4.761 e id de trinta metros em 4.678.

Enrocamentos — Na obra de cinco metros de vão em 1.904 + id de vinte metros em 3.396, id de vinte metros em 3.603, id de vinte metros em 4.191, id de cinco metros em 4.578 + 5, id de vinte metros em 4.761, id de trinta metros

em 4.638, id de cinco metros em 5.145, id de cinco metros em 5.168, id de quinze metros em 5.407, id de cinco metros em 5.525 + 5 e id de dois metros em 5.884 + 14.

Existe, porém, em muitas dessas obras, a pedra necessaria para os serviços citados e alguns dos capeamentos e enrocamentos referidos se acham em andamento.

Dormentes especiaes — Ainda não foram collocados nas obras de cinco metros de vão no kilometro 6, idem de dez metros no kilometro 12 e na ponte na estaca 4.937.

«E nada mais havendo a considerar lavrou-se este termo que vae por ambos os representantes assignado.»

Das obras e trabalhos ainda não executados na data do recebimento, alguns o foram, ficando por executar os seguintes:

Regularização dos córtes e aterros dos kilometros 60 e 62;
Desvio para o embarcadouro de gado no kilometro 101;
Reconstrucção dos enrocamentos que foram mal executados;
Assentamento de dormentes especiaes nas obras de cinco metros de vão no kilometro 6, nas de 10 metros de vão no kilometro 12 e na ponte da estaca 4.937.

Estes trabalhos e obras não excederão de 15:000\$, no maximo, e terminados que sejam, serão recebidos, ficando assim definitivamente recebida toda a estrada.

Pretende a companhia que faltam obras no valor de 450:000\$, mas não tem razão; porque uma parte da estrada foi legalmente recebida pelas duas partes contractantes e basta, para que seja aceita toda a estrada, que sejam realizados os trabalhos que o termo de recebimento menciona como não feitos na data do recebimento.

Completados assim as obras e trabalhos da estrada, fica esta concluida de accôrdo com os estudos definitivos e orçamentos approvados; si alguns outros trabalhos e obras forem reconhecidos como necessarios, além dos mencionados nesses mesmos estudos e orçamentos, sua despeza correrá exclusivamente por conta do custeio, visto cessarem em data da conclusão da estrada os effeitos do contracto de construcção. Si assim não fôra, todas as obras e trabalhos que fôsem necessarios executar em qualquer tempo, exceptuados os consequentes do augmento do trafego, deveriam ser incluidos na conta da construcção da estrada, o que é absurdo.

Foi inaugurado o serviço de trafego provisório, no dia 10 de fevereiro de 1913, apresentando logo as receitas algarismos bastante animadores, provenientes principalmente de um regular movimento local de passageiros e mercadorias.

Movimento financeiro:

| | |
|---------------|--------------|
| Receita | 124:775\$503 |
| Despeza | 119:603\$123 |
| Saldo | 5:172\$380 |

Do que se deduz para coefficiente médio de custeio 95,86 %.

Discriminação da receita:

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Passageiros | 46:966\$600 |
| Mercadorias | 56:841\$175 |
| Bagagens e encomendas | 2:782\$050 |
| Animaes | 1:189\$206 |
| Aluguel de trens e vehiculos | 9:644\$625 |
| Telegrapho | 109\$400 |
| Conta do Governo | 3:187\$94^ |
| Rendas e lucros eventuaes | 4:054\$513 |
| | <hr/> |
| | 124:775\$503 |

Discriminação da despesa e saldo:

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Administração e contabilidade | 13:787\$789 |
| Trafego | 9:622\$781 |
| Locomoção | 28:280\$185 |
| Telegrapho | 2:114\$087 |
| Via-permanente | 64:234\$895 |
| Serviço commercial | 1:563\$386 |
| | <hr/> |
| Total | 119:603\$123 |
| Saldo | 5:172\$380 |

Trafego — Fez-se este serviço com a possível regularidade alterada, algumas vezes, por circumstancias de força maior, quer pelas condições especiaes do serviço numa linha ainda nova, por concluir, não consolidada e sem a regularização necessaria do leito, devido á deficiencia de pessoal operario que della attendeu.

Torrenciaes e prolongadas chuvas, occorridas nos dias 21, 22 e 23 de março, occasionaram grandes estragos na linha, arrebatando enormes extensões dos aterros nos kilometros 68, 72, 84 e 98, produzindo outras avarias de menor monta, motivando assim a interrupção do trafego, que só foi restabelecido a 2 de abril e isso mesmo parcialmente, entre Itaqui e Recreio, kilometro 54, trecho não damnificado, succedendo que sómente a 19 de abril ficou restabelecida a circulação em toda a linha, por meio de obras provisórias, continuando, porém, os trabalhos de restauração, que foram avultados.

Desse modo restabelecida a circulação, correu, no dia 21 de abril, o primeiro trem de tabella, tendo, porém, de ser novamente interrompido o trafego, em consequencia de novos estragos produzidos pelas chuvas desse mesmo dia, no kilometro 98, podendo, entretanto, no dia 25 seguinte, continuar aquelle serviço de transporte.

Esteve tambem interrompido o trafego parcialmente, do kilometro 54 até S. Borja, desde o dia 15 de outubro até 17 do mesmo mez, inclusive, devido aos estragos produzidos em kilometro 72, 93-500, 94-300, 98, 108 e 115, pelas continuas chuvas, cahidas desde o dia 11 até 14, inclusive.

Circularam 299 trens, que percorreram 35.218.400 kilometros, assim discriminados:

| | Numero | Percurso Kilometros |
|---------------------|--------|------------------------|
| De passageiros..... | 4 | 356.000 |
| Mixtos | 273 | 32.134.400 |
| De carga..... | 22 | 2.728.000 |
| Total..... | 299 | 35.218.400 |

Foram transportados:

Viajantes:

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 1ª classe | 5.196 |
| 2ª classe | 3.999½ |
| Total | 9.195½ |
| Mercadorias | 7.227,885 |
| Bagagens e encomendas | 39,599 |

Animaes:

| | |
|---------------------------------|-----|
| Suinos, caprinos e ovinos | 119 |
| Vaccuns | 23 |
| Cavallares | 54 |
| | 196 |

Horarios — Começou a vigorar, no dia 18 de dezembro, depois de approvado, provisoriamente, o novo horario organizado para attender ao serviço dos trens rapidos internacionaes então estabelecido.

Tarifas — Por aviso n. 77, de 30 de junho, foram approvados, em caracter provisorio, pelo Sr. Ministro da Viação, o regulamento dos transportes e tarifas apresentados pela Companhia, para vigorarem, na estrada que nos occupa, devendo a sua administração submeter á approvação do Governo outro projecto para solução definitiva, no qual as tarifas tenham uma classificação geral, segundo o typo differencial, afim de serem applicadas uniformemente a esta estrada e á de *Quarahim a Itaquy*.

Imposto de transito — Foi arrecadada a importancia total de.... 3:336\$700, deduzidos os 4 % que cabem á Companhia, e recolhida aos cofres publicos a importancia liquida de 3:203\$632.

Via-permanente — Edificios — E' bastante precario o estado geral de conservação da via-permanente, onde os cuidados foram escassos, embora diante de grandes e imperiosas necessidades, mormente, como no caso presente, tratando-se duma linha incompleta, onde a secção transversal dos aterros se mostra cada vez mais reduzida e sem regularização e os córtes, mal drenados, se conservam humidos, não garantindo ao leito a solidez precisa.

Foram executados os seguintes trabalhos:

Aterros — Allargando e regularizando a plataforma deformada de alguns aterros, foram empregados 290 metros cubicos de terra sobre

uma extensão de 425 metros correntes. Outras quantidades foram também, com esse fim, applicadas, mas que não foram medidas e sim apenas tomada a folha do pessoal operario nisso empregado.

Córtes — Foram calçados, com pedras, os cortes dos kilometros 50, 51, 56 e 59, collocando-se 18 metros cubicos desse material.

Lastro — Foram, conforme as mais urgentes necessidades, applicados 1.015 metros cubicos de lastro, regularizando uma extensão de 2.854 metros cubicos.

Valletas — Em vista da deficiencia das existentes e do seu estado, foram abertas valletas sobre uma extensão total de 7.338 metros e desobstruidas as antigas sobre uma extensão de 15.470 metros.

Monda — Capinou-se a vegetação do leito sobre uma extensão total de 29.700 metros.

Accessorios de trilhos — Foram collocados 449 parafusos, 220 grampos e 16 talas de junção.

Reconstrucções — No kilometro 72 foram empregados 40 metros cubicos de pedra e collocados, em forma de fogueira, 85 dormentes, restabelecendo a obra provisoria desse lugar. No kilometro 94-500, foram applicados 140 metros cubicos de pedra e 220 metros cubicos de lastro, sobre uma extensão de 600 metros.

Pontes e pontilhões — Foram reparados os enrocamentos dos quartos de cone do pontilhão, em kilometro 115, lado direito do 2º encontro, empregando-se tres metros cubicos de pedra.

Edifícios — Foram concertados os lectos dos edificios de varias estações e paradas.

Telegrapho — Funcionou regularmente este serviço, sendo expedidos 1.688 telegrammas com 40.209 palavras, assim discriminados:

| | Palavras | |
|----------------------------------|----------|--------|
| Em serviço de particulares | 68 | 841 |
| Em serviço da Companhia | 1.620 | 48.368 |
| | <hr/> | <hr/> |
| Total | 1.688 | 49.209 |

No sentido da conservação da linha foram empregados 73 isoladores, 10 kilos de fio de arame fino e 10 parafusos.

Locomoção:

Tracção — Realizaram este serviço oito locomotivas que, incluindo manobras, percorreram 41.003,655 kilometros, assim discriminados:

| | Percorso | |
|----------------------------------|------------|------------|
| | — | |
| | Kilometros | |
| Locomotiva n. 1 | | 781,200 |
| » » 2 | | 3.775,800 |
| » » 4 | | 989,520 |
| » » 6 | 20. | 548,620 |
| » » 8 | | 520,800 |
| » » 10 | | 5.728,800 |
| » » 11 | | 1.155,000 |
| » » 12 | | 1.503,915 |
| | | <hr/> |
| Total das oito locomotivas | | 41.003,655 |

O consumo de combustivel, lubrificantes, estopa e respectivas importancias dispendidas, durante o anno, foi o seguinte:

Combustivel:

| | Kilos | Importancia |
|-----------------------------|-------|-------------|
| Carvão — 289,500 | — | 15:343\$500 |
| Lubrificantes — Oleos | 1.226 | 306\$500 |
| Estopa | 108 | 56\$087 |

O que produz a importancia total de 15:706\$087

Foram feitos nas officinas da *Quarahim a Itaquy* todos os concertos que necessitaram as locomotivas, carros e wagons, que constituem o pequeno effectivo do material rodante dessa via-ferrea.

Officinas — Esta via-ferrea não tem officina, nem do seu estabelecimento foi cogitado no orçamento dessa construcção, o que se deve attribuir á natureza do contracto com a B. C. Ry. Cy. que sendo não só para os estudos e construcção como para arrendamento por 60 annos, projectava esta exploral-a, em commum, com a Quarahim a Itaquy, que as possuía, embora deficientemente aparelhadas.

Nestas circumstancias, todos os trabalhos que pelas diversas divisões da estrada as necessitam são executados nas daquella estrada, installadas em Uruguayana.

Despezas de administrações na Europa — Por aviso n. 15, de 12 de março de 1913, foi pelo Sr. Ministro da Viação mandado additar ao quadro do pessoal da linha arrendada as despezas de administração em Londres, na importancia de 200 libras annuaes.

Quadro do pessoal — Foi por despacho de 22 de setembro indeferida a petição da Companhia, no sentido de obter transferencia á « The Brazil Great Southern Railway Extensions Cy., Ltd. » do seu contracto de arrendamento, ordenando, ao mesmo tempo, o Sr. Ministro que seja inclinada aquella arrendataria a dentro de breve prazo apresentar novo quadro e tabella de vencimentos para o pessoal de toda a linha, de Quarahim a S. Borja, tendo em vista as modificações resultantes da incorporação ao seu antigo trafego, do trecho Itaquy a S. Borja.

Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul

Estas linhas são constituídas pelas linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal de Santiago a S. Borja, contractadas com os empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia, e pelas de Jaguarão a Basilio, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Alegrete a Quarahy, contractadas com Florisbello Leivas, André Verissimo Rebouças e João Baptista Garcez, e cujo contracto foi transferido posteriormente á Empresa Constructora Rio Grande do Sul.

No anno de 1912, os trabalhos de construcção não proseguiram com a actividade que era de desejar, e no anno findo o mesmo se verificou, devido principalmente á circumstancia de ter baixado consideravelmente o valor das apolices. Tendo sido contractadas estas linhas com a redução de 16 % de abatimento sobre a tabella approvada por portaria de 16 de junho de 1905 e tendo attingido a depreciação dos

titulos entre 20 e 25 %, a situação dos empreiteiros tornou-se precaria, obrigando-os a uma restricção de serviços com o fim de diminuir os prejuizos consequentes da mesma depreciação.

Não sendo possivel que estas linhas fiquem concluidas no prazo fixado, é de equidade uma prorogação, com redução dos serviços e nesse sentido tive a honra de me dirigir a V. Ex.

A situação dos trabalhos em 31 de dezembro de 1913 era a seguinte:

Linhas a cargo dos empreiteiros João Correia & Irmão e Banco da Provincia.

Em construcção:

| | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| Linha de S. Pedro a S. Luiz | 258.969 ^m ,338 |
| Ramal de S. Borja | 158.604 ^m ,580 |
| Total | <u>417.573^m,918</u> |

Os orçamentos approvados importaram em:

Linha de S. Pedro a S. Luiz:

| | | |
|---|----------------|-----------------|
| De S. Pedro a Jaguary (Orçamento organizado pelo 2º batalhão de engenheiros) | 4.040:421\$877 | |
| De Jaguary a Santiago, approved por decreto n. 9.772 de 18 de setembro de 1912 | 4.818:201\$199 | |
| De Santiago a S. Luiz (Entre kilometro 0-49) approved por decreto n. 9.663, de 19 de maio de 1912 | 1.984:713\$056 | |
| Entre kilometro 49-112+500, approved por decreto n. 9.609, de 31 de julho de 1912 | 3.454:924\$807 | 14.298:201\$539 |
| | <hr/> | |

Ramal de S. Borja:

| | | |
|--|----------------|------------------------|
| De S. Borja até o kilometro 50, approved por decreto n. 9.558, de 2 de maio de 1912 | 1.850:933\$027 | |
| Do kilometro 50 ao 158+60 (Santiago) approved por decreto n. 9.668, de 17 de julho de 1912 | 4.209:739\$332 | 6.150:672\$959 |
| Total | <hr/> | <u>20.448:934\$498</u> |

Despesas effectuadas:

Importancia, de accordo com as medições provisórias, dos trabalhos executados desde o ini-

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| cio dos trabalhos até 31 de | |
| dezembro | 4.792:910\$159 |
| Idem, idem do material importado. | 1.163:169\$170 |

| | |
|-------------|----------------|
| Total | 5.956:079\$329 |
|-------------|----------------|

Ou cerca de 29 % do custo provavel destas linhas.

Os trabalhos executados pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia, na construcção das linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja, foram os seguintes:

Estudos definitivos e locação:

| | Quantidades |
|---------------------------|--------------------------|
| Estudos definitivos | 586.579 ^m ,73 |
| Locação | 441.507 ^m ,86 |

Trabalhos preparatorios:

| | |
|---------------------------------|---------------------------|
| Roçado em capoeirão de machado. | 165.119 ^m 3,39 |
| Roçado em matta virgem..... | 882.042,95 |
| Destocamento | 170.753,36 |

Movimento de terras:

| | |
|-------------------|------------------------------|
| Terra | 1.274.157 ^m 3,270 |
| Pedra solta | 234.770 ^m 3,523 |
| Pedreira | 95.782 ^m 3,651 |

Obras de madeira:

| | |
|--|--------------------------|
| Madeira de lei em pranchões de 0,30X0,60 | 1.248 ^m 3,000 |
| Madeira de lei para dormentes especiaes | 2,350 |
| Madeira de lei aparelhada nas 4 faces | 5 ^m 3,274 |
| Madeira de lei para edificios..... | 451,168 |

Cobertura de edificios:

| | |
|----------------|----------------------|
| Telhados | 92 ^m 2,40 |
|----------------|----------------------|

Obras metallicas:

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Ferro forjado | 64 ^{kg} ,000 |
|---------------------|-----------------------|

Via permanente:

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Lastro | 7.200 ^m 3,000 |
| Assentamento da linha | 19.200 ^m ,000 |

Trabalhos diversos:

| | |
|--|----------------------|
| Dormentes | 38.000 |
| Estacas de madeira de lei, falquejadas, enterradas até 12 ^m ,0... | 877 ^m ,12 |

| | |
|--|-------------|
| Vigas de madeira de lei, falque- jadas nas 2 faces..... | 676,56 |
| Cerca de arame..... | 120.000,000 |

Material importado:

| | |
|--|------------|
| Trilhos | 21.662,488 |
| Talas | 965,805 |
| Tirefonds | 1.099,875 |
| Parafusos | 155,082 |
| Caixas d'agua com capacidade de 30 metros cubicos | 10 |

Linhas a cargo da Empreza Constructora Rio Grande do Sul:

Em construcção:

| | |
|---|--------------------------------|
| Linha de Basilio a Jaguarão | 113.634 ^m ,900 |
| » » S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento | 159.900 ^m ,000 |
| Linha de Alegrete a Quarahy | 117.600 ^m ,000 |
| Total | <u>391.134^m,900</u> |

Os orçamentos aprovados importaram em:

Linha de S. Sebastião a Livramento:

| | | |
|--|----------------|----------------|
| 1º trecho (aprovado pelo decreto n. 9.049, de 11 de outubro de 1911) | 4.704:734\$852 | |
| 2º trecho (aprovado pelo decreto n. 9.356, de 31 de janeiro de 1912) | 3.615:527\$010 | 8.320:261\$862 |

Linha de S. Sebastião a Livramento:

| | | |
|--|----------------|----------------|
| 1ª trecho (aprovado pelo decreto n. 9.358, de 31 de janeiro de 1912) | 2.867:125\$162 | |
| 2º trecho (aprovado pelo decreto n. 9.358, de 31 de janeiro de 1912) | 3.560:468\$796 | |
| 3º trecho (aprovado pelo decreto n. 9.358, de 31 de janeiro de 1912) | 2.797:860\$157 | 9.225:454\$115 |

Linha de Alegrete a Quarahy:

| | |
|--|----------------|
| 1º trecho (aprovado pelo decreto n. 9.556, de 2 de maio de 1912) | 2.537:720\$538 |
|--|----------------|

| | | |
|--|-----------------|----------------|
| 2º trecho (approved pelo decreto n. 9.556, de 2 de maio de 1912) | 3.270:282\$936 | 5.808:003\$474 |
| Total | 23.353:719\$451 | |

Despesas effectuadas:

| | |
|---|----------------|
| Importancia, de accôrdo com as medições provisórias, dos tra- balhos executados desde o ini- cio dos trabalhos até 31 de de- zembro de 1913 | 2.447:810\$176 |
| Idem, idem do material importado | 1.833:388\$858 |
| Total | 4.281:199\$034 |

Ou cerca de 18 % do custo provavel das linhas.

Os trabalhos executados pela Empreza Constructora Rio Grande do Sul, na construcção das linhas Basílio a Jaguarão, S. Sebastião a Livramento e Alegrete a Quarahy, foram os seguintes:

Estudos definitivos e locação:

| | Quantidades |
|---------------------------|--------------------------|
| Estudos definitivos | 410.522 ^m ,90 |
| Locação | 378.160 ^m ,11 |

Trabalhos preparatorios:

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Roçado em capoeirão de machado... | 129.705 ^m 2,00 |
| Roçado em matta virgem | 50.266 ^m 2,00 |
| Destocamento | 2.230 ^m 2,00 |

Movimento de terras:

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Terra | 551.886 ^m 3,890 |
| Pedra solta | 199.669 ^m 3,674 |
| Pedreira | 109.227 ^m 3,160 |

Obras de madeira:

| | |
|--|----------------------|
| Madeira de lei até 0,20 × 0,20 × 7,00. | 1,976 |
| Madeira de lei até 0,30 × 0,20 × 7,00. | 1,900 |
| Caibros de 0,10 × 0,76..... | 202,000 |
| Soalho | 71 ^m 2,60 |
| Ferro | 71,60 |
| Taboas para paredes..... | 138,26 |

Cobertura de edificios:

| | |
|--|---------|
| Chapas de ferro ondulado e galvani- zadas | 112.660 |
|--|---------|

Trabalhos diversos:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Pinturas | 165m ² ,78 |
| Cercas | 3.547,90 |
| Dormentes | 7.000 |

Material importado:

| | |
|-----------------|--------------------------|
| Trilhos | 21.500 ^t ,000 |
| Talas | 509.200 |
| Tirefonds | 171.000 |
| Parafusos | 1.097.100 |

Obras d'Arte:

Foram construidas as seguintes

| | |
|--------------------------|-----|
| Pontes de 10,00 | 3 |
| Pontilhões de 5,00 | 4 |
| Pontilhões de 3,00 | 4 |
| Boeiros abertos | 35 |
| » simples | 158 |
| » duplos | 33 |
| » triplos | 6 |
| Cattleguards | 5 |

PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE MARICÁ'

EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO..... 28^{km},648

Trecho em trafego — de Nilo Peçanha a Araruama

Condições technicas:

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Extensão em kilometros | 50 ^{km} ,421 |
| Desvios | 680 ^m |
| Numero de desvios | 4 |

Planta:

| | |
|---------------------------|--------------------------|
| Alinhamentos rectos | 32 ^{km} ,803,90 |
| Alinhamentos curvos | 17 ^{km} ,617,10 |

Em % de extensão total:

| | |
|--------------|-----------------------|
| Rectos | 65 ^{km} ,060 |
| Curvos | 34 ^{km} ,940 |

Curvas:

| | |
|---------------------|-------------------------|
| * Raio minimo | 181 ^{km} ,03 |
| Extensão | 3 ^{km} ,745,40 |

*Perfil:

| | |
|----------------|-------------------------|
| Em nivel | 26 ^m ,618,00 |
| Em rampa | 23 ^m ,803,00 |

Em % de extensão total:

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| Em nivel | 52 ^m ,208 |
| Em rampa | 47 ^m ,792 |
| Declividade maxima | 0 ^m ,015 |
| Maior extensão de declividade maxima. | 760 ^m |

VIA PERMANENTE

| | |
|--|-----------------------|
| Extensão em 31 de dezembro de 1913 | 50 ^{km} ,421 |
| Linhas principaes com trilhos de aço.. | 50 ^{km} ,421 |
| Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço | 1 ^{km} ,340 |
| Largura minima entre linha | 2 ^m ,00 |

Trilhos:

| | |
|--|--------------------|
| Fabricante — Carnegie — Forma e na- tureza — Vignole — Peso por me- tro corrente | 25 ^{rs} . |
|--|--------------------|

Dormentes:

| | |
|--|------|
| Dimensões 1,80×0,18×0,14 de madeira entre eixos | 0,75 |
|--|------|

Signaes:

Systemas empregados — bandeiras e lanternas

Telegrapho:

| | |
|---|-----------------------|
| Numero de aparelhos | 6 |
| Postes | 1.010 |
| Isoladores | 2.028 |
| Systema adoptado: — Morse. | |
| Extensão kilometrica das linhas — cada uma | 50 ^{km} ,400 |
| Numero de linhas | 2 |

Edificios e dependencias:

| | |
|---|----|
| Casas de turma | 4 |
| Estações de 1 ^a classe | 1 |
| Estações de 3 ^a classe | 3 |
| Parada | 1 |
| Triangulo de reversão | 1 |
| Chaves simples | 11 |
| Caixas d'agua | 3 |

OBRAS D'ARTE

| | |
|---|----|
| Boeiros, pontes e viaductos de menos de 3 ^m ,00 de vão | 96 |
| Boeiros, pontes e viaductos de 3 ^m ,00 de vão | 5 |
| Pontes de 6 ^m ,00 de vão | 2 |
| » » 10,00 » » | 3 |
| » » 15,00 » » | 1 |
| » » 20,00 » » | 1 |
| » » 25,00 » » | 1 |
| » » 35,00 » » | 1 |

Por Aviso de 15 de abril de 1913, n. 28, o Sr. Ministro da Viação, a pedido da Companhia, approvou a substituição, na construcção das obras d'arte, de cimento e concreto armados por alvenaria de cimento argamassada.

EFFECTIVO DO MATERIAL RODANTE

| | |
|---|-------|
| Locomotivas (Baldwin) | 2 |
| Peso total maximo (em marcha)—toneladas | 35 |
| Peso total maximo em marcha (incluindo o tender)—toneladas | 58 |
| Numero de rodas motrizes, incluido o tender | 6 |
| Peso adherente maximo — toneladas | 28 |
| Carros mixtos de passageiros de 1 ^a e 2 ^a classes, typo americano, com o peso morto médio de 11 ¹ / ₂ ,348 e numero médio de logares de 1 ^a classe 18 e 34 de 2 ^a | 2 |
| Numero total de eixos dos carros de passageiros | 8 |
| Wagões fechados para mercadorias — typo americano: | |
| Numero | 8 |
| Peso morto médio — kilogrammas..... | 8.560 |
| Capacidade média — toneladas | 15 |
| Wagões plataforma: | |
| Numero | 4 |
| Peso morto médio — kilogrammas..... | 7.867 |
| Capacidade média — toneladas | 15 |
| Wagões para animaes: | |
| Numero | 2 |
| Capacidade média | — |
| Numero total de wagões..... | 14 |
| Numero total de eixos de wagões..... | 56 |

Além dos wagões acima mencionados, trafegam na linha do prolongamento muitos outros, assim como locomotivas, pertencentes á linha estadual, perfazendo ao todo 56 wagões e 6 locomotivas.

TRAFEGO

DE MAIO A DEZEMBRO DE 1913

Concessionaria — « Compagnie Générale de Chémins de Fer des Etats Unis du Brésil ».

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|----------------------|-------------|
| Receita | 23:081\$220 |
| Despeza | 95:102\$896 |
| <i>Deficit</i> | 72:021\$676 |

Foram as seguintes as unidades de receita e despeza:

| Designação | Por kilometro de linha | Por trem- kilometro | Por vehiculo- kilometro |
|----------------------|---------------------------|------------------------|----------------------------|
| Receita | 805\$683,47 | \$981,47 | \$226,76 |
| Despeza | 3:319\$704,55 | 4\$044,01 | \$934,33 |
| <i>Deficit</i> | 2:814\$021,08 | 3\$062,54 | \$707,57 |

Todas essas importancias estão ainda sujeitas ao resultado final da tomada de contas, que ainda não foi feita.

A receita geral da estrada no anno de 1913 consta do quadro seguinte:

| Verbas de receita | Importancias | Relação % |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Passagens | 11:558\$840 | 50,08 |
| Bagagens e encomendas..... | 1:883\$720 | 8,16 |
| Animaes | 513\$460 | 2,23 |
| Mercadorias | 8:197\$100 | 35,51 |
| Telegrammas | 266\$700 | 1,15 |
| Armazenagens | 144\$900 | 0,63 |
| Diversas | 516\$500 | 2,24 |
| Totaes | 23:081\$220 | 100,00 |

Passageiros transportados:

| | Numero |
|-----------------|--------|
| 1ª classe | 1.421 |
| 2ª classe | 6.297 |
| Total | 7.718 |

Neste quadro estão incluídos:

Por conta do Governo Federal:

| | |
|-----------------|----|
| 1ª classe | 3 |
| 2ª classe | 10 |

Por conta do Governo do Estado do Rio:

| | |
|-----------------|----|
| 1ª classe | 50 |
| 2ª classe | 89 |

Por conta da Estrada:

| | |
|-----------------|-----|
| 1ª classe | 290 |
| 2ª classe | 917 |

Passageiros-kilometro:

| | |
|-----------------|---------|
| 1ª classe | 34.917 |
| 2ª classe | 149.777 |

Nestes estão incluídos:

Do Governo Federal:

| | |
|-----------------|-----|
| 1ª classe | 51 |
| 2ª classe | 220 |

Do Governo do Estado do Rio:

| | |
|-----------------|-------|
| 1ª classe | 1.537 |
| 2ª classe | 2.067 |

Por conta da Estrada:

| | |
|-----------------|--------|
| 1ª classe | 8.330 |
| 2ª classe | 20.052 |

Bagagens e encomendas:

| | |
|---------------------------|-----------|
| Toneladas | 331,000 |
| Toneladas-kilometro | 7.910,900 |

Mercadorias:

| | |
|---------------------------|------------|
| Toneladas | 3.182,690 |
| Toneladas-kilometro | 74.474,946 |

Nestas mercadorias estão incluídas:

Por conta da estrada:

| | |
|---------------------------|------------|
| Toneladas | 1.818,000 |
| Toneladas-kilometro | 42.541,200 |
| Animaes-numero | 988 |
| Animaes-kilometro | 21.126 |

Os animais são assim discriminados:

| | |
|-------------------|--------|
| Cavallos | 14 |
| Percurso | 374 |
| Porcos, etc. | 974 |
| Percurso | 20,752 |

Despeza em 1913

| VERBAS DE DESPEZA | IMPORTANCIAS | RELAÇÃO % |
|----------------------------|--------------------|---------------|
| Administração central..... | 10:342\$103 | 10,87 |
| Trafego..... | 9:528\$073 | 10,02 |
| Locomoção..... | 27:775\$834 | 29,21 |
| Via permanente..... | 47:456\$886 | 49,90 |
| Totaes..... | 95:102\$896 | 100,00 |

Correram durante o anno 980 trens, sendo 912 em serviços ordinario e especial, e 68 em serviço de lastro, os quaes percorreram, respectivamente, 23.517, 21.078 e 2.439 kilometros, conforme o quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DO LASTRO | |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|------------------|------------|-------------------|--------------|
| | Numero | Percurso | Numero | Percurso | Numero | Percurso |
| Trens expressos e trens mixtos..... | 881 | 20.194 | | | | |
| Trens especiaes..... | — | — | 31 | 884 | | |
| Trens de lastro..... | — | — | — | — | 68 | 2.439 |
| Total..... | 881 | 20.194 | 31 | 884 | 68 | 2.439 |

Compuzeram estes trens 4.086 vehiculos, sendo 3.868 em serviços ordinario e especial e 218 em serviço do lastro, os quaes percorreram, respectivamente, 101.787, 93.039 e 8.748 kilometros, com eixos-kilometro em numero de 407.148, 372.156 e 34.992.

A sua discriminação é a que se encontra no quadro seguinte :

| DESIGNAÇÃO | SERVIÇO ORDINARIO | | SERVIÇO ESPECIAL | | SERVIÇO DE LASTRO | |
|---|-------------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | Numero | Percorso | Numero | Percorso | Numero | Percorso |
| Carros mixtos..... | 850 | 19.821 | 5 | 110 | | |
| Carros de 1ª classe..... | 54 | 1.785 | 6 | 187 | | |
| Carros de 2ª classe..... | 231 | 5.488 | 21 | 578 | | |
| Carros de 2ª classe, bagagens e correios..... | 692 | 10.834 | | | | |
| Wagões de animaes..... | 719 | 19.287 | | | | |
| » » mercadorias.... | 1.137 | 26.310 | | | | |
| Pranchas com trilhos..... | 153 | 2.021 | | | | |
| » de lastro | — | — | — | — | 218 | 8.748 |
| Totales..... | 3.836 | 92.155 | 32 | 884 | 218 | 8.748 |

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens, mercadorias e animaes, inclusive as pranchas com trilhos e exclusive as de lastro, deu-se segundo a relação que se segue:

Percorso kilometrico médio de um viajante:

| | |
|------------------------|-------|
| 1ª classe | 24,57 |
| 2ª classe | 23,78 |
| Das duas classes | 23,93 |

Numero médio de viajantes por trem-kilometro:

| | |
|------------------------|------|
| 1ª classe | 1,73 |
| 2ª classe | 7,42 |
| Das duas classes | 9,15 |

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro:

| | |
|------------------------|------|
| 1ª classe | 0,79 |
| 2ª classe | 3,41 |
| Das duas classes | 4,20 |

Percurso dos logares offerecidos:

| | |
|--|----------|
| 1ª classe | 446,028 |
| 2ª classe | 1121,540 |
| Das duas classes | 1567,568 |
| Numero de animaes embarcados | 988 |
| Animaes-kilometro | 21.126 |
| Percurso kilometrico médio de um animal | 24,88 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias | |
| por wagão-kilometro..... | 2,57 |
| Numero médio de toneladas de mercadorias | |
| por trem-kilometro..... | 3,23 |

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 980 locomotivas, que percorreram 24,693 kilometros, assim discriminados:

Serviço retribuido:

| Designação | Kilometros |
|---|------------|
| Trens mixtos e expressos | 20.194 |
| Serviço não retribuido: | |
| Trens em serviço da Companhia | 3.323 |
| Manobras e locomotivas escoteiras | 1.176 |
| | <hr/> |
| | 24.693 |

Relação % entre o numero de toneladas kilometro de mercadorias e a capacidade dos wagões (cheios e vazios)..... 17,15

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa foi, de 1 de maio a 31 de dezembro de 1913, o seguinte:

| DESIGNAÇÃO | CARVÃO | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | | KEROSENE | |
|------------------------------------|-----------|-------------|-------------|----------------|------------|-------------|-------------|-------------|----------|-------------|
| | Kilos | Importancia | Kilogrammas | Importancia | Libros | Importancia | Kilogrammas | Importancia | Libros | Importancia |
| Locomotivas | 1.047.123 | 42.932\$043 | 435 | 201\$413 | 1.636 | 932\$520 | 4.022 | 510\$670 | 986 | 224\$808 |
| Vehiculos..... | — | — | 228 | 445\$707 | 3.188 | 979\$052 | 510 | 255\$330 | — | — |
| Total..... | 1.047.123 | 42.932\$043 | 663 | 437\$120 | 4.824 | 1.911\$572 | 4.532 | 766\$000 | 986 | 224\$808 |
| Por locomotiva-kilometro..... | 42.41 | 1\$738,63 | 0,02 | \$011,80 | 0,066 | \$037,76 | 0,04 | \$020,68 | 0,075 | \$009,14 |
| Por 1.000 vehiculos-kilometro..... | — | — | 2,24 | 4\$431,4931,32 | 10\$618,63 | 47 | 2\$508,47 | — | — | — |

* Sommando as importancias acima, temos:

Importancias dispendidas com locomotivas..... 44:891\$454
 » » » vehiculos..... 1:380\$089
 Total..... 46.271\$543

TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO

Pelo n. 3 da clausula VII do contracto assignado a 7 de junho de 1910 para a construção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, a Companhia actualmente cessionaria era obrigada a concluil-o, assim como o alargamento da bitola da sua linha antiga, estadual, dentro de 24 mezes, contados da data da sua assignatura.

Foram concedidas as seguintes prorogações para conclusão dos trabalhos de construção da linha:

Decreto n. 10.132, de 19 de março de 1913, prorogando o prazo para a conclusão do prolongamento até 7 de maio do mesmo anno.

Decreto n. 10.294, de 25 de junho de 1913, prorogando até 7 de setembro do mesmo anno.

Decreto n. 10.530, de 29 de outubro de 1913, prorogando até 7 de dezembro do mesmo anno.

Decreto n. 10.658, de 31 de dezembro, prorogando até 7 de janeiro de 1914.

Resumo da 6ª folha de medição provisória dos trabalhos executados até 31 de dezembro de 1913.

| DESIGNAÇÃO | ESPECIE DE UNIDADE | PREÇO DE UNIDADE | QUANTIDADE | IMPORTANCIA |
|---|--------------------|------------------|------------|--------------|
| CAPITULO I | | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES : | | | | |
| Reconhecimento e exploração do traçado..... | Km. | 450\$000 | 0,618 | 278\$400 |
| Locação do projecto..... | » | 600\$000 | 0,618 | 370\$800 |
| Roçada e destocamento..... | » | 337\$938 | 4,444 | 1:501\$796 |
| Trabalhos administrativos..... | — | — | — | 4:943\$488 |
| CAPITULO II | | | | |
| MOVIMENTO DE TERRAS : | | | | |
| Execução de córtes e aterros..... | » | 9:989\$268 | 1,331 | 13:208\$712 |
| CAPITULO III | | | | |
| Obras de arte correntes..... | » | 2:183\$706 | 50,474 | 109:565\$268 |
| CAPITULO IV | | | | |
| Obras de arte especiaes..... | » | 569\$740 | 36,274 | 20:666\$740 |
| CAPITULO V | | | | |
| VIA PERMANENTE : | | | | |
| Dormentes assentados, transporte de material metallico, de dormentes e de lastro..... | » | 7:335\$418 | 60,400 | 443:089\$247 |
| CAPITULO VI | | | | |
| Edificios e dependencias..... | » | 1:547\$653 | 60,400 | 93:478\$241 |
| CAPITULO VII | | | | |
| Cerca da linha..... | » | 1:760\$000 | 3,107 | 5:468\$320 |
| CAPITULO VIII | | | | |
| Linha telegraphica..... | » | 642\$558 | 56,708 | 36:488\$170 |
| Total | | | | 729:065\$864 |

Pela clausula II do decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910, o custo kilometrico do prolongamento não póde exceder a 35:000\$000. A relação entre este custo e o do orçamento é de 0,91344 o que reduz o valor da medição supra a $0,91344 \times 729:065\$864 = 665:957\923 .

O resumo das importancias das folhas de medições provisórias dos trabalhos executados e materiaes importados desde o inicio da construcção até 31 de dezembro de 1913 é o seguinte:

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Até 31 de dezembro de 1912 | 1.400:662\$702 |
| Em 1913 | 665:957\$923 |
| Importancia das medições procedidas | |
| até 31 de dezembro de 1913 ... | 2.066:620\$625 |

Os estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, approvados pelos decretos ns. 8.348, de 8 de novembro de 1910, e 10.614, de 17 de dezembro de 1913, deram áquelle a extensão de 64,804 metros. A 35:000\$, importancia kilometrica que deve o Governo pagar, custará 2.268:440\$000.

Dahi concluímos:

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Importancia total a ser paga | 2.268:440\$000 |
| Importancia das folhas de medições | |
| provisórias feitas até 31 de de- | |
| zembro de 1913 | 2.066:620\$625 |
| Importancia restante | 201:519\$375 |

Estações inauguradas durante o anno de 1913:

A 22 de abril foi inaugurada a estação de Tinguy, a primeira do prolongamento e, por conseguinte, também a de Nilo Peçanha, que é ao mesmo tempo a ultima da linha estadual, mas que foi reconstruida. A estação de Tinguy, situada no kilometro 16+927 metros, teve o seu nome mais tarde mudado por ordem do Sr. Ministro da Viação para o de Matto Grosso, nome de um povoado que lhe fica perto.

As chuvas cahidas logo após á inauguração impediram o trafego regular durante uma semana, ficando este estabelecido a 1 de maio seguinte.

A 4 de agosto inaugurou-se no kilometro 34+458 metros a estação de Quintino Bocayuva, nome que o Sr. Ministro da Viação mandou mudar para o de Bacaxá.

Finalmente, a 11 de dezembro era aberto ao trafego o trecho comprehendido entre esta estação e a cidade de Araruama, com a inauguração da estação de Araruama nella situada e no kilometro 50+421 metros.

As posições kilometricas das estações acima são referidas á inicial do prolongamento, em Nilo Peçanha, porém á inicial da linha estadual, em Neves, proximo de Nictheroy; são ellas:

| | |
|------------------------------------|----------------------------|
| De Matto Grosso — Kilometros | 82 + 219 ^m ,00 |
| De Bacaxá — Kilometros | 99 + 750 ^m ,00 |
| De Araruama — Kilometros | 115 + 713 ^m ,00 |

Tambem foi inaugurada a parada da Ponte dos Leite, entre Bacaxá e Araruama, no kilometro 34,458 de Nilo ou 99,750 de Neves.

Em resumo:

Estações inauguradas em 1913:

| ESTAÇÕES | DISTANCIAS | | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------|-----------------|----------|---------------------|
| | Do Nilo Peçanha | Do Neves | |
| | Km. | Km. | |
| Nilo Peçanha..... | 0,000 | 63,292 | 22 de abril. |
| Matto Grosso..... | 16,927 | 82,219 | 22 de abril. |
| Bacaxá..... | 34,458 | 99,750 | 4 de agosto. |
| Ponte dos Leite..... | 46,023 | 111,315 | 11 de dezembro. |
| Araruama..... | 50,421 | 115,713 | 11 de dezembro. |

ESTRADA DE FERRO THERESOPOLIS

Posteriormente ao que consta do ultimo relatório, sobre a execução do contracto celebrado entre o Governo Federal e a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, em 31 de dezembro de 1911, para o prolongamento da linha até Itabira de Matto Dentro e mais obras, em virtude do decreto n. 9.255, de 28 de dezembro do mesmo anno, deram-se as seguintes occorrencias:

Em officio de 13 de setembro de 1913, foi scienciada a empresa de que ficava suspensa a fiscalização do Governo, até que fosse o contracto de 31 de dezembro de 1911, registrado pelo Tribunal de Contas.

Em sessão de 30 de dezembro de 1913, resolveu o Tribunal de Contas registrar o contracto, cujo acto foi publicado no *Diario Official*, de 1 de janeiro de 1914.

Em 7 de janeiro de 1914, a empresa, cumprindo o disposto na clausula XLVII do contracto, prestou no Thesouro Nacional a caução de 150:000\$, em apolices geraes.

Em 14 de janeiro de 1914, baixou o Governo o seguinte decreto n. 10.696, com os considerandos que o precedem:

Artigo unico. Não será executado o contracto celebrado entre o Governo Federal e a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis em 31 de dezembro de 1911, cujo registro foi effectuado pelo Tribunal de Contas em sua sessão de 30 de dezembro de 1913.

Em sessão de 13 de fevereiro de 1914, o Tribunal de Contas, por interposição de recurso do representante do Ministerio Publico, resolveu reformar a sua decisão anterior, cujo acto foi publicado no *Diario Official* de 17 de fevereiro do mesmo anno.

Tendo sido interrompida a execução do contracto, com a suspensão da fiscalização e expedição do decreto n. 10.696, não tiveram proseguimento os estudos, que já se acham concluidos na extensão de 50 kilometros e o reconhecimento até a travessia do rio Parahyba.

Movimento financeiro das Estradas Federaes em 1913

| DESIGNAÇÃO | RECEITA | | DESPESA (b) | | SALDO OU DEFICIT | |
|-------------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|------------------|--------------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| Central do Brazil | 36.392:738\$413 | — | 46.960:837\$632 | — | 10.568:119\$219 | — |
| Rio do Ouro | 283:250\$785 | 370:975\$269 | 590:029\$791 | 589:121\$995 | 306:779\$006 | 218:146\$726 |
| Oeste de Minas | 3.814:532\$743 | 5.117:662\$063 | 3.470:210\$340 | 4.400:535\$162 | 344:322\$373 | 717:126\$901 |
| Itapura a Corumbá | — | — | — | — | — | — |
| Somma | 40.487:521\$911 | — | 51.024:097\$763 | — | 10.533:575\$852 | — |

I - Administradas pela União

II - Arrendadas

| | | | | | | |
|---|----------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Madeira-Mamoré | 4.656:160\$012 | 5.133:428\$197 (*) | 1.755:581\$373 | 2.433:256:359 | 2.900:587\$639 | 2.700:171\$838 |
| Rêde Cea- rã-Piauhý } Baturité | 2.011:897\$810 | 2.190:969\$990 | 1.467:596\$670 | 1.833:015\$120 | 544:301\$140 | 357:954\$870 |
| } Sobral | 647:149\$570 | 616:118\$630 | 533:245\$330 | 594:483\$610 | 113:904\$240 | 51:633\$020 |

(a) Em virtude da disposição do contracto, não foi incluída na despesa de custeio a quantia de 1.480:545\$458, dispendida com a conservação da Via Permanente.
 (b) Não estão incluídas as despesas accessorias.
 (As importancias em itálico representam déficites).

| | | | | | | |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Central do Rio Grande do Norte..... | 129:748\$800 | 169:878:700 | 346:528:709 | 434:203\$905 | 216:779\$909 | 264:325\$205 |
| Natal a Itamatahy..... | 412:906\$640 | 422:006\$600 | 370:376\$530 | 439:513\$870 | 42:530\$110 | 17:507\$270 |
| Conde d'Eu..... | 1.192:254\$440 | 1.263:999\$380 | 842:188\$560 | 1.023:866\$910 | 350:065\$860 | 240:132\$470 |
| Central de Pernambuco... | 2.143:005\$910 | 2.274:125\$550 | 1.309:465\$110 | 1.715:984\$970 | 833:540\$800 | 558:140\$380 |
| Sul de Pernambuco..... | 666:725\$490 | 721:999\$740 | 621:140\$600 | 752:065\$890 | 45:58:8890 | 30:066\$150 |
| Central de Alagoas e ramal | 992:321\$730 | 1.194:964\$870 | 692:789\$730 | 935:414\$120 | 299:532\$000 | 259:550\$750 |
| Ribeirão a Cortez..... | 65:258\$030 | 64:437:360 | 89:325:330 | 97:029\$170 | 24:067\$300 | 32:591\$810 |
| Recife a S. Francisco.... | 2.343:274\$380 | 2.555:823\$560 | 1.203:634\$700 | 1.581:944\$440 | 1.139:639\$380 | 973:879\$120 |
| Paulo Afonso..... | 48:393\$890 | 45:865\$920 | 120:077\$360 | 103:819\$560 | 74:683\$470 | 57:953\$640 |
| Bahia a S. Francisco e ramal..... | 2.497:240\$546 | 2.843:793\$424 | 2.588:104\$627 | 3.108:035\$446 | 90:864\$081 | 264:242\$022 |
| Rede Bahiana | 903:727\$361 | 906:913\$998 | 861:525\$177 | 944:610\$228 | 42:205\$384 | 37:696\$230 |
| Rede Sul Mineira..... | 4.872:933\$346 | 5.336:293\$667 | — | 778:570\$626 | — | 115:208\$514 |
| Bahia e Minas..... | — | 893:779\$140 | — | — | — | 1.041:086\$180 |
| Formiga a Goyaz..... | 248:894\$269 | 345:553\$042 | 3.421:857\$722 | 4.295:212\$517 | 246:059\$237 | 337:234\$472 |
| Goyaz | 92:389\$880 | 290:355\$061 | 169:653\$264 | 475:740\$669 | 77:263\$334 | 185:385\$608 |
| Itapura a Corumbá..... | 34:666\$770 | (a) | 131:741\$770 | — | 100:075\$000 | — |
| Maricá..... | — | 23:081\$220 | — | 98:105\$896 | — | 72:021\$876 |
| Paraná..... | 6.295:487\$666 | 6.133:676\$387 | 2.876:719\$145 | 3.436:801\$865 | 3.418:768\$521 | 2.696:874\$522 |
| D. Thereza Christina..... | 162:251\$140 | 168:164\$786 | 314.941\$280 | 291.964\$118 | 152:690\$140 | 123:189\$332 |

(a) Passou para a administração da União.

| DESIGNAÇÃO | RECEITA | | DESPESA (a) | | SALDO OU DEFICIT | |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Blumenau a Hansa..... | — | 126.276\$010 | — | 145.242\$250 | — |
| Viação Ferrea do Rio Grande do Sul... | 12.932.888\$456 | 14.432.474\$640 | 7.207.841\$045 | 8.791.634\$130 | 5.725.047\$411 | 5.640.840\$510 |
| Itaquy a S. Borja..... | — | 124.775\$503 | — | 119.603\$123 | — | 5.172\$380 |
| Sommas..... | 43.346.585\$706 | 48.308.560\$345 | 27.419.287\$608 | 35.109.095\$276 | 15.927.298\$098 | 13.199.465\$069 |

III — Concedidas com garantia de juros

| | | | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------|
| Victoria } a Minas } | Victoria á Itabira..... | 1.361.327\$955 | 4.455.972\$153 | 1.397.571\$016 | 1.690.484\$267 | 36.243\$61 | 234.512\$114 |
| | Curralinho á Diamantina.. | 88.438\$110 | 158.587\$850 | 177.371\$332 | 280.073\$495 | 88.933\$222 | 192.385\$645 |
| Caxias a Cajazeiras | Central de Macahé..... | 132.856\$769 | 115.684\$153 | 110.549\$221 | 137.538\$105 | 22.307\$548 | 91.853\$952 |
| | Barão de Araruama..... | 67.440\$388 | 57.648\$664 | 108.859\$420 | 123.198\$901 | 41.419\$032 | 65.550\$237 |
| Leopoldina } Railway } | Santo Eduardo a Itapemirim | 132.269\$992 | 124.278\$474 | 185.309\$396 | 240.824\$274 | 53.039\$404 | 116.545\$800 |
| | Sommas..... | 403.378\$953 | 441.112\$214 | 363.214\$869 | 408.678\$970 | 40.164\$084 | 33.433\$244 |

(a) Não estão incluídas as despesas accessorias.

| | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| Baurú a Itapura..... | 1.171.505\$240 | 1.295.992\$180 | 1.304.227\$500 | 1.496.442\$380 | 132.722\$260 | 200.452\$900 |
| Mogyana — Jaguára a Araguary..... | 1.356.754\$595 | 1.440.654\$723 | 1.252.525\$036 | 1.500.295\$956 | 104.229\$359 | 59.641\$233 |
| Sorocabana { Linha de Tibagy..... | 1.625.431\$800 | 1.800.902\$000 | 780.658\$288 | 1.013.349\$574 | 844.773\$512 | 767.552\$426 |
| | 1.738.483\$400 | 1.594.085\$160 | 930.502\$800 | 1.179.591\$971 | 807.980\$600 | 414.493\$189 |
| S. Paulo- Rio Grande { Itararé ao Uruguay..... | 3.161.758\$297 | 3.323.147\$848 | 3.552.140\$837 | 3.759.604\$027 | 390.382\$540 | 436.456\$179 |
| | 180.330\$371 | 723.531\$686 | 267.154\$011 | 836.482\$728 | 86.623\$647 | 113.951\$742 |
| Quarahim a Itaqui..... | 401.766\$049 | 419.523\$038 | 444.517\$877 | 367.099\$905 | 12.751\$828 | 52.428\$133 |
| | 11.821.941\$919 | 12.950.125\$163 | 10.844.601\$603 | 13.050.664\$533 | 977.340\$310 | 100.559\$390 |
| Sommas..... | | | | | | |

IV — Concedidas sem garantia de juros

| | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Recife a Limoeiro e ramaes..... | 2.297.193\$420 | 2.575.667\$230 | 1.435.792\$380 | 1.572.922\$250 | 861.402\$840 | 1.002.744\$980 |
| Leopoldina e ramal..... | 2.936.018\$992 | 3.158.738\$820 | 1.840.696\$650 | 2.003.825\$120 | 1.395.322\$332 | 1.154.913\$700 |
| Sumidouro..... | 100.745\$336 | 112.371\$913 | 338.512\$205 | 382.411\$080 | 237.766\$869 | 270.039\$167 |
| Leopoldina/ Railway { Carangola e ramal..... | 1.162.278\$349 | 1.564.761\$219 | 926.695\$448 | 1.212.310\$163 | 235.582\$901 | 352.451\$056 |
| | 650.981\$796 | 550.817\$686 | 718.105\$420 | 731.177\$980 | 67.123\$624 | 180.960\$294 |
| Sul do Espirito Santo..... | 332.012\$008 | 300.385\$483 | 239.734\$840 | 286.399\$590 | 92.277\$168 | 13.985\$893 |
| Caravellas e ramal do Alegre | | | | | | |
| Norte..... | 2.179.683\$296 | 2.643.556\$041 | 1.413.783\$060 | 1.605.697\$780 | 766.895\$236 | 1.007.858\$261 |

| DESIGNAÇÃO | RECEITA | | DESPESA (a) | | SALDO OU DÉFICIT | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Corcovado..... | 82.642\$700 | 71.110\$400 | 63.588\$695 | 67.487\$954 | 19.054\$005 |
| Banana..... | 46.305\$000 | 36.052\$682 | 48.186\$240 | 53.439\$242 | 1.881\$240 | 17.386\$560 |
| Rezende á Bocaina..... | 40.832\$910 | 46.491\$959 | 55.971\$281 | 61.155\$570 | 15.323\$371 | 14.663\$611 |
| Santos a Jundiahy..... | 32.393.200\$240 | 34.412.477\$600 | 20.022.903\$700 | 22.555.176\$710 | 12.370.294\$540 | 11.857.300\$890 |
| Rio Claro..... | 12.583.802\$569 | 14.595.272\$321 | 6.822.792\$822 | 8.995.935\$743 | 5.761.009\$747 | 5.599.336\$578 |
| Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal..... | 2.818.120\$707 | 2.909.865\$599 | 2.092.363\$617 | 2.434.953\$069 | 735.737\$090 | 474.912\$530 |
| Sommas..... | 57.623.819\$313 | 62.947.568\$953 | 36.018.150\$558 | 41.962.892\$251 | 21.605.668\$755 | 20.983.676\$702 |

(a) Não estão incluídas as despesas accessorias.

Unidades transportadas a um kilometro

Unidades transportadas a um kilometro

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS A UM KILOMETRO | | ANIMAES-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|-------------------------|-----------------------|------|---|------|-------------------|------|-----------------------|------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| Central do Brasil..... | — | — | 14.481.828 | — | 94.003.318 | — | 305.257.957 | — |
| Rio do Ouro..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Oeste de Minas..... | 12.202.273 | — | 809.746 | — | 44.846.161 | — | 22.047.990 | — |
| Itapura a Corumbá..... | — | — | — | — | — | — | — | — |

I - Administradas pela União

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Madeira-Mamoré..... | 2 059.531 | 2.441.027 | 10.234 | 13.993 | 145.929 | 303.937 | 2.511.091 | 3.133.347 |
| Rêde Ceará-Piauhy { Baturité..... | 13.043.852 | 13.327.620 | 261.353 | 280.414 | 1 470.654 | 2.276.997 | 9.016.657 | 10.565.120 |
| { Sobral..... | 3.144.693 | 3.303.873 | 17.490 | 18.372 | 5.043.167 | 2.965.279 | 2.328.326 | 2.632.484 |

II - Arrendadas

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Madeira-Mamoré..... | 2 059.531 | 2.441.027 | 10.234 | 13.993 | 145.929 | 303.937 | 2.511.091 | 3.133.347 |
| Rêde Ceará-Piauhy { Baturité..... | 13.043.852 | 13.327.620 | 261.353 | 280.414 | 1 470.654 | 2.276.997 | 9.016.657 | 10.565.120 |
| { Sobral..... | 3.144.693 | 3.303.873 | 17.490 | 18.372 | 5.043.167 | 2.965.279 | 2.328.326 | 2.632.484 |

| | 941.994 | 1.223.504 | 8.707 | 11.744 | 36.768 | 47.028 | 398.434 | 388.081 |
|-----------------------------------|------------|------------|---------|---------|------------|-----------|------------|------------|
| Central do Rio Grande do Norte... | | | | | | | | |
| Natal a Itamatahy | 2.646.636 | 3.156.987 | 78.412 | 77.809 | 271.262 | 269.007 | 3.198.818 | 2.642.563 |
| Conde d'Eu | 6.586.343 | 7.167.006 | 170.531 | 172.977 | 244.581 | 345.351 | 5.934.055 | 5.645.617 |
| Central de Pernambuco | 20.128.985 | 21.006.296 | 308.547 | 283.609 | 968.712 | 1.077.841 | 10.570.132 | 12.563.302 |
| Sul de Pernambuco | 7.985.442 | 8.499.979 | 117.270 | 119.832 | 399.374 | 450.338 | 6.692.420 | 10.084.334 |
| Central de Alagoas e ramal... | 7.853.043 | 8.798.973 | 135.319 | 178.381 | 527.961 | 488.926 | 5.991.123 | 6.559.590 |
| Ribeirão a Cortez | 531.095 | 496.829 | 6.753 | 8.691 | 6.582 | 3.339 | 960.409 | 1.182.715 |
| Recife a S. Francisco | 15.161.456 | 14.917.860 | 256.950 | 262.759 | 401.131 | 553.289 | 19.759.176 | 15.341.050 |
| Paulo Afonso | 144.650 | 135.759 | 371 | 316 | 12.437 | 9.891 | 253.804 | 232.515 |
| Bahia a S. Francisco e ramal. | 24.542.975 | 29.067.366 | 140.726 | 158.390 | 5.534.147 | 9.193.528 | 15.571.889 | 22.597.646 |
| Rede Bahiana | 3.569.179 | 4.753.515 | 39.612 | 33.975 | 224.570 | 504.202 | 4.351.589 | 4.194.157 |
| Bahia e Minas | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rede Sul Mineira | 26.177.820 | — | 644.431 | — | 30.475.052 | — | 20.807.221 | — |
| Formiga a Goyaz. | 744.258 | 1.137.200 | 10.507 | 27.839 | 673.517 | 1.592.166 | 960.440 | 1.101.466 |
| Goyaz | 536.262 | 1.404.308 | 5.810 | 20.047 | 89.488 | 339.444 | 445.107 | 872.124 |
| Araguary a Catalão | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Itapura a Corumbá | 445.428 | — | 1.631 | — | 35.198 | — | 103.109 | — |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS A UM KILOMETRO | | ANIMAES-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|------------------------------------|-----------------------|------------|---|-----------|-------------------|------------|-----------------------|-------------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Maricá..... | — | 455.703 | — | 7.920 | — | 21.426 | — |
| Paraná..... | 19.931.479 | 19.729.722 | 397.235 | 484.367 | 1.166.708 | 867.371 | 42.774.319 | 43.598.174 |
| D. Theresza Christina.. | 1.293.748 | 1.437.894 | 22.376 | 19.490 | 58.480 | 55.498 | 790.090 | 745.664 |
| Blumenau a Hansa..... | — | 871.315 | — | 100 | — | 47.440 | — | 324.478 |
| Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 65.726.733 | 75.355.704 | 1.087.716 | 1.476.999 | 20.207.812 | 25.111.140 | 134.058.365 | 155.006.377 |
| Itaquy a S. Borja..... | — | 567.204 | — | 3.327 | — | 15.147 | — | 731.198 |

III - Concedidas com garantias de juros

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------|---------|--------|-------|---------|-------|-----------|---|
| Victoria a Minas.. | 4.350.840 | — | 39.844 | — | 730.798 | — | 6.731.471 | — |
| Victoria a Itabira | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Curralinho á Dia- mautina..... | 404.409 | — | 3.230 | — | 5.121 | — | 521.625 | — |
| Caxias a Cajazeiras..... | 427.249 | 364.332 | 8.447 | 7.840 | 8.200 | 5.860 | 398.078 | — |

| Central de Ma- cagé..... | 205.570 | 209.567 | 4.418 | 5.148 | 1.151 | 1.074 | 140.925 | 113.297 |
|---|------------|------------|---------|---------|------------|------------|------------|------------|
| Leopoldina Railway { Barão de Ara- ruama..... | 299.135 | — | 40.508 | — | 1.847 | — | 282.684 | — |
| S. Eduardo a Itapemirim..... | 2.224.958 | 2.052.712 | 47.168 | 49.513 | 105.461 | 67.460 | 2.080.140 | 2.582.351 |
| Baurú a Itapura..... | 6.692.821 | 8.290.654 | 53.275 | 63.242 | 765.575 | 2.284.174 | 6.876.684 | 8.701.246 |
| Mogyana-Jaguára a Araguary..... | 6.770.047 | 7.153.240 | 108.841 | 97.868 | 3.581.794 | 2.615.424 | 10.990.120 | 10.417.791 |
| Sorocabana ... { Linha de Tibagy.... | 14.473.630 | 14.801.337 | 120.406 | 131.441 | 6.815.007 | 5.038.753 | 9.195.066 | 11.909.785 |
| { Linha de Itararé... | 9.313.309 | 8.154.780 | 182.985 | 181.417 | 14.970.199 | 14.130.928 | 17.614.885 | 15.115.829 |
| S. Paulo-Rio { Itararé ao Uruguay... | 14.937.579 | 13.679.284 | 278.144 | 287.327 | 503.903 | 9.263.283 | 26.722.334 | 26.074.795 |
| { Grande { S. Francisco..... | 1.883.041 | 4.609.492 | 11.151 | 49.166 | 45.968 | 188.429 | 1.060.109 | 4.414.710 |
| Quarahim a Itaquy..... | 1.085.368 | 1.283.366 | 12.653 | 12.944 | 1.263.540 | 1.805.299 | 3.514.362 | 3.017.886 |

IV - Concedidas sem garantias de juros

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------|------------|---------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| Recife a Limoeiro e ramaes..... | 14.047.984 | 15.611.115 | 333.105 | 367.563 | 2.171.267 | 2.470.687 | 13.824.321 | 15.588.742 |
| Leopoldina e ra- mal..... | 11.874.947 | 12.420.246 | 879.345 | 1.390.627 | 2.988.854 | 2.112.292 | 20.819.216 | 18.898.937 |
| Leopoldina Railway Sumidouro..... | 653.856 | 647.100 | 23.440 | 27.750 | 11.970 | 6.344 | 296.559 | 371.851 |
| Carangola e ra- mal..... | 4.314.080 | 4.251.455 | 114.243 | 132.358 | 354.648 | 286.886 | 6.985.691 | 8.289.384 |

Unidades transportadas a um kilometro

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS A UM KILOMETRO | | ANIMAIS-KILOMETRO | | MERCADORIAS KILOMETRO | |
|--|-----------------------|-------------|---|-----------|-------------------|------------|-----------------------|-------------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| Sul do Espirito Santo | 3.049.432 | 2.659.769 | 81.230 | — | 244.315 | — | 2.447.378 | — |
| Leopoldina Railway Caravellas e ramal do Alegre. | 631.184 | 723.227 | 9.178 | — | 37.200 | — | 482.538 | — |
| Norte..... | 42.600.325 | 57.329.860 | 456.305 | — | 47.860 | 44.173 | 6.169.082 | 8.139.745 |
| Corcovado .. | 194.637 | — | — | — | — | — | — | — |
| Bananal..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rezende á Bocaina..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Santos a Jundiaby..... | 444.999.086 | 421.356.982 | 2.492.336 | 2.603.799 | 6.186.739 | 5.627.674 | 223.087.617 | 253.573.601 |
| Rio Claro..... | 64.997.981 | 74.567.793 | 866.265 | 997.670 | 22.704.294 | 17.067.482 | 97.581.265 | 116.268.423 |
| Moyana-Ribirão Preto a Jaguára e ramal | 47.865.697 | 48.437.479 | 242.239 | 227.200 | 5.835.447 | 4.863.289 | 17.898.216 | 17.964.083 |

Receitas médias das unidades transportadas a um kilometro

Receitas médias das unidades transportadas a um kilometro

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS-KILOMETRO | | ANIMAIS-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|-------------------------|------------------------|------|--------------------------------------|------|-------------------|------|-----------------------|------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Central do Brazil..... | - | - | 249 | - | 014 | - | 055 |
| Rio do Ouro..... | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Oeste de Minas..... | 038 | - | 323 | - | 016 | - | 105 | - |
| Itapura a Corumbá..... | - | - | - | - | - | - | - | - |

I — Administradas pela União

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS-KILOMETRO | | ANIMAIS-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|-------------------------|-----------------------|------|--------------------------------------|-------|-------------------|------|-----------------------|-------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Madeira-Mamoré..... | 209 | 201 | 2.441 | 2.544 | 187 | 122 | 1.589 |
| Rede Ceará-Piauí..... | 036 | 037 | 408 | 391 | 020 | 018 | 139 | 130 |
| Sobral..... | 038 | 036 | 599 | 570 | 019 | 031 | 164 | 153 |

II — Arrendadas

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS-KILOMETRO | | ANIMAIS-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|-------------------------|------------------------|------|--------------------------------------|------|-------------------|------|-----------------------|------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| | Central do Brazil..... | - | - | 249 | - | 014 | - | 055 |
| Rio do Ouro..... | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Oeste de Minas..... | 038 | - | 323 | - | 016 | - | 105 | - |
| Itapura a Corumbá..... | - | - | - | - | - | - | - | - |

Madeira-Mamoré.....
 Rede Ceará-Piauí.....
 Sobral.....

Baturité.....

| | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|
| Central do Rio Grande do Norte..... | 047 | 052 | 4.105 | 1.038 | 054 | 071 | 152 | 188 |
| { Natal a Itamataby..... | 053 | 050 | 390 | 395 | 022 | 027 | 070 | 077 |
| { Conde d'Eu..... | 043 | 041 | 465 | 474 | 029 | 025 | 129 | 143 |
| Central de Pernambuco... | 035 | 033 | 420 | 479 | 029 | 030 | 117 | 107 |
| Sul de Pernambuco..... | 022 | 022 | 370 | 423 | 030 | 033 | 062 | 045 |
| Central de Alagôas e ramal | 032 | 032 | 365 | 326 | 021 | 024 | 109 | 123 |
| Ribeirão a Cortez..... | 033 | 032 | 455 | 365 | 045 | 084 | 045 | 037 |
| Recife a S. Francisco..... | 033 | 033 | 504 | 503 | 031 | 024 | 084 | 121 |
| Paulo Afonso..... | 040 | 037 | 748 | 729 | 023 | 026 | 137 | 140 |
| { Bahia a S. Francisco e ramal..... | 033 | 031 | 630 | 609 | 015 | 014 | 088 | 065 |
| { Central da Bahia e ramaes. | 052 | 047 | 661 | 650 | 030 | 026 | 128 | 124 |
| { Bahia e Minas..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rede Sul Mineira..... | 051 | — | 507 | — | 019 | — | 122 | — |
| { Formiga a Goyaz..... | 061 | 061 | 632 | 551 | 038 | 025 | 159 | 180 |
| { Araguary a Catalão..... | 050 | 060 | 514 | 518 | 030 | 038 | 121 | 200 |
| Itapira a Corumbá..... | 046 | — | 683 | — | 028 | — | 176 | — |
| Maricá..... | — | 074 | — | 238 | — | 024 | — | 256 |
| Paraná..... | 044 | 047 | 548 | 543 | 035 | 029 | 115 | 109 |
| D. Theresza Christina..... | 041 | 042 | 540 | 631 | 056 | 058 | 082 | 088 |

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Mogyana — Jagnara a Aragnary..... | 043 | 042 | 496 | 648 | 012 | 015 | 080 | 090 |
| Sorocabana..... | 037 | 037 | 619 | 612 | 027 | 014 | 094 | 088 |
| | | 041 | 512 | 513 | 014 | 013 | 058 | 061 |
| S. Paulo-Rio Grande. | 042 | 045 | 489 | 473 | 018 | 012 | 080 | 065 |
| | | 046 | 654 | 602 | 070 | 029 | 069 | 402 |
| Quarahim a Itaquy..... | 079 | 079 | 855 | 883 | 021 | 020 | 065 | 071 |

IV — Concedidas sem garantias de juros

| | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Recife a Limoeiro e ramaes..... | 039 | 037 | 477 | 485 | 015 | 016 | 108 | 110 |
| Leopoldina e ramal..... | 049 | 052 | 237 | 268 | 021 | 023 | 097 | 111 |
| | | 059 | 340 | 310 | 051 | 041 | 173 | 167 |
| Leopoldina Railway. | 059 | 059 | 398 | 382 | 041 | 043 | 110 | 122 |
| | | 065 | 386 | — | 029 | — | 179 | — |
| Caravellas e ramal do Norte..... | 077 | 065 | 828 | — | 038 | — | 558 | — |
| | | 025 | 465 | — | 097 | 083 | 142 | 127 |
| Corcovado..... | 425 | — | — | — | — | — | — | — |
| Bananal..... | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas médias das unidades transportadas a um kilometro

| DESIGNAÇÃO DAS ESTADAS | PASSAGEIROS-KILOMETRO | | BAGAGENS E ENCOMEN- DAS-KILOMETRO | | ANIMAES-KILOMETRO | | MERCADORIAS-KILOMETRO | |
|---|-----------------------|------|--------------------------------------|------|-------------------|------|-----------------------|------|
| | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 |
| Rezende à Bocaina..... | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Santos a Jundiáhy..... | 036 | 039 | 470 | 507 | 024 | 026 | 116 | 107 |
| Rio Claro..... | 039 | 039 | 615 | 604 | 018 | 018 | 090 | 088 |
| Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal. | 045 | 043 | 531 | 629 | 045 | 045 | 095 | 101 |

INDICE

| | Paginas |
|---|-----------|
| Viação Ferreira da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 31 de dezembro de 1913 | 3 a 16 |
| Informações Gerais..... | 17 a 20 |
| Quadros ns. 1 a 9..... | 21 a 30 |
| Detalhes : | |
| Madeira-Mamoré..... | 31 |
| S. Luiz a Caxias..... | 31 |
| Central do Rio Grande do Norte..... | 32 |
| Timbó a Propriá..... | 32 |
| Prolongamento da Sobral..... | 33 |
| Viação Geral da Bahia..... | 33 |
| Prolongamento da Maricá..... | 34 |
| Norte do Paraná..... | 34 |
| Itaquy a S. Borja..... | 34 |
| Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul..... | 35 |
| Passo Fundo a Uruguay..... | 35 |
| Viação Ceará-Piauí..... | 35 a 38 |
| Estrada de Ferro de Santa Catharina..... | 38 |
| » » » » Goyaz..... | 38 |
| » » » Victoria a Minas..... | 39 |
| S. Paulo-Rio Grande..... | 39 e 40 |
| Estrada de Ferro de Tocantins..... | 40 |
| Sorocabana..... | 40 |
| Trechos de Estradas de Ferro inaugurados ao trafego durante o anno de 1913..... | 41 |
| Estrada de Ferro Madeira-Mamoré..... | 42 a 46 |
| » » » de Tocantins..... | 46 a 78 |
| » » » S. Luiz a Caxias..... | 76 a 82 |
| » » » de Caxias a Cajazeiras..... | 82 a 85 |
| Linha de Viação Cearense — Parte em construção..... | 85 a 101 |
| » » » » » » trafego..... | 101 a 127 |
| Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte..... | 128 a 136 |
| The Great Western of Brasil Railway Company, Limited..... | 136 a 232 |
| Viação Geral da Bahia..... | 232 a 293 |
| Estrada de Ferro Victoria a Minas..... | 293 a 303 |
| » » » do Corcovado..... | 303 a 305 |
| Leopoldina : | 306 |
| Estrada de Ferro do Norte..... | 306 a 314 |
| Ramal do Sumilouro..... | 314 a 321 |
| Linha do Centro : Porto Novo do Cunha á Saúde e ramal de Leopoldina..... | 321 a 327 |

| | Paginas |
|--|-----------|
| Estrada de Ferro de Capivary a Cabo Frio..... | 327 |
| » » » Central de Macahé..... | 327 a 338 |
| Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama | 338 a 343 |
| Estrada de Ferro de Carangola e ramaes de Itabapoana | |
| o Poço Fundo..... | 343 a 375 |
| Estrada de Ferro de Muriaé..... | 375 |
| Companhia viação ferrea de Itabapoana..... | 375 |
| Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeiro de Itape- | |
| mirim..... | 375 a 380 |
| Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo..... | 380 a 384 |
| Ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal do | |
| Castello (Estrada de Ferro de Caravellas)..... | 384 a 389 |
| Estrada de Ferro de Goyaz..... | 390 a 403 |
| Ramal de Uberaba..... | 403 |
| Estrada de Ferro de Bananal..... | 403 a 404 |
| » » » » Rezende a Bocaina..... | 404 a 405 |
| Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Réde Sul Mi- | |
| neira, composta das estradas — Minas e Rio, Muzambinho e | |
| Sapucahy)..... | 405 a 427 |
| Viação de Concessão Federal do Estado de S. Paulo..... | 427 a 490 |
| Estrada de Ferro Noroeste do Brazil..... | 490 a 537 |
| » » » S. Paulo a Goyaz..... | 537 |
| Réde Paraná-Santa Catharina..... | 538 a 643 |
| Viação Ferrea do Rio Grande do Sul..... | 644 a 657 |
| Estrada de Ferro Quarahim a Itaquy, inclusive Ponte Interna- | |
| cional..... | 657 a 665 |
| Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja..... | 666 a 674 |
| Linhas Estrategicas do Rio Grande do Sul..... | 674 a 676 |
| Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá..... | 676 a 688 |
| Estrada de Ferro de Therezopolis..... | 688 e 689 |
| Movimento financeiro das Estradas Federaes em 1913..... | 690 a 694 |
| Unidades transportadas a um kilometro..... | 695 a 700 |
| Receitas médias das unidades transportadas a um kilometro.... | 701 a 706 |

