

52-2-10

RELATORIO

APRESENTADO AO

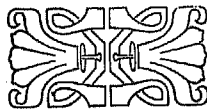
Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Dr. Marciano de Aguiar Moreira

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

ANNO DE 1915



385.0981
B82S

* * RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL * 1919

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1916

Excmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra,

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

No desempenho de um dever regulamentar, cabe-me a honra de apresentar a V. Ex. o relatório dos trabalhos verificados, durante 1915, nas estradas sob alçada desta Inspectoria.

Tendo eu sido investido das funções, para que se dignou V. Ex. indicar meu nome, já em setembro do referido anno,— bem curto foi o prazo que tive para manifestar a minha acção. Todavia, espero que, nas providencias que houve logar tomar em tão escasso tempo, esteja patenteado o espirito de dedicação que me anima no exercicio do cargo e que se veja em mim um decidido auxiliar do benemerito programma, segundo o qual V. Ex. tão patrioticamente encaminha os graves negocios desse alto Ministerio.

M. Aguiar Moreira,

Inspector.

INDICE

	Pags.
Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1915.	V
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.	1
Estrada de Ferro de Tocantins.	6
Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias.	8
Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras.	17
Rêde de Viação Cearense.	20
Viação Ferrea dos Estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagoas, linhas da Great Western, pags. 69, 80 a.	106
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.	72
Viação Geral da Bahia.	106
Estrada de Ferro Victoria a Minas.	181
The Leopoldina Railway Company, Estrada de Ferro do Norte.	190
Estrada de Ferro Central de Macahé.	195
Estrada de Ferro Barão de Araruama.	199
Estrada de Ferro Carangola e ramaes.	205
Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim.	221
Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo.	228
Ramal do Sumidouro.	235
Linha de Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina.	240
Linha de Bom Jesus de Itabapoana.	245
Linha Villa Nova — Cardoso Moreira — Campos.	245
Estrada de Ferro Maricá (prolongamento).	246
Ramal de Capivary a Cabo-Frio.	253
Estrada de Ferro do Bananal.	254
Estrada de Ferro Rezende á Bocaina.	255
Estrada de Ferro Corcovado.	256
Estrada de Ferro Therezopolis.	260
Rêde Sul Mineira.	264
Estrada de Ferro de Goyaz.	304
Viação de concessão federal do Estado de S. Paulo.	313
S. Paulo Railway Company.	314
Linha de Baurú a Itapura.	320

	Pags.
Companhia Mogyana de Estrada de Ferro e Navegação, linha do Rio Grande e ramal de Caldas.	325
Linha de Catalão (entre Jaguára e Araguary)	330
Linha de Igarapava a Uberaba, em trafego	335
Linha de Igarapava a Uberaba, em construcção, pags. 337 e.	363
Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pags. 338, 344, 345, 364 e	365
Linhas colomaes subvencionadas pela União	346
Sorocabana Railway Company	347
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.	365
Estrada de Ferro do Paraná.	403
Estrada de Ferro D. Thereza Christina	420
Estrada de Ferro Santa Catharina.	452
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	459
Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul.	482
Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul	493
Movimento de cargas, mercadorias, bagagens, encomendas e animaes. (Dados e coefficients do trafego).	500
Movimento geral de passageiros no anno de 1913, em serviço remunerado. .	502

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil
em 31 de dezembro de 1915

Pags.

rande

325
330
335
363
363
346
347
305
403
420
452
459
482
493
500
502

maes.

lo.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total

I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO

S. LUIZ A CAXIAS — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	370,941	—	370,941
COROATÁ AO TOCANTINS — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	(a) 105,000	105,000
RECIFE A PEDRAS DE FOGO — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	(b) 130,900	130,900
CENTRAL DO BRASIL	2.288,892	361,530	61,399	2.711,821
BITOLA DE 1 ^m ,00	971,493	199,886	—	1.171,379
Central a S. Christovão	3,542	—	—	3,542
S. Christovão a Barra do Pirahy	104,578	—	—	104,578
Barra do Pirahy a Parahyba do Sul	75,792	—	—	75,792
Entre Rios a Juiz de Fóra	77,819	—	—	77,819
Bemfica a Lafayette	173,533	—	—	173,533
Barra do Pirahy a Norte	389,919	—	—	389,919
Ramal da Gamboa	1,008	—	—	1,008
» de S. Diogo	0,291	—	—	0,291
» » Angra dos Reis	(c) 81,183	61,283	—	143,468
» » Paracamby	8,306	—	—	8,306
» » Paraopeba	(d) 26,397	137,603	—	164,000
» » Jockey Club	1,202	—	—	1,202
» da Penha	1,179	—	—	1,179
» do Campinho	0,449	—	—	0,449
» de Saladero	1,305	—	—	1,305
» do Morro da Mina	7,320	—	—	7,320
» de Andrade Pinto	8,383	—	—	8,383
» do Bangú	2,408	—	—	2,408
» » Matadouro	3,270	—	—	3,270
Circular de D. Clara	1,662	—	—	1,662
Ligação — Engenho de Dentro	1,945	—	—	1,945
BITOLA DE 1 ^m ,00	1.235,614	161,644	61,399	1.458,657
Burnier a Pirapóra	508,009	—	—	508,009
Chave Zieze a Parahyba	156,537	—	—	156,537
Ramal de Porto Novo	63,771	—	—	63,771

(a) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913; (b) decreto n. 10.613, de 17 de dezembro de 1913; (c) Deodoro a Mangaratiba; (d) Joaquim Murfínho a Camapan.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Santa Barbara	76,312	—	—	76,312
» » Montes Claros.	(a) 77,101	114,900	61,399	253,400
» » Piranga	56,977	—	—	56,977
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Lima Duarte	(b) 14,695	35,369	—	50,064
» » Marianna	59,391	—	—	59,391
» » Deodoro.	3,022	—	—	3,022
» » Santa Rita de Jacutinga	(c) 89,993	11,375	—	101,368
Chave de Valença a Barra Longa	59,849	—	—	59,849
Ligação — Taboas a Commercio.	17,705	—	—	17,705
» — Governador Portella a Chave Barão de Vassouras	42,937	—	—	42,937
Circular da Pavuna	4,062	—	—	4,062
BITOLA MIXTA	81,785	—	—	81,785
Barra a Parahyba do Sul.	3,143	—	—	3,143
Parahyba a Entre Rios	10,405	—	—	10,405
Julz de Fôra a Bemica	13,461	—	—	13,461
Lafayette a Burnier	35,653	—	—	35,653
Alfredo Maia a S. Christovão	1,320	—	—	1,320
S. Christovão a Chave Zieze	8,030	—	—	8,030
Burnier à Metallurgica	9,718	—	—	9,718
RIO DO OURO :				
BITOLA DE 1 ^m ,00	126,339	—	—	126,339
Cajú a S. Pedro.	59,990	—	—	59,990
Ramal de D. Anna Nery.	1,202	—	—	1,202
» do Engenho de Dentro	2,070	—	—	2,070
» da Penha	6,515	—	—	6,515
» do Xerem e Sub-ramal de Mantiquira.	35,014	—	—	35,014
Ramal do Registro	1,184	—	—	1,184
» do Tinguá	12,180	—	—	12,180
» de João Pinto.	5,667	—	—	5,667
» da Represa	2,607	—	—	2,607
OESTE DE MINAS	1.485,716	205,714	—	1.691,430
BITOLA DE 0 ^m ,76	721,217	42,020	—	763,237
Sítio a Paraopeba.	601,800	(d) 42,020	—	643,820
Ramal de Aguas Santas	11,800	—	—	11,800

(a) De Curalinho a Buenopolis; (b) Bemica a Penido; (c) Juparanã a Barbosa Gonçalves; (d) Ramaes de Barbacena (10,500) e Abaeté (31,km.530); a construção destes ramaes foi iniciada e interrompida por falta de verba.

Total	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
		Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
76,312	Ramal de Ribeirão Vermelho	42,000	—	—	42,000
253,490	» » Itapeperica	34,558	—	—	34,558
56,977	» » Claudio	26,194	—	—	26,194
14,343	» » Pitanguy	4,865	—	—	4,865
50,054	BITOLA DE 1 ^m ,00	749,188	163,694	—	912,882
50,301	Barra Mansa a Angra dos Reis	62,400	41,034	—	103,434
3,022	Lavras a Barra Mansa	285,251	—	—	285,251
101,369	Alvaro Botelho a Formiga e ramal de Itapeperica	136,110	49,629	—	185,739
59,849	Divinópolis a Bello Horizonte	155,816	—	—	155,816
17,705	» » Porto Real	69,554	73,031	—	142,585
42,937	Ramal do Bom Jardim	12,456	—	—	12,456
4,662	» de Pará	27,001	—	—	27,001
81,785	BITOLA MIXTA	15,311	—	—	15,311
3,148	Ribeirão Vermelho a Lavras	9,311	—	—	9,311
10,405	» » a Alvaro Botelho	6,000	—	—	6,000
13,451	LORENA A ITAJUBÁ — BITOLA DE 1 ^m ,00	20,000	—	61,366	81,366
35,653	ITAPURA A PORTO ESPERANÇA — BITOLA DE 1 ^m ,00	837,000	—	—	837,000
1,320	CRUZ ALTA A SANTO ANGELO — BITOLA DE 1 ^m ,00	(7) 78,500	48,500	—	127,000
8,030	UBERABA A VILLA PLATINA — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	275,423	275,423
9,718	S. PEDRO A PELOTAS — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	466,800	466,800
126,339	S. PEDRO A S. LUIZ E RAMAL DE S. BORJA — BITOLA DE 1 ^m ,00 (b)	—	417,574	—	417,574
59,900	ALEGRETE A QUARAHY — BITOLA DE 1 ^m ,00 (c)	—	117,600	—	117,600
1,202	S. SEBASTIÃO A SANT'ANNA DO LIVRAMENTO — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	159,900	—	159,900
2,070	BASILIO A JAGUARÃO — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	113,634	—	113,634
6,515					
35,014					
1,184					
12,180					
5,667					
2,607					
1.691,430					
763,237					
613,820					
11,800					

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS

MADEIRA-MAMORÉ:

BITOLA DE 1^m,00:

Porto Velho a Guajará-Mirim	364,481	—	—	364,481
RÊ DE CEARÁ-PIAUHY — BITOLA DE 1 ^m ,00 (c)	758,864	169,020	1.129,129	2.056,093

(7) Cruz Alta a Rio Branco; (b) Pelo decreto n. 11.637, de 25 de agosto de 1915 foi rescindido o contracto com João Corrêa e Irmão e o Banco da Provincia; (c) O decreto n. 11.692, de 25 agosto de 1915, declarou a caducidade do contracto de arrendamento, e, por aviso n. 119, de 31 do mesmo mez, foi assumida a administração da rede pela Inspectoria Federal das Estradas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
BATURITÉ	423,628	114,000	336,505	874,133
Fortaleza a Macapá	(a) 413,482	51,000	105,577	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 a Itapipoca	—	58,000	76,560	134,560
SOBRAL	335,236	55,000	793,624	1.182,860
Camocim a Therezina	(b) 335,236	36,000	289,936	661,172
Girão a Cratêus	—	—	217,220	217,220
Amarração a Campo Maior	—	19,000	285,468	304,468
CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE — BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Natal a Caicó e ramal de Macau	144,318	(c) 65,000	35,695	245,013
RÊDE GREAT WESTERN — BITOLA DE 1 ^m ,00	1.476,357	12,571	176,483	1.665,410
Natal a Itamatahy	164,620	—	—	164,620
Conde d'Eu e prolongamento para Pichuy	194,633	12,571	113,651	320,855
Central de Pernambuco, Central a Flores	269,268	—	30,000	299,268
Ligação com a Recife a Limoeiro	9,984	—	—	9,984
Timbaúba a Pilar	39,230	—	—	39,230
Recife a S. Francisco	124,739	—	—	124,739
Ligação com a Central de Pernambuco	6,222	—	—	6,222
Sul de Pernambuco e ramal da União	193,908	—	—	193,908
Central de Alagóas, ramal e prolongamento	194,069	—	32,831	226,900
Ribeirão a Cortez	28,657	—	—	28,657
Ribeirão a Barreiros	55,695	—	—	55,695
Paulo Afonso, Piranhas a Jatobá	115,136	—	—	115,136
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80,196
RÊDE DE VIAÇÃO DA BAHIA — BITOLA DE 1 ^m ,00	1.708,543	442,325	1.808,049	3.958,917
Bahia ao Joazeiro	575,440	—	—	575,440
Alagoínhas a Propriá e ramal de Capella	440,173	—	—	440,173
S. Felix a Bandeira de Mello	254,600	—	—	254,600
Ramal da Feira de Sant'Anna	45,060	—	—	45,060

(a) Fortaleza a Iguatú; em construção; de Iguatú ao Cedro, (b) Camocim a Cratêus. (c) Sendo: 38 kilometros de Lages a Caicó e 27 kilometros de Lages a Macau.

Total	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
		Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
874,133	Ramal Machado Portella	13,400	—	—	13,400
630,050	Sub-ramal de S. Gonçalo	3,600	—	—	3,600
7,246	Bahia e Minas, Caravellas e Theophilo Ottoni	376,270	—	—	376,270
2,900	Bomfim a Sítio Novo e ramaes	—	177,492	182,123	359,614
45,768	Machado Portella a Carinhanha	—	100,000	462,500	562,500
53,600	Bandeira de Mello a Brotas	—	50,060	276,000	326,000
134,560	Cajueiro a Cipó	—	—	102,600	102,600
1.182,860	Variante de S. Gonçalo	—	10,925	—	10,925
661,172	Bom Jesus a Tremedal	—	—	207,627	207,627
217,220	Theophilo Ottoni a Tremedal	—	100,000	487,200	587,200
304,468	Variante do Cabrito	—	3,908	—	3,908
245,013	PARANÁ (a) — BITOLA DE 1 ^m ,00	407,001	—	—	407,001
1.665,410	NORTE DO PARANÁ (b) — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
164,620	Curityba a Rocinha	43,397	—	—	43,397
320,855	SANTA CATHARINA (c) — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
299,268	Blumenau a Hansa	69,700	—	83,179	152,879
9,984	D. THERESA CHRISTINA (c) — BITOLA DE 1 ^m ,00 (c)	118,096	—	—	118,096
39,230	Imbituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
124,730	Ramal da Laguna	6,996	—	—	6,996
6,222	RÉDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL — BITOLA DE 1 ^m ,00	2.172,085	—	—	2.172,085
193,908	Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão	766,238	—	—	766,238
226,900	Santa Maria a Marcellino Ramos	535,234	—	—	535,234
28,657	Cacequy a Rio Grande	490,037	—	—	490,037
55,695	Neustadt a Taquara	53,002	—	—	53,002
115,136	Couto a Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
80,196	Montenegro a Caxias	116,592	—	—	116,592
3.959,917	Entroncamento a Sant'Anna do Livramento	158,564	—	—	158,564
575,440	Accesso a Margem do Taquary	2,108	—	—	2,108
440,173	Ramal fluvial de Pelotas	2,718	—	—	2,718
254,600	Ramal da Costa do Mar	17,281	—	—	17,281
45,060					

(a) A sua extensão era de 416,995 km, reduzida a 407,001 km, com a supressão do ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas, autorizada pelo aviso n. 6, de 14 de janeiro de 1914. (b) Concessão estadual. Em virtude do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, devia ser encampada, havendo, porém, sido adiada a encampação para quando o Governo julgar opportuno de conformidade com a clausula IV do contracto de 7 de agosto de 1915. (c) As estradas de ferro do Paraná, Santa Catharina e Thereza Christina fazem parte da rede Paraná-Santa Catharina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
ITAQUY A S. BÓRJA — BITOLA DE 1 ^m ,00.	123,930	—	—	123,930
GOYAZ — BITOLA DE 1 ^m ,00.	471,621	571,035	503,572	1.546,228
Formiga a Catalão	(x) 238,258	275,559	86,183	600,000
Araguary a Goyaz	(b) 210,122	72,910	366,591	649,623
Goyandira a Catalão	23,241	—	—	23,241
S. Pedro a Uberaóa	—	222,566	50,798	273,364
RÊDE SUL MINEIRA — BITOLA DE 1 ^m ,00.	1.249,671	242,792	83,700	1.576,163
Cruzeiro a Santa Rita de Cassio.	(c) 532,566	51,514	—	584,080
Ramal de Passos — Guaxupé a Passos (j)	29,300	95,398	—	125,698
» da Campanha	85,970	—	41,400	127,370
» de Alfenas	7,578	—	42,300	49,878
Linha Sapucahy — Passa Tres ao Rio Eleuterio.	591,257	—	—	591,257
Ramal do Tres Corações a Lavras	—	94,880	—	94,880
PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE MARICÁ — BITOLA DE 1 ^m ,00				
Nilô Peçanha a Iguaba Grande	65,180	—	—	65,180

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

TOCANTINS :

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Cametá a S. João de Araguaya	45,000	13,000	(e) 434,111	492,111
CAXIAS A CAJAZEIRAS — BITOLA DE 1 ^m ,00.	78,000	—	—	78,000
VICTORIA A MINAS — BITOLA DE 1 ^m ,00	599,678	41,934	248,512	889,224
Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira	443,162	41,934	248,542	733,638
Currallinho a Diamantina.	147,516	—	—	147,516
LEOPOLDINA RAILWAY: BITOLA DE 1 ^m ,00	185,322	—	—	185,322
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	—	51,440
Central de Macahê.	42,620	—	—	42,620
Santo Eduardo a Moniz Frelre	91,253	—	—	91,253
S. PAULO-RIO GRANDE — BITOLA DE 1 ^m ,00.	1.308,940	145,130	1.028,903	2.482,973
Itararé a Uruguay	883,206	—	—	883,206

(x) Formiga a S. Pedro de Alcantara. (b) Araguary a Roncador. (c) Cruzeiro tião do Paraíso. (j) Guaxupé a Cerrada. (e) Decreto n. 10,240, de 28 maio de 1913. a S. Sebos-

Total	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
		Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
143,930	Linha da Serrinha	44,980	—	—	44,980
1.546,228	Ramal de Paranapanema — Jaguarihyva a Ourinhos	(a) 52,960	7,940	158,914	218,914
600,000	S. Francisco ao Rio Paraná	327,794	138,699	723,989	1.180,482
649,623	Ramal de Guarapuava	—	—	146,000	146,000
23,241	NOROESTE DO BRASIL :				
273,364	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
1.576,163	Baurú a Itapura	436,480	—	—	436,480
584,080	MOGYANA — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
125,698	Jaguára a Araguay	281,118	—	—	281,118
127,370	SOROCABANA E ITUANA — BITOLA DE 1 ^m ,00				
49,170	Capão Bonito a Porto Tibiriça	(b) 326,400	118,740	167,820	612,960
594,257	Tatuly a Itararé	250,047	—	—	250,047
94,820	PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO FUNILENSE (c) :				
65,180	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
	Arthur Nogueira a Padua Salles	42,000	—	—	42,000
	MOGY DAS CRUZES A FAZENDA DO RIO CLARO (c) — BITOLA DE 1 ^m ,00	—	19,500	—	19,500
	S. PAULO A GOYAZ (c) :				
	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
	Monte Azul a Villa Olympia	39,790	—	—	39,790
	DOURADO (c) :				
	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
492.111	Porto Rangel a Ayrosa Galvão	40,000	—	—	40,000
78,000	ITABAPOANA A BOM JESUS (c) — BITOLA DE 1 ^m ,00				
881,204	AMPARO INDUSTRIAL (c) :				
733,688	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
147,516	Villa Nova a Campos	—	20,000	—	20,000
185,322	BARREIROS A SERTÃOZINHO (c) — BITOLA DE 1 ^m ,00				
51,440		—	15,763	—	15,763
42,629	IV — CONCEDIDAS SEM GARANTIA DE JUROS				
91,253	GREAT WESTERN — BITOLA DE 1 ^m ,00:				
2.482,982	Recife a Limoeiro e Timbubá	141,055	—	—	141,055
883,206	LEOPOLDINA RAILWAY — BITOLA DE 1 ^m ,00				
a S. Sebosa	Porto Novo a Saúde	1.076,253	—	51,100	1.130,413
		375,940	—	—	375,940

(a) Jaguarihyva a S. José. (b) Capão Bonito a Cardoso de Almeida. (c) Goza de subvenção de 15:000\$ por kilometro.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
Ramal de Visto Alegre à Leopoldina. . .	12,651	—	—	12,651
» » Sumidouro.	91,959	—	—	91,959
Carangola — Campos a Porciuncula. . .	169,187	—	—	169,187
» — Ramal de Murundú a Santo Eduardo.	20,626	—	—	20,626
» — Ramal de Itaperuna a Poço Fundo.	33,536	—	—	33,536
Norte — Praia Formosa a Entroncamento.	46,138	—	—	46,138
Victoria a Itapemirim.	158,855	—	—	158,855
Itapemirim à Espera Feliz.	146,177	—	—	146,177
Ramal de Coitinho a Castello.	21,184	—	—	21,184
Capivary a Cabo Frio.	—	—	54,160	54,160
CORCOVADO : (a) — BITOLA DE 1 ^m ,00. . .	3,840	—	—	3,840
BANANAL — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Saude a Bananal.	28,450	—	—	28,450
REZENDE A BOCAINA — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Oliveira Botelho a Barreiros.	38,810	—	—	38,810
PAULISTA :				
BITOLA DE 1 ^m ,60	308,875	14,340	26,000	349,215
Rio Claro a Araraquara.	127,486	—	—	127,486
Ramal de Jahu.	143,211	—	—	143,211
Rio Claro a Ityrapina.	—	14,340	26,000	40,340
» de Baurú.	38,178	—	—	38,178
MOGYANA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00	315,975	—	152,489	467,564
Ribeirão Preto a Jaguára.	191,475	—	—	191,475
Ramal de Caldas.	76,137	—	—	76,137
Igarapava a Uberaba.	47,463	—	—	47,463
Mogymirim a Santos e ramal.	—	—	152,489	152,489
SOROCABANA E ITUANA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Prolongamento para Santos.	—	—	183,000	183,000
S. PAULO RAILWAY — BITOLA DE 1 ^m ,60 :				
Santos a Jundiáhy (b).	139,466	—	—	139,466
QUARAHIM A ITAQUY — BITOLA DE 1 ^m ,00 (c).	175,597	—	—	175,597

(a) Estrada de Ferro electrica, com cremalheira. (b) Linha dupla. (c) A garantia de juros concedida a esta estrada cessou a 5 de maio de 1913.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total

V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS

12,651	Estado do Pará	306,288	—	—	306,288
91,959	BRAGANÇA — BITOLA DE 1^m,04	265,688	—	—	265,688
169,187	Belém a Bragança	233,173	—	—	233,173
20,626	Ramaes de Pinheiro e outros	32,515	—	—	32,515
33,536	BITOLA DE 0^m,60 :				
46,138	Ramaes de Benjamin Constant e Prata	40,600	—	—	40,600
158,855	Estado do Rio Grande do Norte	37,690	—	—	37,690
146,177	E. F. MOSSORÓ :				
21,184	BITOLA DE 1^m,00 :				
54,160	Porto Franco a Mossoró (a)	37,690	—	—	37,690
3,840	Estado de Pernambuco	38,156	—	—	38,156
28,450	BITOLA DE 1^m,20 :				
38,810	Recife a Caxangá	25,430	—	—	25,430
349,215	BITOLA DE 1^m,40 :				
127,486	Recife a Olinda e Beberibe	12,726	—	—	12,726
143,211	Estado da Bahia	413,504	34,200	—	447,704
49,340	BITOLA DE 1^m,00 :				
38,178	Nazareth a Toca da Onça	194,929	—	—	194,929
467,564	Ramal de Amargosa	26,755	—	—	26,755
191,475	Santo Amaro e ramaes.	81,000	11,000	—	92,000
76,137	Centro Oeste da Bahia	52,120	—	—	52,120
47,463	Ilhéos a Conquista (b)	58,700	23,200	—	81,900
153,489	Estado do Rio de Janeiro	1.106,335	—	—	1.106,335
183,000	LEOPOLDINA RAILWAY	934,967	—	—	934,967
139,466	BITOLA DE 1^m,00 :				
175,597	Nitheroy a Macuco	178,665	—	—	178,665
	Ramal de Macahé	146,494	—	—	146,494
	» » Cantagallo	77,612	—	—	77,612
	Imbetiba a Miracema	241,830	—	—	241,830
	Araruama a Triumpho	40,105	—	—	40,105
	Ramal de Magdalena	27,224	—	—	27,224
	Campos a Santo Amaro	38,588	—	—	38,588

(a) Concedida pelo Estado a Albuquerque & C.; contracto de 25 de agosto de 1910. (b) Até Itabuna.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Campista	42,049	—	—	42,049
{ Campos a Atafona	13,730	—	—	13,730
{ Martins Lage a Colomins	—	—	—	—
Grão Pará	91,809	—	—	91,809
{ Mauá a S. José do Rio Preto	36,861	—	—	36,861
{ Areal a Piracema	—	—	—	—
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
UZINA BARCELLOS A S. BENTO — BITOLA DE 1 ^m ,00	22,730	—	—	22,730
UZINA 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	800,753	80,803	177,197	1.058,753
LEOPOLDINA RAILWAY — BITOLA DE 1 ^m ,00	736,755	12,803	—	749,558
Ponte Nova a São Sebastião de Matipó (a)	77,234	12,813	—	90,047
Recreio ao Manhuassú	266,540	—	—	266,540
Ramal de Pirapetinga	31,261	—	—	31,261
Cysneiros a Paraokena	17,738	—	—	17,738
Patrocínio a S. Paulo	17,688	—	—	17,688
Cataguazes a Mirahy	36,100	—	—	36,100
Sereno a João Pinheiro	12,630	—	—	12,630
Piracema á Ligação (b)	156,684	—	—	156,684
Guarany a Pomba	27,469	—	—	27,469
Furtado de Campos a Juiz de Fora	67,841	—	—	67,841
Sub-ramal de Mar de Hespanha	25,570	—	—	25,570
PARAOPEBA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00	12,000	—	—	12,000
ESTRADAS DE FERRO FEDERAES BRASILEIRAS — BITOLA DE 1 ^m ,00	51,998	—	100,500	152,498
Sub-ramal de S. José do Paraíso	51,998	—	—	51,998
Ouro Fino a Belo Horizonte	—	—	100,500	100,500

(a) Ponte Nova a S. Pedro dos Ferros. (b) A ponte está a 12,981 metros distante de Entre Rios.

Total	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
		Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
42,049	PARACATU' :				
13,730	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
91,809	Martinho Campos a Dores do Indayá	—	60,000	70,697	136,697
36,861	RAPOSOS A MORRO VELHO :				
	BITOLA DE 0 ^m ,60	—	8,000	—	8,000
65,900	Estado de S. Paulo	4.072,203	312,965	115,920	4.501,177
	PAULISTA	851,398	86,460	—	938,358
	BITOLA DE 1 ^m ,60	281,022	86,460	—	357,482
	Jundiahy a Descalvado	223,773	—	—	223,773
35,520	Ramal de Rio Claro	16,875	—	—	16,875
34,000	» » Santa Veridiana	49,374	—	—	49,374
22,730	Nova Odessa a Piracicaba	—	46,120	—	46,120
11,000	Rio Claro a Ityrapina	—	49,349	—	49,349
2,218	BITOLA DE 1 ^m ,00	520,468	—	—	520,468
1.058,753	Araraquara a Barretos	204,114	—	—	204,114
749,558	Ramal de Agudos	120,552	—	—	120,552
99,037	» » Mogy-Guaassú	92,711	—	—	92,711
266,540	» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
31,261	» » Ribeirão Bonito	49,115	—	—	49,115
17,738	BITOLA DE 0 ^m ,60	59,408	—	—	59,408
17,668	Ramal de Santa Rita	36,568	—	—	36,568
36,100	» de Descalvado	13,840	—	—	13,840
12,630	MOGYANA	1.093,189	—	115,920	1.209,109
156,684	BITOLA DE 1 ^m ,00	1.008,695	—	115,920	1.124,615
27,469	Campinas a Ribeirão Preto	316,242	—	—	316,242
67,841	Ramal de Amparo	48,019	—	—	48,019
35,570	» » Soccorro	31,630	—	—	31,630
12,000	» » Itapira	50,000	—	—	50,000
153,498	» do Pinhal	36,474	—	—	36,474
51,998	» de Vargem Grande e prolongamento	19,516	—	(a) 43,940	63,456
100,500	* » » Mocóca e sub-ramal de Boiada	72,115	—	29,700	101,815
	» de Guaxupé	(b) 44,806	—	(c) 43,280	87,086
	» » Santos Dumont a Cajurú	60,000	—	—	60,000
	» » Sertãozinho e ligação com a Paulista	41,181	—	—	41,181
	Ramal de Santa Rita do Paraíso	156,760	—	—	156,760

(a) Prolongamento para Espirito Santo do Rio do Peixe. (b) Inclusive o trecho mineiro. (c) Itahyquara a Santo Antonio da Barra.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
S. Simão a Ribeirão Preto	120,600	—	—	120,600
Ligação com a Paulista — Monteiro a Guataparã	11,412	—	—	11,412
BITOLA DE 0 ^m ,60	84,494	—	—	84,494
Ramal de Serra Negra.	40,188	—	—	40,188
> > Cravinhos e prolongamento .	28,662	—	—	28,662
Sub-ramal de Jandaya.	15,644	—	—	15,644
SOROCABANA E ITUANA	888,979	—	—	888,979
BITOLA DE 1 ^m ,00	888,979	—	—	888,979
S. Paulo a Baurú	438,439	—	—	438,439
Ramal de Tatuhy	21,803	—	—	21,803
> > Tietê	8,069	—	—	8,069
> > Pirajú.	25,380	—	—	25,380
> > Porto Martins e Araquá . . .	36,950	—	—	36,950
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiay	43,100	—	—	43,100
> > João Alfredo	17,428	—	—	17,428
> do Rio Pardo	23,890	—	—	23,890
Itaicy a Campinas	33,661	—	—	33,661
Ramal de Itatinga	13,253	—	—	13,253
S. PAULO RAILWAY.	107,694	—	—	107,694
BITOLA DE 1 ^m ,00	107,694	—	—	107,694
Campo Limpo á Vargem.	76,910	—	—	76,910
Ramal de Piracaia.	39,784	—	—	39,784
S. PAULO — GOYAZ — BITOLA DE 1 ^m ,00 :	91,642	14,300	—	105,642
Bebedouro a Monte Azul	30,642	—	—	30,642
Bebedouro a Ibitiúva	20,000	—	—	20,000
Passagem a Viradouro	41,000	14,000	—	55,000
S. PAULO — MINAS — BITOLA DE 0 ^m ,60 .	136,600	—	—	136,600
Bento Quirino S. Sebastião do Paraíso (a)	136,600	—	—	136,600
ITATIBENSE :				*
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,097
ARARAQUARA (b)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	267,136	13,000	—	280,136

(a) Sendo 105,000 kilometros até Morro da Mesa, no Estado de S. Paulo e 30,600 kilometros até S. Sebastião, no Estado de Minas Geraes. (b) Companhia Estrada de Ferro Norte de S. Paulo

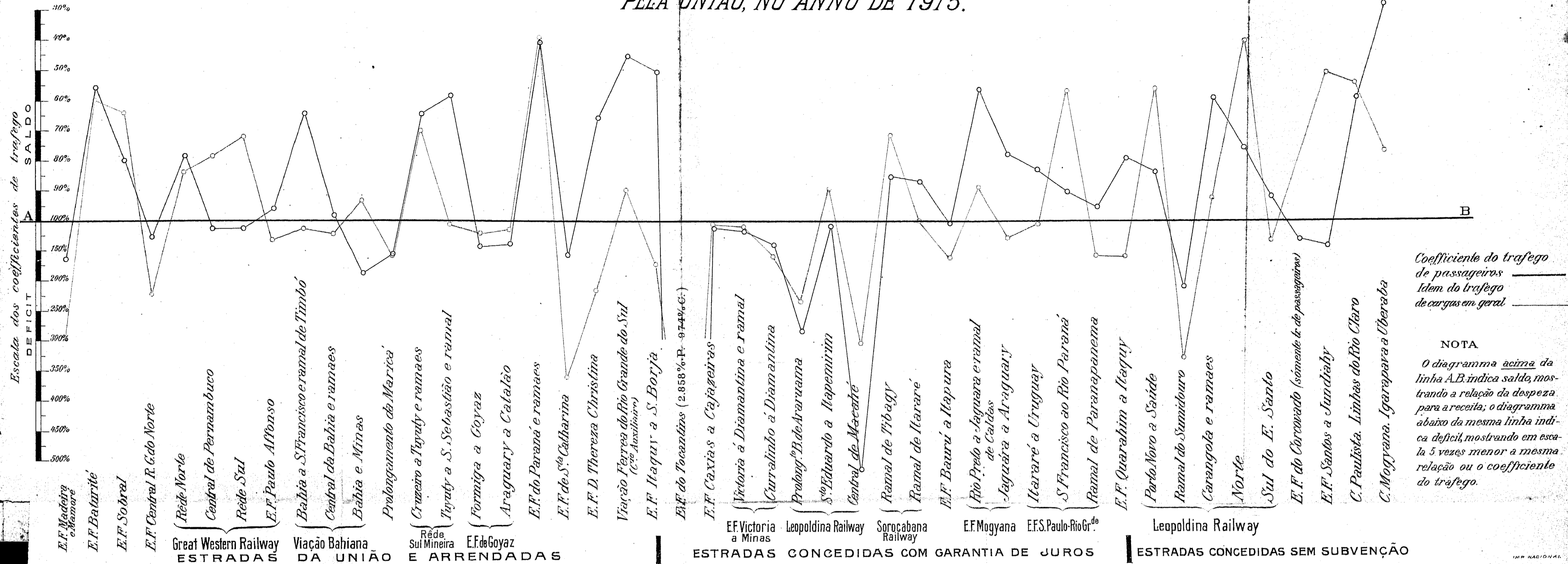
Total	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
		Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
120,600	Araraquara a S. José do Rio Preto . .	228,136	—	—	228,136
11,412	Ramal de Santa Josepha — Sylvania a Tabatinga	(a) 39,000	13,000	—	52,000
84,494	DOURADO	233,368	—	—	233,368
40,188	BITOLA DE 1 ^m ,00	109,368	—	—	109,368
28,662	Ribeirão Bonito a Bariry	83,248	—	—	83,248
15,644	Tabatinga a Itapolis	26,120	—	—	26,120
888,979	BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
888,979	Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,000
438,439	FUNILENSE :				
21,803	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
8,069	Carlos Botelho a Arthur Nogueira . . .	52,263	—	—	52,263
25,380	SANTOS A SANTO ANTONIO DE JU- QUIÁ :				
36,950	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
227,006	Santos a Juquiá	159,482	—	—	159,482
43,100	RAMAL FERREO CAMPINEIRO :				
17,428	BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
23,890	Campinas a Cabras e ramal	41,444	—	—	41,444
33,661	TRAMWAY DA CANTAREIRA	43,000	—	—	43,000
13,253	BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
107,694	Mercado á Cantareira	25,000	—	—	25,000
107,694	Ramal de Guapira	18,000	—	—	18,000
76,910	TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO :				
30,784	BITOLA DE 1 ^m ,44 :				
105,642	Domingos de Moraes á Represa do Gua- piranga	10,500	2,660	—	13,160
30,642	MELHORAMENTOS MONTE ALTO :				
20,000	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
55,000	Ibitirama a Monte Alto	9,000	—	—	9,000
135,600	JABOTICABAL :				
136,600	BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
20,097	Jaboticabal ao kilometro 36,400 (b) . .	26,000	10,400	—	36,400
	BRASILIAN RAILWAY :				
	BITOLA DE 1 ^m ,000 :				
280,136	Juquiá á Barra do Juquiá	—	24,237	—	24,237

kilometros até
de S. Paulo

(a) Sylvania a Curupá. (b) Jaboticabal a Lusitania.

DESCRIÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA			Total	
	Em transitio	Em construção	Com estudos aprovados		
CAMPOS DO JORDÃO :					
BITOLA DE 1 ^{ra} .00 :					
Pindamonhangaba à Villa Jaguaribe	—	46,760	—	46,760	
SUL PAULISTA :					
BITOLA DE 1 ^{ra} .00 :					
Villa Leopoldina a Juquitiba	—	85,720	—	85,720	
PERU'S-PIRAPORA :					
BITOLA DE 0,60	16,000	29,728	—	45,728	
AGRICOLA FAZENDA DUMONT :					
BITOLA DE 0 ^{ra} .60 :					
Ribeirão Preto a Dumont	24,000	—	—	24,000	
Estado do Rio Grande do Sul	11,250	—	—	11,250	
PÓRTO ALEGRE A TRISTEZA :					
BITOLA DE 1 ^{ra} .00	11,250	—	—	11,250	
RESUMO					
Pertencentes a União.	Administradas pela União.	4.836,147	1.795,393	1.100,888	7.732,728
	Arrendadas.	9.173,044	1.502,723	3.019,426	14.495,573
Concedidas pela União	Com garantia de juros ou subvenção kilometrica	3.623,775	389,726	1.079,382	5.892,883
	Sem garantia de juros	2.227,421	14,340	415,649	2.057,410
Concedidas pelos Estados	5.726,268	427,958	223,117	7.507,353	
Totales	26.646,955	4.130,150	7.508,842	38.285,947	

DIAGRAMMA DO RESULTADO DO TRAFEGO DE PASSAGEIROS E DE CARGAS EM GERAL, SALDO OU DEFICIT, NAS ESTRADAS DE FERRO FISCALISADAS PELA UNIÃO, NO ANNO DE 1915.

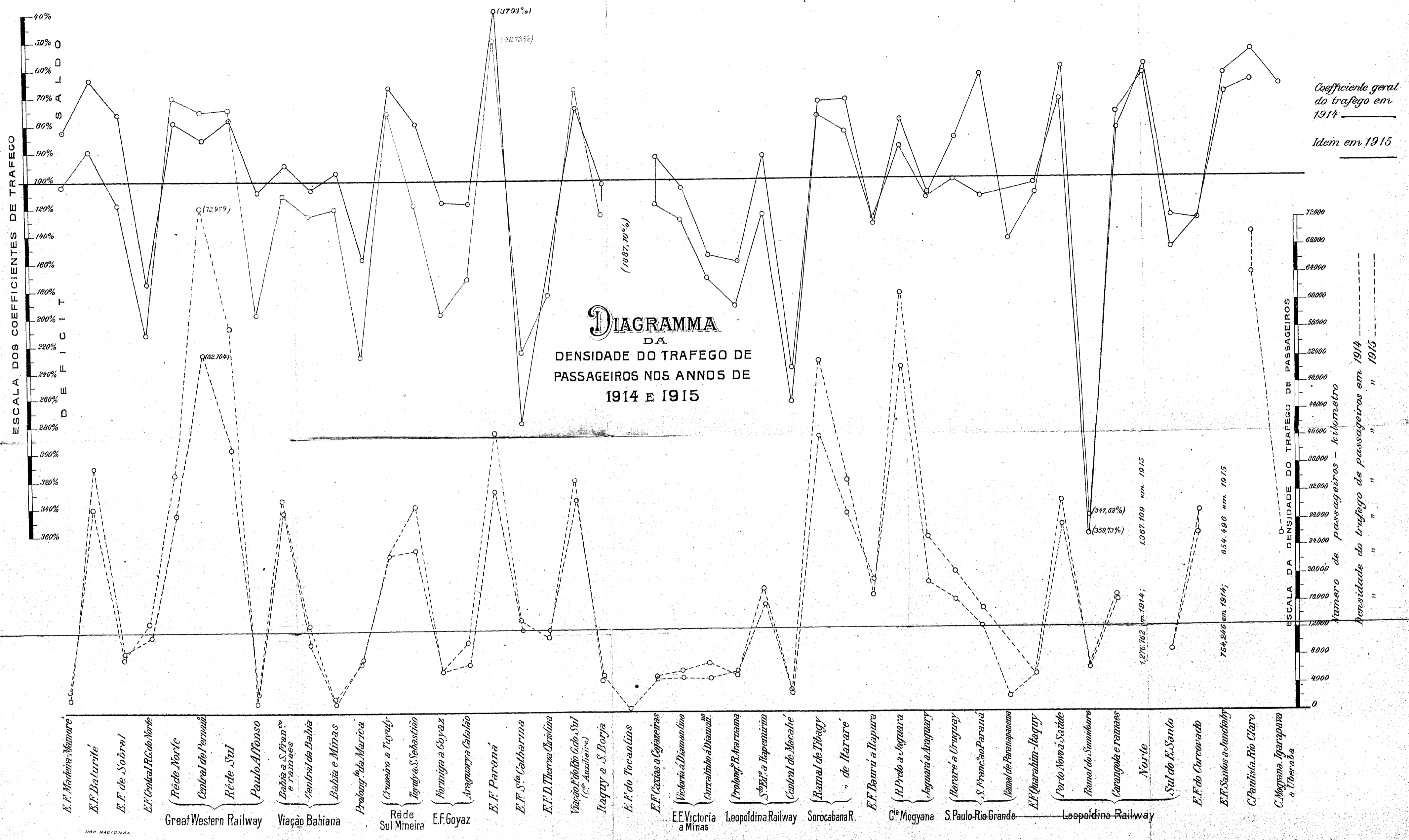


Coefficiente do tráfego de passageiros —
 Idem do tráfego de cargas em geral —

NOTA
 O diagramma acima da linha A.B. indica saldo, mostrando a relação da despesa para a receita; o diagramma abaixo da mesma linha indica deficit, mostrando em escala 5 vezes menor a mesma relação ou o coefficiente do tráfego.

ESTRADAS DA UNIÃO E ARRENDADAS | ESTRADAS CONCEDIDAS COM GARANTIA DE JUROS | ESTRADAS CONCEDIDAS SEM SUBVENÇÃO

DIAGRAMMA DOS COEFFICIENTES GERAES DO TRAFEGO NOS ANOS DE 1914 E 1915



IMR NACIONAL

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Extensão em trafego. km.
364,260

A estrada tem o seu ponto inicial em Porto-Velho, á margem direita do rio Madeira, no Estado do Amazonas, e termina em Guajará-Mirim, á margem direita do rio Mamoré, no Estado de Matto Grosso.

Actos que a regem -- Decreto n. 6.403, 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. 8.776, de 7 de junho de 1911; decreto n. 2.379, de 7 de junho de 1912; contracto de 27 de novembro de 1913.

Esta via-ferrea, de propriedade da União, arrendada á Madeira-Mamoré Railway Company, custou á União, até 31 de dezembro de 1915, a seguinte somma: 45.230.005\$696 (papêl) e £ 949.250-0-0 (ouro).

Movimento financeiro

Recetta	2.916:273\$016
Despeza	2.391:899\$050
Saldo	524:373\$966
Coefficiente de trafego	82,08 %
Idem em 1914	103,01 %

A recetta e despeza dos dois ultimos annos, discriminadamente, são as que constam dos seguintes quadros:

Recetta comparativa

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (numero)	17.499	211:760\$599	15.655	276:430\$200	1.544	- 64:719\$700
Bagagens e encomendas (toneladas)	90,472	21:993\$300	93,819	96:129\$600	3,370	- 14:131\$300
Animacs (numero)	847	20:909\$200	560	14:416\$000	287	+ 6:433\$200
Mercadorias (toneladas)	10.025,407	2.439:355\$000	9.543,4	2.370:805\$935	481,707	+ 68:549\$915
Armazenagens	—	1:671\$000	—	702\$300	—	+ 93\$300
Telegrapho e telephone.	—	9:405\$400	—	3:880\$400	—	+ 215\$700
Diversas e eventuaes.	—	62:924\$516	—	17:033\$330	—	+ 45:840\$286
Recettas accessorias	—	143:563\$400	—	305:613\$995	—	- 157:055\$595
Total	—	2.916:273\$016	—	3.030:121\$610	—	- 113:843\$594

Nota — A differença para menos na recetta de passageiros proveio da diminuição do transporte médio, que desceu de 73,70, em 1914, a 44,96, em 1915.

Despeza comparativa

DESIGNAÇÃO	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração e direcção geral.	423:434\$118	577:926\$861	— 154:492\$743
Telegrapho e telephone	41:744\$200	113:941\$934	— 72:197\$734
Trafego ;			
Serviço central.	45:177\$290	93:780\$763	— 48:603\$473
Serviço dos trens	33:730\$673	110:158\$807	— 76:428\$134
Serviço das estações	124:489\$630	141:792\$391	— 17:302\$761
Locomoção :			
Serviço central.	30:531\$230	49:103\$227	— 18:571\$997
Tracção	120:732\$688	150:855\$422	— 30:122\$734
Officinas e depositos	109:082\$008	158:937\$904	— 49:855\$896
Via permanente e edificios :			
Serviço central.	60:254\$580	192:087\$136	— 122:832\$556
Conservação.	927:954\$583	1.084:004\$885	— 156:050\$302
Edificios	108:712\$420	181:313\$393	— 72:600\$973
Despesas accessorias.	357:053\$630	267:574\$527	+ 89:481\$103
Total.	2.391:899\$050	3.121:477\$270	729:578\$220

Quadro das Receitas e Despezas totaes desde o inicio do trafego

ANNOS	RECEITAS	DESPEZAS	SALDO OU DEFICIT	COEFFICIENTES 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 %
1914	3.030:121\$610	3.121:477\$270	— 91:355\$660	103,01 %
1915	2.916:273\$016	2.391:899\$050	524:373\$966	82,08 %

Ainda em 1915 perdurou a causa principal que determinou o decrescimento da receita no anno de 1914: a queda brusca do custo da borracha amazonense, que, como se sabe, é a unica fonte de renda do grande valle do Amazonas.

A receita decresceu de 113:848\$564 em relação á do anno anterior; mas, comparando as verbas do quadro de receita, vê-se que essa diminuição não proveio do transporte de mercadorias, que augmentou, mas da renda do transporte de passageiros e bagagens e da renda accessoria, que não faz parte, propriamente, do trafego.

Quanto á despeza geral, houve um abaixamento de 729:578\$220, que teve como consequencia o restabelecimento do saldo, embora pequeno, comparado com os anteriores, e que fora interrompido pelo *deficit* de 1914. Todas as verbas da despeza soffreram decrescimento, salientando-se a da via permanente e edificios, cujo abaixamento, em relação ao anno anterior, foi de 351:083\$831.

Trafego

Percurso dos trens e vehiculos :

Durante o anno percorreram a linha 3.273 trens, que fizeram o percurso total de 132.314 kilometros, sendo 26.371 em serviços não retribuidos.

Trens em serviços remunerados :

	Numero	Percurso kilometrico
Trens mixtos.	2.875	82.841
» de cargas.	107	23.102
» em serviço da construcção.	158	
Total	3.140	105.943
Trens em serviço de lastro e em serviço não retribuido	133	26.371

Percurso dos vehiculos

Em serviço remunerado :

	Kilometros
Carros de passageiros.	110.270
» » bagagens e encomendas	86.210
» » animaes	14.218

Wagons de mercadorias :

Carregados.	414.442
Vasios	37.362
Total	662.502

Em serviço não remunerado :

Wagons em serviço de lastro e outros	265.563
--	---------

Movimento de passageiros

Passageiros transportados a qualquer distancia :

	Numero
Pagando	15.732
Por conta do Governo Federal	447
» » » Estadual	168
Gratis em serviço de colonização e outros	862
Total.	17.499

Movimento de bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia :

	Toneladas
Pagando	90,330
Por conta do Governo Federal	0,070
» » » Estadual	0,072
Total.	90,472

Movimento de animaes transportados a qualquer distancia :

	Numero
Pagando	844
Por conta do Governo Estadual	3
Total.	847

FERENÇAS

154:492\$743
72:197\$754

48:603\$473
76:428\$134
47:302\$761

48:571\$997
30:122\$734
49:855\$896

122:832\$356
156:050\$302
72:600\$973
89:481\$103

729:578\$220

inicio

COEFFICIENTES
DE TRAFEGO

43,47 %
52,44 %
103,01 %
82,08 %

cimento da
nense, que,

mas, com-
provelo do
de passa-
amente, do

teve como
om os ante-
da despeza
ujo abaixa-

Quadro dos transportes de mercadorias nos dois ultimos annos

DESIGNAÇÃO	PESO EM KILOGRAMMAS	
	1915	1914
Borracha.	4.451.001	4.112.000
Café	122.148	86.800
Assucar	449.873	399.400
Tecidos fabricados no paiz	42.020	11.300
Fumo.	43.346	43.600
Cereaes	436.583	376.700
Aguardente	128.600	120.200
Xarque	285.711	236.200
Couro	56.811	31.000
Sal	334.763	310.900
Diversos	3.474.245	3.815.300
Total	10.025.107	9.543.400

Serviço telegraphico:

	Numero
Telegrammas pagando.	2.372
» gratis	11.326
Somma	13.698

Taxas de utilização dos carros e wagões:

Dos carros de passageiros.	13,49 %
Dos wagões de mercadorias	29,05 %

Receitas e despesas médias geraes do trafego, em serviço retribuido

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA		POR TREM-KILOMETRO		POR DOIS EIXOS-VEHICULO-KILOMETRO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Receita	7:603\$612	7:479\$568	26\$124	23\$707	2\$088	2\$042
Despesa.	5:590\$230	7:834\$795	19\$207	23\$273	1\$536	2\$138

Unidades de trafego

As unidades de trafego em serviço remunerado com os respectivos percursos médios constam do seguinte:

UNIDADES	NÚMERO	PERCURSOS MÉDIOS
Passageiros-kilometro	734.514	44,96 kilms.
Bagagens e encomendas T.-Kilom.	11.813	130,56
Animaes-kilometro	217.094	256,28
Mercadorias T.-Kilm.	2.362.543	233,66

Receita e despesa médias por unidade de trafego

UNIDADES	PRODUCTO MÉDIO	GUSTO MÉDIO DO TRANSPORTE
Passageiros-kilometro	\$288	\$461
Animaes-kilometro	\$096	\$201
Mercadorias T.-Kilm.	\$033	\$696

Acham-se incluídas em mercadorias as toneladas-kilometro de bagagens e encomendas.

Locomoção

Percursos das locomotivas:

Realizaram as locomotivas o percurso total de 445.674 kilometros, sendo 26.371 em serviço de lastro e outros não remunerados.

Material rodante:

As locomotivas em serviço são 14, sendo duas do typo Consolidation, 11 do typo Mogul e 1 do typo Americano.

Ha em serviço 12 carros de passageiros, sendo tres de 1ª classe, sete de 2ª, e dois mixtos, havendo tambem um carro para inspecção.

Ha 292 wagões: quatro para correio e bagagem; nove para animaes; 57 fechados, para mercadorias; 40 abertos, para mercadorias; 123 plataformas; 40 para lastro e 19 diversos.

Consumo de combustivel, por locomotiva-kilometro:

Carvão, kilog. 8,5 Custo \$427

Via-permanente

Durante o anno foi substituído o seguinte material da via-permanente e do telegrapho:

Trilhos de aço N.	410
Grampos idem	4.110
Dormentes de madeira idem.	58.881
Fios para as linhas telegraphicas m. l.	3.218
Isoladores para os mesmos	144

ACCIDENTES — Deram-se durante o anno tres collisões de trens e 11 descarrilamentos por motivos diversos, resultando ficarem damnificadas duas locomotivas e sete wagões. Ficaram feridas duas pessoas, sendo um empregado da Estrada e outro extranho á mesma e por culpa propria:

\$042
\$138

Estrada de Ferro de Tocantins

	Km.
Extensão em trafego	44,000
Idem em construcção	14,000
Idem com estudos approvados.	434,111

CESSIONARIA — *Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil*

Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital maximo de 30:000\$ (ouro) por kilometro, tendo a Companhia depositado 4.669:312\$ (ouro).

Do Engenheiro, sob cuja fiscalização se encontra hoje a Estrada de Ferro de Tocantins, recebeu esta Inspectoria um resumido relatorio, referindo-se á situação em que se encontra esta estrada, que, de longo tempo, vem contando 44 kilometros, que estão sendo trafegados, de 38 que foram construidos e dos quaes 14 kilometros foram abandonados e sem contar o ramal, que parte do kilometro 44, com a extensão de 3.800 metros, até á ponte de Araguary, á margem do rio Tocantins, que o relatorio não diz si está ou não em trafego.

Uma comissão technica, sob a chefia do Engenheiro Olyntho Couto, está procedendo á revisáo dos estudos de Alcobaça á Praia da Rainha.

Pensa esta comissão, com a revisáo desse traçado, construir um ramal a montante da cachoeira de Itaboca, a pouco mais de 100 kilometros de Alcobaça.

Quadros estatísticos organizados pelo Engenheiro Fiscal accusam as seguintes verbas de receita durante o anno de 1915:

Passageiros.	369 1/2	884\$800
Bagagens e encomendas	710 kilos	33\$760
Animaes (suinos)	27	4\$580
Mercadorias	344.803 kilos	4:432\$680
Telegrammas		9\$000
Total		5:366\$820

tendo sido a despeza representada pelas seguintes verbas:

Administração geral	43:511\$664
Trafego	7:800\$000
Locomoção	17:840\$132
Via permanente — Edificios	28:760\$000
Diversos	3:354\$000
	101:265\$796

donde resulta o deficit de 95:898\$976.

Trafego

Em serviço proprio de trafego circularam 96 trens durante todo o anno, com o percurso total de 4:224 kilometros, o que quer dizer um trem, de ida e volta, por semana, nos 44 kilometros em trafego.

Com os serviços de manobras e os trens de lastro o percurso total das locomotivas elevou-se a 6.176 kilometros.

Computaram os 96 trens em serviço remunerado 334 vehiculos, que fizeram o percurso de 16.896 kilometros.

Receitas e despezas médias geraes em serviço retribuido:

	Receita média	Despeza média
Por kilometro de linha	119\$263	2:250\$331
Por trem-kilometro	1\$263	23\$974
Por dous eixos-vehiculo-kilometro	\$159	2\$997

Movimento de passageiros :

Em carro de 1ª classe	143
» » » 2ª »	226,5
Total	369,5

Bagagens e encomendas tons. 0,710

Animaes :

Gado suino, N. 27

Mercadorias :

		Quantidades	Receita
Borracha tons.		0,337	32\$740
Castanhas idem.		280,285	2:668\$780
Madeiras idem.		2,200	7\$720
Diversas idem.		58,981	1:723\$440
		341,803	4:432\$680

Unidades de trafego

	Numero	Percurso médio km.
Passageiro-kilom.	9.819,5	28,20
Bagagens e encomendas ton.-kilom.	23,847	33,59
Animaes-kilometro	787	29,15
Mercadorias ton.-kilm.	15.983,010	45,76

Receita e despeza médias por unidade de trafego:

	Producto médio	Custo do transporte
Passageiros-kilometro	\$090	2\$589
Mercadorias ton.-kilom., inclusive bagagens e encomendas.	\$279	3\$171

Locomoção

Consta o material rodante e de tracção do seguinte:

- 5 locomotivas, sendo duas em bom estado, uma em estado regular e estando duas encostadas;
- 3 carros mixtos em bom estado;
- 1 carro de inspecção, idem;
- 1 dito de bagagens e encomendas, idem;
- 5 wagões para animaes, idem;
- 14 ditos abertos para mercadorias, idem;
- 7 ditos fechados para mercadorias, idem;
- 3 ditos de lastro.

Quanto à conservação do material rodante, do material fixo e da via permanente, reporto-me ás seguintes palavras do Engenheiro Fiscal, insertas no relatório do anno proximo findo, visto continuar o mesmo estado de abandono:

« Conservação — Não ha a menor observancia ao que tacitamente dispõe a clausula XIV das que foram approvadas pelo decreto 3.812, de 17 de outubro de 1900.

Não ha a menor conservação do material rodante e fixo.

Causa lastima vêr o amontoado de trilhos, *tirefonds* a granel, *chassis*, *trucks*, jogos de trollys, *talus de junção*, que occupam vasta area deste porto de Alrobaça!

Nos dois unicos abrigos existentes estão tres locomotivas apenas e um ou outro wagon, enchendo-os.

Os carros de passageiros, wagons abertos e fechados para lastro, mercadorias e animaes, o de inspecção e o de Correio e bagagens acham-se expostos ao tempo, sem

0\$ (ouro)
o).

Ferro de
uação em
trós, que
ros foram
ensão de
relatorio

está pro-

al a mon-

seguintes

o, com o
bita, por

s locomo-

izeram o

Despeza
média
: 250\$351
23\$974
2\$997

pintura, muitos com as *carrosseries* bastante damnificadas. No kilometro 26 encontraram-se pranchas com as longarinas partidas e quasi todos os *chassis* dos wagons desarmados, presos da mais lamentavel oxydación. Os edificios do porto de Alcobaca: escriptorio, residencia dos engenheiros, estação (que tal nome tenha) etc., carecem de urgentes e inadiaveis reparos.

O leito da estrada, já sufficientemente consolidado, merece ainda alguns reparos.

A linha é quasi toda descoberta, sendo lastrada apenas, e isso mesmo quasi que naturalmente, entre os kilometros 21 e 30, 40 e 44, por se tratar de terreno de areia, onde se encontraria magnifica lastreira para toda a parte construida.»

Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias

Extensão em construcção. Metros
370.944,35

Origina-se esta estrada do decreto legislativo n. 1.329, de 3 de janeiro de 1905, que autorizou o Governo a construí-la.

A Lei orçamentaria fixadora da despeza para o exercicio de 1906, baixada a 30 de dezembro do anno anterior, sob n. 1.453, no art. 17, e as de ns. 1.617 e 1.841, respectivamente de 30 de dezembro de 1906 e 31 de dezembro de 1907, revigoradoras do artigo citado, promulgam, todas, a autorização contida naquelle primeiro decreto.

A Portaria de 30 de outubro de 1905 mandou proceder aos estudos, de modo que a directriz, partindo da capital do Maranhão, na ilha do seu nome, transpuzesse o canal dos Mosquitos para apanhar o continente, em cujo sólo subiria o valle do Itapecurú até á velha cidade de Caxias — ponto de ligação com a Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras.

A comissão nomeada para tal fim, procurando submeter-se a estas instrucções, teve, contudo, por contingencias de ordem topographica, conjugadas ás de ordem economica da linha em vista, de guiar o traçado, em certa extensão, pelo divisor de aguas do Mearim, a ponto de ficar a mesma directriz afastada muitos kilometros das cidades de Coroatá e Itapecurú — ribeirinhas ao rio deste nome.

O decreto n. 6.670, de 3 de outubro de 1907, approvou estes estudos, a que se seguiu o decreto n. 7.073, de 20 de agosto do anno seguinte, autorizando o contracto com a firma Proença, Echeverria & Comp., a que foi a construcção adjudicada, em virtude de concorrência chamada por edital de dezembro de 1907.

Em 22 de dezembro de 1909 os empreiteiros atacaram a construcção por S. Luiz e Rosario, a qual foi logo sustada, por ter a Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro ordenado a revisão do traçado, no intuito de se melhorarem as condições technicas. Esta revisão praticada pelos proprios empreiteiros da construcção, foi, atravez dos estudos organizados, approvada pelos seguintes decretos :

8.353, de 8 de novembro de 1910, referente aos trechos de Rosario a Itapecurú e Caxias a Codó;

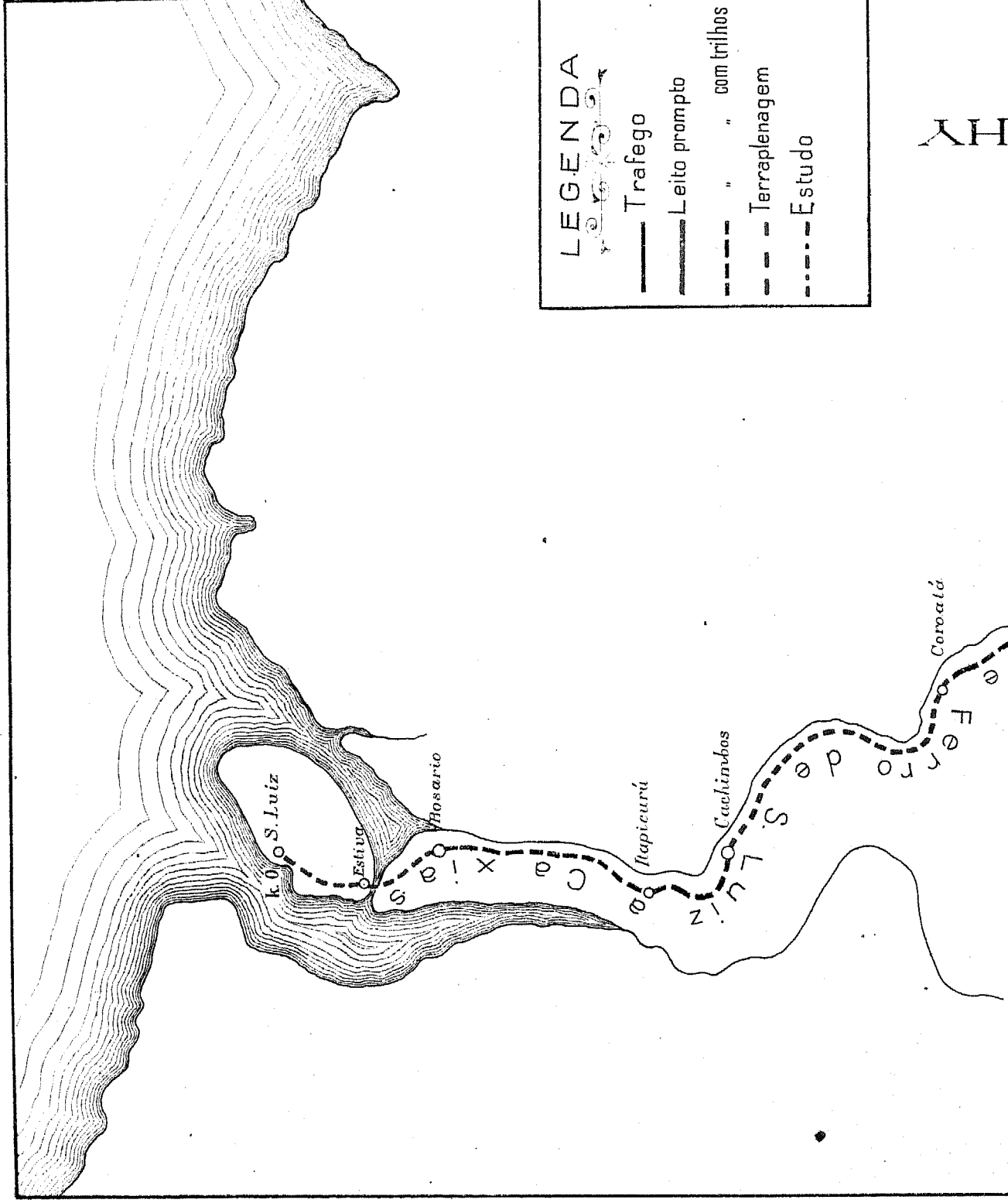
9.697, do 31 de julho de 1912, referente aos trechos Itapecurú-Cachimbos, Cachimbos-Coroatá e Coroatá-Codó;

10.009, de 15 de janeiro de 1913, referente, emfim, ao trecho de São Luiz a Rosario.

Com ella veio a linha ficar, desde o kilometro 48, sempre no valle do Itapecurú, de cuja margem esquerda se aproxima até Caxias, onde atravessa o rio com uma ponte de 70 metros.

Os trabalhos definitivos para abertura do leito da estrada tiveram inicio em 18 de março de 1909, pela extremidade de Caxias; e, ora obedecendo, em certos trechos, a uma lentidão mais pronunciada, ora manifestando-se, em outros, com algum incremento — elles têm proseguido até hoje, tendendo, talvez, para breve conclusão na parte comprehendida entre Rosario e Caxias.

Como execução ao ordenado no Aviso n. 20, de 6 de março de 1913, esta Inspectoria mandou estudar por uma comissão as tabellas de preços em vigor na construcção de que aqui se trata, para que fossem indicadas na tabella que, a titulo de complementar, veio addir-se á contractual, quaes as designações daquella que se achavam nesta repetidas.



LEGENDA

—	Trafego
—	Leito prompto
- - -	" " com trilhos
- - -	Terraplenagem
- - -	Estudo

E. DO MARANHÃO

VIAÇÃO FERREA EM

31 de Dez.º de 1916

Escala 1:1.500.000

E. DO PIAUHY

Pelo officio n. 145 S, de 20 do mesmo mez, foi remettido a esse Ministerio o parecer da referida commissão ; e, em consequencia, expedido o Aviso n. 44, de 16 de abril seguinte, enumerando as exclusões feitas na dita tabella complementar.

Este acto, de imprescindivel necessidade, veio regularizar e desfazer multiphas incoherencias e duvidas que se davam na organização das folhas de medição dos trabalhos executados, pela applicação, a certos serviços, de preços mais altos que os devidos, e-ri da tabella em que se baseou a concorrência á empreitada geral da estrada.

A 16 de junho, tambem do anno ultimo, esta Inspectoria, nos termos do officio n. 295 S, propoz a nomeação de uma commissão de tres membros para inspecionar os serviços. A aceitação desta proposta, por parte desse Ministerio, motivou o Aviso n. 80, de 30 do mesmo mez de junho, que mandou proceder a uma verificação das irregularidades que, porventura, se tivessem dado na execução do contracto de construção da estrada e as responsabilidades dahi resultantes, bem como as causas de augmento do custo comparativamente aos orçamentos approvados; mandando, outrossim, indicar se havia possibilidade de reduzir-se tal custo e avaliar, finalmente, a importancia dos trabalhos ainda por executar.

A commissão desobrigou-se da sua incumbencia, apresentando o relatorio, elaborado no proprio theatro da inspecção, e a esse Ministerio encaminhado pelo officio n. 473 S, daqui expedido a 23 de setembro do anno passado.

A linha toda, com as ligeiras alterações por que passou o projecto, onde a extensão total era de 376453^m,86, ficou encurtada de 5512^m,51 e contendo as seguintes condições technicas :

	Metros	
Extensão total	370.941,35	

	Metros	%
Extensão em tangentes	273.465,80	73,72
" " curvas	97.475,53	26,28
" " nivel	236.553,30	63,77
" " declividades	134.388,05	36,23

	Metros	
Raio minimo empregado	229,26	

	%	
Rampa maxima adoptada	4	

A curva de 229^m,26 de raio, gráo 3 — foi apenas empregada na secção insular, entre S. Luiz e Estiva. No restante, ao longo de 332.326^m,65, o raio minimo a que se recorreu foi o de 301^m,58.

A construção tem sido realizada por partes de extensão variada, assim designadas :

Trecho S. Luiz-Estiva

Todo comprehendido na ilha de S. Luiz, mede 38.614^m,70, que representam um pouco mais da extensão figurada nos estudos approvados, devido a pequenas modificações do projecto.

MOVIMENTO DE TERRAS — A terra-plenagem, para preparo do leito, feita durante o anno, foi de 62.554^m3,982 de pedra solta, havendo-se procedido a uma revisão deste capitulo nas medições anteriormente effectuadas. Isto deu em consequencia descontarem-se 133.323^m3,838 de excavações em terra, conforme se verá da summula dos trabalhos adiante exposta.

O cubo total, movido até 31 de dezembro ultimo, attinge 378.600^m3,819, assim classificado :

	%	
Terra	34	
Pedra solta	65,60	
Rocha	0,40	

Até agora o volume médio é, por metro corrente, igual a 15^m3,144.

Ainda faltam cerca de 13 kilometros para completar-se a abertura da plataforma de todo o trecho.

OBRAS DE ARTE — Ha sete obras de arte especiaes, já construidas. São ellas : duas passagens superiores e duas inferiores, todas de 3^m de luz ; mais uma passagem inferior de 3^m e dous pontilhões em arco, tambem de cinco metros.

Nas obras correntes, que tiveram execução durante o anno, foram empregados 2554^m3,994 de alvenarias diversas.

Contam-se vinte kilometros, em cujo percurso não ha necessidade de mais nenhuma obra de arte.

EDIFICIOS — Estão todos ainda por levantar, bem como os do 2º trecho, até Rosario.

TELEGRAPHO E CERCA DA LINHA — Pouco mais de tres kilometros, apenas, é que carecem de linha telegraphica.

A cerca está assentada em 13 kilometros.

DESPEZAS TOTAES — As despesas, com a designação dos trabalhos e obras a que se referem, são principalmente as que veem na demonstração junta :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES ATÉ 1915	IMPORTANCIAS	QUANTIDADES EM 1915	IMPORTANCIAS EM 1915
Exploração	41.914 ^m ,76	25:147\$056	—	—
Locação	33.800,00	13:520\$000	—	—
Excavações em terra .	129.067 ^m 3,466	92:928\$577	— 133.323 ^m 3,838	— 95:993\$163
" " pedra sólta	249.348,628	648:303\$433	62.554,982	162:642\$953
Excavações em rocha. Alvenaria de tijolos (obras).	184,725	979\$048	—	—
Concreto para obras .	4.863,985	393:399\$103	1.411,497	114:161\$877
Pedra plastica	5.443,967	298:838\$676	1.109,238	61:008\$090
Linha telegraphica . .	482,101	43:389\$090	34,259	3:083\$310
	31.000 ^m ,0	6:200\$000	—	—

Trecho Estiva-Rosario

Conta 31707^m,70 e abrange a passagem do canal do Mosquito, cuja obra de transposição não participa do contracto. Além desta ponte de ligação da ilha ao continente, caracteriza-se o trecho pelo grande aterro dos Perizes, sito nos campos deste nome, formados em região alagadiça e vizinha ao delta do Itapecurú. Nos estudos elle figura englobadamente ao anterior, com a extensão de 70145^m,86.

MOVIMENTO DE TERRAS — Foram durante o anno excavados 32905^m3,384 de terra e 39246^m3,600 de pedra sólta ; volumes estes que concorreram para deixar a terraplenagem do trecho, apenas, com menos de oito kilometros sem leito prompto.

O total extrahido, para formação de côrtes e aterros, anda em 229363^m3,703, dos quaes 32 % são de terra, 65 % de pedra sólta e 3 % de rocha. Isto corresponde a 9^m3,200 de material excavado por metro corrente.

OBRAS DE ARTE — Não houve durante o anno nenhum trabalho concernente a este capitulo. As obras especiaes já construidas são seis : cinco pontes de super-structura metallica, das quaes uma de 12^m de vão e as outras de 5^m, e uma passagem inferior, de 5^m igualmente, situada nos Perizes, 13 kilometros aquiem do Rosario.

VIA PERMANENTE E TELEGRAPHO — Foram assentados 12 kilometros de linha e só 1.000 metros de fio telegraphico.

DESPEZAS TOTAIS -- Eis a situação dos trabalhos e obras executados até 31 de dezembro ultimo, quanto ás parcelas mais importantes :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES ATÉ 1913	IMPORTANCIAS ATÉ 1913	QUANTIDADES EM 1915	IMPORTANCIAS EM 1915
Exploração	33 ^m ,663	20:197\$800	—	—
Locações.	50 ^m ,387	43:624\$600	—	—
Excavações em terra.	72.829 ^m ,885	52:444\$717	32.903 ^m ,384	24:441\$877
" " pedra solta	148.636 ^m ,232	386:434\$226	59.246 ^m ,600	154:041\$184
Excavações em rocha.	7.887,586	41:804\$207	—	—
Alvenaria de tijolos (obras).	1.729,686	139:897\$003	—	—
Concreto para obras	2.847,901	156:634\$555	—	—
Pedra plastica	333,779	21:040\$110	—	—
Linha telegraphica.	13.000 ^m ,0	2:699\$000	1.000 ^m ,0	200\$000
Assentamento da linha	14.000,0	49:000\$000	12.000,0	42:000\$000

Trecho Rosario-Itapecurú

Distingue-se este trecho, de 57.000 metros, por ser o que consumiu maior verba no capitulo « Edificios e Dependencias », pois foi nelle que, além de ter-se levantado uma estação de typo especial, para servir á cidade de Rosario, se erigiram as officinas da estrada.

Durante o anno não se praticou alli trabalho algum. O movimento de terras, como os demais capitulos, concluido desde 1913, é representado pelo volume total de 387422^m,576, deste modo classificado :

	%
Terra	59,19
Pedra solta	40,78
Rocha	0,03

O coeeficiente volumetrico ignala a 10^m,306.

Entre as numerosas obras de arte do trecho contam-se : -- uma ponte de 40^m sobre o rio Carema ; duas de 20^m sobre os rios Rabo de Porco e Pae Monteiro ; duas de 15^m ; duas de 10^m e nove de 5^m, além de 100^m de muros de arrimo e de tres pontilhões abertos. O cubo de alvenarias, necessario para a sua construcção, juntamente com a das obras correntes, montou a 16485^m,161.

Os edificios e dependencias enumeram-se assim :

- 1 estação especial (Rosario).
- 1 estação de 2ª classe (Itapecurú).
- 3 estações de 3ª classe (Recurso, Santa Filomena e Kelrú).
- 5 armazens.
- 5 casas do turmas.
- 3 caixas de agua.
- e officinas com uma rotunda, dois giradores e dois abrigos para carros e vagões.

As alvenarias consumidas nelles perfazom 5358^m,485.

ara da plataforma

idas. São ellas :
: mais uma pas-
metros.

oram empregados

ssidade de mais

o 2º trecho, até

os, apenas, é que

s e obras a que

t :

	IMPORTANCIAS EM 1915
38	93:993\$163
82	162:642\$933
97	114:161\$877
38	61:008\$090
9	3:083\$310

obra de
ilha ao
campos
urú. Nos
86.

84 de terra
a deixar a
sem leito

83^m,703, dos
corresponde a

Concerne a a
ontes de super-
8^m, e uma pas-
metros aquem de

tros de linha e só

DESPESAS GERAES — Da última folha de medição provisória apura-se o resumo que segue:

Designação	Importancias
Estudos definitivos e locação	59:678\$800
Trabalhos preparatorios	54:413\$214
Movimento de terras	4.086:083\$443
Obras de arte	1.403:809\$970
Edificios e dependencias	868:471\$714
Via permanente.	539:438\$880
Linha telegraphica	46:470\$000

Trecho Itapecurú-Cachimbos

Consta de 44 kilometros, que estão preste; a concluir-se.

MOVIMENTO DE TERRAS — Moveram-se em 1915, 20.481^{m³},208 de terra e 974^{m³},767 de pedra solta.

As massas excavadas até 31 de dezembro do anno referido cubam 464.837^{m³},853, com a seguinte discriminação:

	m³	%
Terra	289.814,134	62,35
Pedra solta	171.081,991	36,80
Rocha	3.941,730	0,85

As excavações por metro linear correspondem a 10^{m³},564.

OBRAS DE ARTE — Foram empregados 69^{m³},340 de alvenarias, durante o anno de 1915. Dentre as muitas obras de arte, merecem citação uma ponte de 30 metros sobre o rio Jundiaby; uma de 30 metros sobre o S. Sebastião; oito de 20 metros; duas de 15 metros; duas de 10 metros; uma de oito metros e duas de cinco metros, das quaes uma em arco pleno, todas já construídas.

EDIFICIOS — Só ha uma estação edificada: a de Jundiaby, no kilometro 19, que é de 3ª classe, mas sem armazem independente. Para Cantanhede e Cachimbos estão propostas duas simples paradas.

DESPESAS TOTAES — Até 31 de dezembro ultimo, as medições praticadas no trecho absorveram a somma de 3.467:546\$123, da qual 143:434\$155 são relativos ao anno findo.

As principais importancias e quantidades de obras que lhes deram logar constam da demonstração adiante:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADES ATÉ 1915	IMPORTANCIAS ATÉ 1915	QUANTIDADES EM 1915	IMPORTANCIAS EM 1915
Exploração	38k ^m ,899	35:339\$400	—	—
Locação	39k ^m ,700	15:880\$000	—	—
Excavação em terra	310.295 ^{m³} ,342	223:412\$644	20.481 ^{m³} ,208	14:746\$470
" " pedra solta	172.056 ^{m³} ,738	447:347\$369	974,767	2:534\$394
" " rocha	3.941 ^{m³} ,730	20:891\$469	—	—
Alvenarias para obras.	25.412 ^{m³} ,144	1.803:212\$070	63,004	3:987\$013
" " edificios	463 ^{m³} ,161	11:203\$127	—	—
Pedra plastica	274 ^{m³} ,643	24:717\$870	6,336	570\$240
Assentamento de trilhos	40.900 ^m ,00	143:430\$000	22.900 ^m ,0	80:130\$000
Linha telegraphica	39.400 ^m ,00	7:880\$000	—	—

Trecho Cachimbos-Coroatá

Desenvolve-se ao longo de 62.835^m,75 e apresenta relativo avanço, a excepção do assentamento da linha, que ainda não foi começado.

Movimento de terras — Excavaram-se durante o anno 22.646^m3,848 de terra e 42.374^m3,306 de pedra solta. O total, medido até 31 de dezembro, attinge o volume de 420.913^m3,368, com esta classificação:

	%
Terra	37,45
Pedra solta	60,52
Rocha	2,33

O coeficiente volumetrico que, por achar-se a terraplenagem quasi concluida, póde considerar-se muito proximo do definitivo, tem a expressão de 6^m3,690.

OBRAS DE ARTE — Em obras de arte foram applicados 1.191^m3,014 de alvenarias diversas.

Tambem assentaram-se as superstructuras para vãos livres de 20 metros sobre as aguas do Igarapé Grande e do David, e deu-se execução á montagem inacabada da de 30 metros de vão livre sobre o Peritoró.

As vigas para os vãos, de 30 metros, do Cala-bocca, 20 metros do rio Barriguda, e 15 metros do Mandinga e do Pau de Estopa, já se acham no lugar de emprego, em vias de ser assentadas.

Conta o trecho, ao todo, as seguintes obras:

- 1 ponte de 60 metros.
- 1 " " 30 " .
- 3 pontes " 20 " .
- 3 " " 15 " .
- 3 " " 10 " .
- 7 " " 5 " .
- 1 pontilhão de 4 metros.
- 1 " " 3 " .
- 27 boeiros duplos capeados.
- 36 " simples capeados.
- e 47 boeiros abertos de bocca de corte.

Os edificios, que aliás ainda não tiveram principio, devem ser em muito pequeno numero, pois estão apenas propostas, pela fiscalização local, duas paradas para os pontos denominados Pirapemas e Conceição, as quaes, como as caixas de agua necessarias, as casas de turma e outras pequenas dependencias, não podem significar atraso na conclusão dos serviços, dadas as pequenas proporções dos respectivos typos.

TELEGRAPHO — Foram assentados durante o anno 26 kilometros, elevando-se com isto a 45 a extensão da linha telegraphica, já construida no trecho.

DESPESAS TOTAES — Eis como se exprimem as despesas maiores, feitas até 31 de dezembro de 1915:

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES ATÉ 1915	IMPORTANCIAS ATÉ 1915	QUANTIDADES EM 1915	IMPORTANCIAS EM 1915
Exploração	62 ^{km} ,540	37:524\$000	—	—
Locação	46 ^{km} ,220	18:488\$000	—	—
Excavações em terra	156.352 ^m 3,498	112:573\$798	22.646 ^m 3,848	16:305\$730
Excavações em pedra solta	254.762 ^m 3,043	662:381\$314	42.374,306	110:173\$195
Excavações em rocha	9.798 ^m 3,827	51:933\$784	—	—
Alvenarias para obras	29.908 ^m 3,661	2.068:902\$498	1.191,014	80:489\$353
Linha telegraphica	51.800 ^m ,0	10:360\$000	26.000 ^m ,0	5:200\$000

Trecho Coroatá-Codó

Este trecho, de 3236^m,40, está muito adiantado. A excepção dos Edifícios e Dependências, acham-se todos os serviços com os respectivos lançamentos, si não completos, ao menos satisfeitos em grande parte.

Só em alvenarias para fundações e elevações de obras de arte foi que se trabalhou durante o anno; sendo que, mesmo no capitulo correspondente, nenhuma medição se fez, figurando, por isto, a summa das despesas do trecho sem nenhuma averbação relativa ao periodo precitado.

MOVIMENTO DE TERRAS — Está o serviço completamente executado na extensão de 30 kilometros. Os volumes até aqui excavados são representados pela seguinte classificação :

	Metros cubicos	%
Terra.	144775,556	45,11
Pedra solta	167256,458	52,12
Rocha.	8892,093	2,77
Total	320924,107	

O cubo por metro corrente está em 6,139 metros cubicos.

OBRAS DE ARTE — Muitas obras tem sido, neste trecho, estabelecidas sobre terrenos de pouca incompressibilidade. Dahi se terem damnificado algumas das construidas sem attenção satisfactoria desta importante circumstancia, e terem quasi todas subido a elevado custo, por causa dos preliminares de assentamento das fundações. Agora mesmo procede-se á construcção de uma ponte pequena sobre o riacho Moco, cujo embasamento, descendo a profundo nivel, descança sobre forte estacada e dispendioso lençol de concreto.

O volume das alvenarias consignadas em medições é de 27799^m3,041. Além de referir-se a numerosas obras correntes, teve elle applicação ás seguintes obras de arte especiaes :

- 1 ponte de 60^m sobre o Codósinho. (1)
- 6 pontes de 20 metros.
- 1 ponte de 18^m,80 sobre o riacho Juventude.
- 1 ponte de 15 metros.
- 3 pontes de 10 metros.
- 8 pontes de 5 metros
- 2 pontilhões em arco pleno.

EDIFÍCIOS — A fiscalização tem impedido a construcção dos edificios segundo o proposito dos empreiteiros, que é dotar o trecho com estações de typo superior ao que reclamam as necessidades locais. Por isto não figura, até agora, trabalho algum no capitulo correspondente.

A mesma fiscalização opina pela só construcção de uma estação de infima classe em Santo Antonio, que é um ponto tendente a dar exportação, por causa da propriedade agricola que alli explora, em crescente escala, a cultura do arroz e da mandioca, e uma simples parada em Sant'Anna. Para Coroatá está proposta uma estação de 4^a classe, com armazem destacado.

Conta esta localidade com probabilidades de desenvolvimento, devido á attracção que para a sua zona se deu, por iniciativa do Governo do Maranhão, de algumas levás de retirantes cearenses, dedicados, já hoje, ao plantio intenso do algodão e á pequena lavoura de milho, mandioca, feijão, etc.

VIA PERMANENTE — O avançamento de trilhos está feito ao longo de 40.463 metros, em continuação ao que vem desde Caxias.

TELEGRAPHO — A linha telegraphica, já concluida, tambem estabelece continuidade com o assentamento ininterrupto, começado em Caxias.

DESPEZAS TOTAES — Monta a 4.243:351\$827 o valor de todas as medições effectuadas no trecho, não tendo havido — como se disse acima — nenhuma quantia a accrescer durante o anno relatado.

(1) A superstructura metallica desta ponte apresenta o inconveniente de medir apenas 3,13 metros de secção transversal, quando os cortes da estrada tem quatro metros.

Trecho Codó-Cócos

Esta é a menor das secções em que se dividiu a construção. Conta somente 23.805^m,50 e pôde considerar-se prompta.

MOVIMENTO DE TERRAS — Está medido no volume total de 133.708^m3,800, ou sejam 3^m3,181 por metro corrente, com a classificação que segue:

	Metros cubicos	%
Terra.	106.242,234	79,46
Pedra solta.	25.342,392	18,98
Rocha	2.124,240	1,59

Durante o anno moveram-se apenas 1.862,035 metros cubicos de terra.

OBRAS DE ARTE — Tambem neste trecho a má incompressibilidade do solo e defeitos de construção, mesmo, levaram algumas obras a se tornarem condemnaveis. A comissão nomeada pelo já referido Aviso n. 80, de 30 de junho do anno passado, examinou algumas dellas, tendo, a respeito, apresentado minucioso juizo critico.

Foram, no decurso de 1915, medidos 97^m3,248 de alvenarias com applicação a obras de arte. Destas, as que se distinguem são : duas pontes de 25 metros sobre o riacho do Matto e o rio Roncador ; uma de cinco metros e quatro pontilhões de abobada com 1^m,50 de raio.

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS — Ha uma pequena estação em Roncador, cujo armazem independente teve a construção sustada por ordem da fiscalização, que julgou este edificio desnecessario.

Já está ali montada uma caixa de agua de vinte metros cubicos de capacidade. Ha mais duas casas de turmas, respectivamente sitas nos kilometros 7 e 17.

Durante o anno foram applicados neste capitulo 68^m3,184 de alvenarias.

VIA PERMANENTE — Neste mesmo periodo foi que se ultimou o avançamento do trecho com o assentamento de 26.742 metros de linha.

DESPEZAS TOTAES — Importam em 1.113:187\$316, dos quaes a parcella de 169:847\$791 representa o custo das medições realizadas em 1915. A demonstração seguinte esclarece as quantidades e respectivo custo dos trabalhos de maior significação.

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADES ATÉ 1915	IMPORTANCIAS ATÉ 1915	QUANTIDADES EM 1915	IMPORTANCIAS EM 1915
Locação	24.880 ^m ,0	9:952\$000	—	—
Excavações em terra	106.242 ^m 3,234	76:494\$406	1.862 ^m 3,035	1:340\$665
" " pedra solta.	25.342,392	65:890\$218	—	—
" " rocha	2.124,240	11:258\$272	—	—
Alvenarias para obras de arte.	6.702,442	460:450\$630	97,248	6:207\$521
Alvenarias para edificios	1.118,685	80:346\$667	68,184	5:514\$722
Assentamento da linha.	26.742 ^m ,0	93:597\$000	26.742 ^m ,0	93:597\$000

Trecho Cocos-Caxias

Mede esta parte final da estrada 58.731^m,30.

Os serviços ficaram, todos, terminados durante o anno ultimo, segundo a discriminação que passa a ser feita por capitulos.

Despezas

VERBAS	1913	1914	DIFFERENÇAS
Administração.	35:489\$527	35:068\$741	+ 420\$786
Trafego e telegrapho.	15:300\$072	14:079\$935	+ 1:220\$137
Locomoção.	44:665\$182	35:866\$532	+ 8:798\$650
Via permanente	37:011\$791	38:064\$314	- 1:052\$523
Quota de fiscalização.	12:000\$000	12:000\$000	—
	144:466\$572	135:079\$522	+ 9:387\$050

O augmento da receita proveio, como mostra o quadro respectivo, dos despachos de mercadorias e das rendas accessorias em que se incluem as obras feitas para particulares.

Os maiores augmentos nas receitas de mercadorias tiveram logar no assucar, na canna de assucar, na lenha e nos tecidos do paiz. A exportação de couro teve o augmento de 73 %, sobre o correspondente ao anno de 1914.

Em obras para particulares augmentou a receita de 8:542\$440, mais de 60 % sobre a receita correspondente em 1914.

Movimento de trens

Durante o anno percorreram a linha 559 trens, effectuando o percurso total de 33.422 kilometros, incluidos 1.808 kilometros em serviços diversos.

O percurso total das locomotivas, comprehendendo os percursos de machinas escoteiras e em serviço de manobras e transporte de carros vasio, elevou-se a 34.988 kilometros.

Foram os seguintes os numeros e percursos dos trens em serviço do trafego:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros.	14	1.008 km.
» mixtos	314	24.492 »
» de cargas	200	6.122 »
	528	31.622 »

Os percursos totaes dos vehiculos rebocados por esses trens e pelos trens em serviços diversos da estrada foram os seguintes:

	Em serviço do trafego	Em serviços diversos da Estrada
Vehiculos de passageiros	26.040 km.	1.978 km.
» » bagagens.	24.648 »	—
» » animaes	312 »	—
» » mercadorias (carregados — vasio).	92.991 »	2.114 »
Totaes.	143.991 »	4.092 »

Unidades de trafego

	1913	1914
Passageiros-kilometro	345.443	380.438
Bagagens e encomendas, ton.-kilom	6.411,5	7.245,6
Animaes-kilometro	5.812	7.936
Mercadorias, ton.-kilom.	423.226,7	292.826,2

Os transportes de todas essas unidades de trafego foram pagos.

Os respectivos percursos médios dessas unidades foram:

	1915	1914
	k.	
Passageiros	55,9	55,6
Bagagens e encomendas.	68,7	70,4
Animaes.	56,3	65,0
Mercadorias.	32,5	26,6

As receitas médias de cada uma das unidades de trafego foram, respectivamente:

	1915	1914
Passageiros-kilometro.	\$061,4	\$061,6
Bagagens e encomendas, ton.-kilom	\$878,3	\$893,5
Animaes-kilometro.	\$028,3	\$032,0
Mercadorias, ton.-kilometro.	\$229,2	\$203,2

Referida ao vehiculo-kilometro de quatro eixos, a despeza de custeio, compreendida a de fiscalização, foi de 1\$003,3, a qual, applicada ao percurso de 92.991 kilometros de vehiculos de mercadorias em serviço de trafego, somma a de 93:297\$870 para o transporte de mercadorias; donde resulta o custo do transporte da unidade respectiva de \$220,4, que reputamos muito alto, não obstante a utilização média alcançada de 45 % da capacidade dos vagões de mercadorias.

Por kilometro de linhas em trafego as despezas do custeio foram:

	1915	1914
Administração.	608\$840	603\$445
Trafego.	196\$155	180\$512
Locomoção.	572\$630	459\$827
Via permanente	474\$497	488\$004
Total	1:852\$122	1:731\$788

As despezas com os serviços da locomoção foram respectivamente as seguintes:

	1915	1914
Tracção	8:207\$818	7:348\$262
Officinas e depositos.	36:457\$364	28:518\$270
Totaes.	44:665\$182	35:866\$532

O quadro seguinte mostra o consumo de combustivel e lubrificantes empregados nas officinas e nos diversos serviços dos trens:

Lenha.	1.701 m ³	2:041\$200
Graxa.	929 kilos	742\$763
Oleo	2.612 litros	1:811\$300
Estopa.	569 kilos	227\$600
Total		4:822\$863

Propriamente com o serviço de tracção e lubrificação dos vehiculos despendeu-se:

Lenha	2:041\$200
Lubrificantes	1:681\$193
Total.	3:722\$393

As despesas propriamente de reparações do material rodante importaram:

Locomotivas.	14:332\$507
Carros	1:693\$686
Vagões	6:888\$701
Total.	<u>22:914\$894</u>

Locomoção — O material rodante tem sido constantemente reparado, achando-se em bom estado de conservação; nas mesmas condições estão também o motor e todas as machinas uteis empregadas nas officinas.

O quadro em seguida mostra o material rodante de que dispõe a estrada e o seu estado em 31 de dezembro do anno passado.

DESIGNAÇÃO	EM ESTADO DE SERVIÇO	EM REPARAÇÃO	TOTAL
Locomotivas	3	1	4
Carros de passageiros de 1ª classe.	1	0	1
» » » 2ª »	1	0	1
» » » mixtos	2	0	2
Vagões para correio e bagagem.	1	0	1
» » animaes.	0	1	1
» fechados para mercadorias	10	0	10
» abertos	15	0	15
Vagonetes para lastro	3	1	4

VIA PERMANENTE — Os edificios e o leito da linha tem sido regularmente conservados.

Foram empregados durante o anno em substituição aos deteriorados os seguintes materiaes:

Trilhos.	16
Accessorios de trilhos	2.442
Dormentes	8.547
Postes telegraphicos.	137
Isoladores.	3

TELEGRAPHO — Funcionaram regularmente os appaolhos telegraphicos tendo produzido os telegrammas transmittidos 1:399\$000.

QUOTA DE FISCALIZAÇÃO — O representante da Companhia depositou adiantadamente na Collectoria de S. Luiz 12:000\$, sendo 6:000\$ para as despesas de fiscalização do 2º semestre do anno passado e 6:000\$ para as despesas de fiscalização do 1º semestre deste anno.

IMPOSTO DE TRANSITO — A estrada cobrou e depositou mensalmente na mesma Collectoria 2:390\$100, importancia do imposto de transito arrecadada durante o anno findo.

ACCIDENTES — A não serem simples descarrilamentos, sem consequencias, nenhum houve durante o anno.

Rêde de Viação Cearense

Tratando-se de uma estrada de ferro que está sendo directamento administrada pela União, ainda que continuando subordinada a esta Inspectoria, transcrevo na integra o relatorio do engenheiro chefe e director dessa estrada de ferro.

2º Districto

Relatorio concernente ao anno de 1915, apresentado á Inspectoria Federal das Estradas pelo engenheiro chefe do 2º Districto

Em cumprimento ás obrigações que me são adstrictas, pelas determinações regulamentares em vigor, tenho a honra de passar ás vossas mãos o relatorio das occorrencias havidas, no exercicio de 1915, nas estradas de ferro federaes, que se acham a cargo deste Districto da Inspectoria Federal das Estradas e que constituem a Rede de Viação Cearense.

Actos que a regeram durante o exercicio de 1915

ATÉ 31 DE AGOSTO

Decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1914, que autorizou o contracto lavrado em 16 do mesmo mez e anno com a South American Railway Construction Company, Limited.

DE 1 DE SETEMBRO EM DIANTE

Decreto n. 11.692, de 25 de agosto de 1915, que declarou a caducidade do contracto celebrado entre o Governo Federal e a South American Railway Construction Company, Limited.

— Aviso n. 119, de 31 de agosto de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, determinando tornar effectiva a caducidade do contracto, procedendo-se ás formalidades habituaes para ser assumida pela fiscalização local a administração das estradas.

— Aviso n. 160, de 16 de setembro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, autorizando a applicação da receita á despeza das estradas até solução definitiva e conveniente.

Aviso n. 168, de 30 de setembro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, declarando que, emquanto não se effectuar a organização definitiva dos serviços da Rede de Viação Cearense, fica mantido como diarista o pessoal necessario á manutenção dos serviços, com as diarias correspondentes ás remunerações que percebiam.

— Decreto n. 11.739, de 22 de outubro de 1915, providenciando sobre o custeio dos serviços das linhas em trafego da Rede Cearense.

— Aviso n. 165, de 30 de outubro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, em que declara ter o Exm. Sr. Presidente da Republica autorizado o prosseguimento, por administração, das obras de construcção dos prolongamentos das estradas da Rede Cearense.

— Aviso n. 227, de 15 de dezembro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, acompanhado do aviso n. 555, de 30 de novembro do mesmo anno, do Ministerio da Fazenda, e parecer da Directoria de Contabilidade do Thesouro Nacional, regulando a prestação de contas dos adiantamentos feitos pela Delegacia Fiscal, neste Estado, para os trabalhos de construcção da Rede de Viação Cearense.

Estado da Rede de Viação Cearense em 31 de dezembro de 1915

Os quadros seguintes indicam o estado da Rede de Viação Cearense e os actos officiaes approvando os estudos definitivos e o diagramma da situação dos serviços em 31 de dezembro de 1915.

a) PARTE EM TRAFEGO

Estrada de Ferro de Baturité :		
Fortaleza a Iguatú	K 413,482	
Ramal de Maranguape	7,246	
Ramal da Alfandega	2,900	K 423,628
	<hr/>	
Estrada de Ferro de Sobral :		
Camocim a Cratheús	336,474	K 760,102
	<hr/>	

b) PARTE EM CONSTRUÇÃO

Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité :		
De Iguatú a Cedro	K 51,700	
Prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral :		
De Cratheús em diante	38,000	
Ramal de Amarração a Campo-Maior :		
De Amarração a Parnahyba	14,000	103,700
	<hr/>	

c) PARTE CUJA CONSTRUÇÃO CONTINUA SUSPENSA

Ramal de Icó	K 5,000	
Fortaleza a Itapipoca	58,000	
Ramal de Amarração, de Parnahyba em diante.	5,000	68,000
	<hr/>	

d) PARTE COM ESTUDOS APPROVADOS

Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité:		
De Cedro a Macapá	K 164,877	
Ramal de Icó, do k. 5 em diante	40,768	
Ramal de Crato	53,600	K 259,245
	<hr/>	
Prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral :		
Do k. 38 á Thorezina	387,936	
Estrada de Ferro de Fortaleza a Itapipoca :		
Do k. 58 a Itapipoca	95,431	
Ramal de Amarração a Campo-Maior :		
Do k. 19 a Campo-Maior	285,468	
Linha de Girão a Cratheús :		
De Girão a Cratheús	217,220	1.145,300
	<hr/>	

e) PARTE CUJOS ESTUDOS DEPENDEM DE APPROVAÇÃO

De Crato a Joazeiro (na Bahia)	490,000	
Total	<hr/>	2.567,102

Rêde de Viação Cearense

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EM TRAFEGO	EM CONSTRUÇÃO	COM STRUCÇÃO PARALISADA	COM ENTUOS APROVADOS	DEPENDENDO DE APROVAÇÃO	TOTAL
Estrada de Ferro de Baturité e prolongamento:						
Linha principal K. 413,482	—	—	—	—	—	—
Ramal de Maranguape 7,216	—	—	—	—	—	—
Ramal de Alfândega 2,940	423,623	51,700	—	161,877	—	640,205
Estrada de Ferro de Sobral e prolongamento	335,474	33,000	—	237,936	—	662,410
Ramal de Icó	—	—	5,000	49,768	—	45,768
Ramal de Crato	—	—	—	53,600	—	53,600
Estrada de Ferro de Fortaleza a Itapipoca	—	—	53,000	95,431	—	153,431
Linha de Girão a Cratheús	—	—	—	217,220	—	217,220
Ramal de Campo-Maior a Amarração	—	14,000	5,000	235,463	—	304,463
Linha de Crato a Jazeiro	—	—	—	—	490,000	490,000
	760,102	103,700	63,000	1.145,300	490,000	2.567,102

2º Districto — Rêde de Viação Cearense

NUMERO DE ORDEN	DECRETOS	TRECHOS	EXTENSÃO	ORÇAMENTOS
1	N. 3.307, de 20 de outubro de 1910	Estrada de Ferro de Baturité — De Iguatú a Cedro	K. 51,700	1.910:937\$333 Papel
2	> 3.352, de 8 de novembro de 1910	Prolongamento E. F. Sobral — Therrosina a Cratheús	119,300	4.271:977\$050 Ouro
3	> 3.352, de 3 de novembro de 1910	Prolongamento E. F. Baturité — M. Calmon a Iguatú e 20,400 além de Cedro	99,450	2.503:539\$290 »
4	> 3.352, de 8 de novembro de 1910	Ramal de Itapipoca — Linha de Uruburetama	53,000	1.993:502\$434 »
5	> 9.593, de 29 de maio de 1912	Linha de Itapipoca — Fortaleza	13,371	595:350\$742 Papel
6	> 9.654, de 10 de julho de 1912	Variante por Itapipoca	45,130	1.855:263\$301 »
7	> 9.657, de 10 de julho de 1912	Prolongamento E. F. — Cratheús a Therezina	206,636	
8	> 9.657, de 10 de julho de 1912	Prolongamento E. F. Baturité: K. A Macapá 141,477	243,845	10.663:943\$513 »
		Ramal de Icó 45,768		
		» » Crato 53,600		
9	> 9.657, de 10 de julho de 1912	Ramal de Itapipoca — Linha de Uruburetama	31,330	
10	> 9.733, de 2 de outubro de 1912	Girão a Cratheús	67,000	4.305:653\$513 »
11	> 9.930, de 11 de dezembro de 1912	Campo-Maior á Amarração	143,000	4.759:181\$650 »
12	> 10.113, de 5 de março de 1913	Girão a Cratheús	150,220	8.782:564\$779 »
13	> 10.153, de 2 de abril de 1913	Campo-Maior á Amarração	156,463	4.846:222\$391 »
Total (kilometros)			1.396,050	

1.910:937\$333 4.271:977\$050
 10.663:943\$513 2.503:539\$290
 1.855:263\$301 1.993:502\$434
 595:350\$742
 4.305:653\$516 8.774:063\$334 Ouro
 4.759:181\$650
 8.782:564\$779
 4.846:222\$391 ou

46.724:132\$035 Papel 14.806:241\$151 Papel ao cambio de 16 dinheiros.
 Total 46.724:132\$035 + 14.806:241\$151 = 61.530:423\$186

K
760,102

103,700

68,000

1.145,300

490,000

2.567,102

2º Districto — Quadro demonstrativo das multas e quotas de arrendamento e de Estado, pela « South American Railway Construction Company

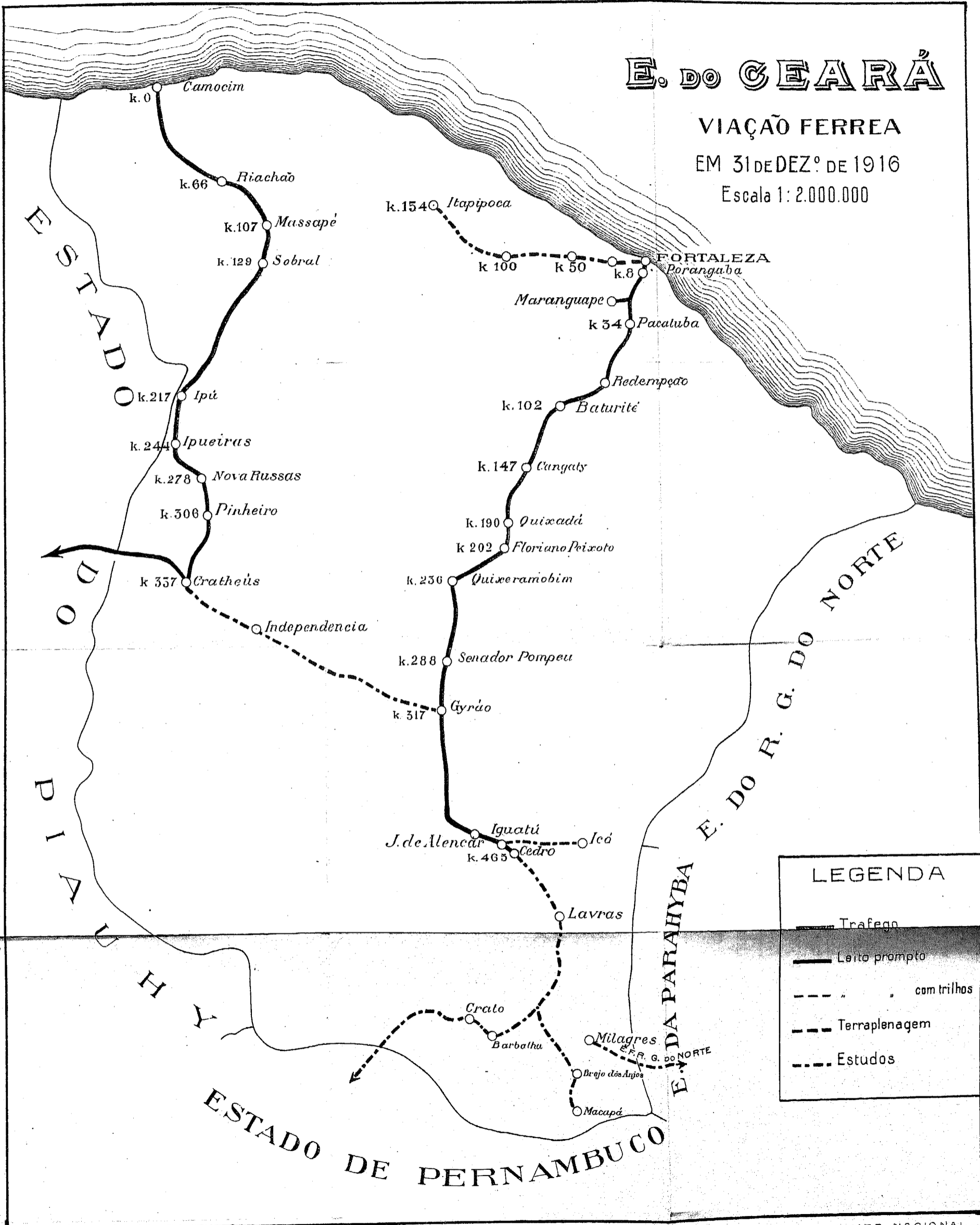
NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS DAS MULTAS E QUOTAS DE ARRENDAMENTO E FISCALIZAÇÃO	IMPORTANCIAS	
			Recolhidas	A recolher
1	Multa imposta de accôrdo com o aviso n. 159, de 29 de outubro de 1913, do Exmo. Sr. Ministro da Viação.	10:000\$000	—	10:000\$000
2	Idem, de accôrdo com o aviso n. 164, de 19 de novembro de 1913.	2:000\$000	2:000\$000	—
3	Quota de arrendamento relativa ao segundo semestre de 1913, em liquidação definitiva do exercicio.	118:177\$180	118:177\$180	—
4	Multa imposta em 1 de julho de 1914, pelo chefe interino do Districto, por falta de pagamento aos operarios da construcção desde outubro de 1913.	10:000\$000	10:000\$000	—
5	Quota de fiscalização relativa ao primeiro semestre de 1914.	100:000\$000	35:000\$000	65:000\$000
6	Idem, idem, relativa ao segundo semestre de 1914.	100:000\$000	35:000\$000	65:000\$000
7	Quota de arrendamento relativa ao primeiro semestre de 1914.	57:331\$090	57:331\$090	—
8	Quota de fiscalização relativa ao primeiro semestre de 1915.	100:000\$000	35:000\$000	65:000\$000
9	Quota de arrendamento relativa ao segundo semestre de 1914, em liquidação definitiva de exercicio.	66:417\$560	66:417\$560	—
10	Multa imposta de accôrdo com o Aviso n. 23, de 9 de março de 1915, do Exmo. Sr. Ministro da Viação.	10:000\$000	—	10:000\$000
11	Quota de fiscalização relativa ao segundo semestre de 1915.	100:000\$000	35:000\$000	65:000\$000
12	Quota de arrendamento relativa ao primeiro semestre de 1915.	56:423\$750	—	56:423\$750
13	Idem, idem, relativa ao periodo de 1 de julho a 31 de agosto, em liquidação definitiva do exercicio de 1 de janeiro a 31 de agosto ultimo, em virtude de ter sido declarado caduco, por decreto n. 11.692, de 25 desse ultimo mez, o contracto de arrendamento.	26:111\$030	—	26:111\$030
		756:460\$610	393:925\$830	362:534\$780

E. DO CEARÁ

VIAÇÃO FERREA

EM 31 DE DEZ.º DE 1916

Escala 1: 2.000.000



LEGENDA

- Tráfego
- Leito pronto
- com trilhos
- Terraplenagem
- Estudos

fiscalização, recolhidas e a recolher á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional neste Limited », ex-arrendataria da Rêde de Viação Cearense

JUROS DE MÓRA	DATA DO RECOLHIMENTO Á DELEGACIA FISCAL DO THESOURE NACIONAL NESTE ESTADO	OBSERVAÇÕES
—	—	Officio n. 798, de 18 de novembro de 1913, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
230\$779	Em 13 de abril de 1915	Officio n. 862, de 12 de dezembro de 1913, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	Em 3 de jun. de 1914	Officio n. 264, de 2 de maio de 1914, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
675\$000	Em 14 de abril de 1915	Officio n. 314, de 1 de julho de 1914, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
3:001\$260	Em 24 de dez. de 1914	
1:760\$540	Em 29 de jan. de 1915	Officio n. 325, de 4 de julho de 1914, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	Em 3 de out. de 1914	Officio n. 349/B, de 31 de agosto de 1914, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
785\$342	Em 14 de abril de 1915	Officio n. 1/A, de 2 de janeiro de 1915, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
442\$174	Em 27 de abril de 1915 por meio de cobrança executiva.	Officio n. 17/B, de 20 de março de 1915, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	—	Officio n. 25/B, de 3 de abril de 1915, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	Em 6 de jul. de 1915.	Officio n. 77/B, de 1 de julho de 1915, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	—	Officio n. 93/B, de 24 de agosto de 1915, ao representante da Companhia, expedindo a respectiva guia de recolhimento.
—	—	Officio n. 120/B, de 7 de outubro de 1915, ao representante da « South American Railway Construction Company, Limited », expedindo a respectiva guia de recolhimento.
6:895\$095		

Caducidade do contracto

Em virtude de constantes faltas contractuaes, em que incorreu a « South American Railway Construction Company, Limited », foi, em data de 27 de agosto de 1915, publicado o decreto n. 11.692, de 25 do mesmo mez e anno, pelo qual ficou estabelecida a caducidade do contracto, que a referida Companhia vinha mantendo com o Governo Federal.

E' o seguinte o teor do decreto:

« Decreto n. 11.692, de 25 de agosto de 1915 — Declara a caducidade do contracto celebrado com a « South American Railway Construction Company, Limited », em virtude do decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, considerando que a « South American Railway Company, Limited », sem que ao menos tivesse preparado trecho algum dos 155 kilometros de linhas em que executou trabalhos no regimen do contracto de 16 de maio de 1911, interrompeu por completo desde os fins do anno de 1913, sem justificação perante o Governo, a construcção das obras que fazem objecto do mesmo contracto, autorizado pelo decreto n. 8.711, de 10 daquelle mez, e, deixando assim de cumprir a obrigação, estatuida na clausula XXX, de « construir e entregar ao trafego, ao menos, 200 kilometros de linha dentro de dous annos da data do inicio ou da continuação da construcção, nos termos desta clausula entregando ao trafego, no minimo, 200 kilometros em cada anno seguinte », incorreu na sancção da clausula XLVI;

Considerando que, a Companhia tem descumprido as obrigações assumidas no contracto, clausulas XI, XII e XIV, de, á sua custa, conservar com cuidado, mantendo em estado de preencher perfeitamente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias como o material rodante, e de augmentar este desde que se torne insufficiente, como de facto se tornou, para attender ao desenvolvimento do trafego;

Considerando que, em consequencia do precario estado das linhas e da deficiencia do material rodante e de tracção, não tem a Companhia effectuado constantemente os transportes com o cuidado, exactidão e presteza prescriptos na clausula XIX, disto resultando a falta de segurança e commodidade para o publico, além de outros prejuizos dos interesses economicos, que a viação ferrea é destinada principalmente a servir;

Considerando que, em ordem a prover sobre esses interesses e para debellar as crises frequentes de transportes, que tem occorrido pela desorganização dos serviços a cargo da Companhia, com risco de serem paralyzados, houve o Governo de consentir fosse supprida a falta de material das linhas em trafego com o emprego nestas linhas de material adquirido á custa do Thesouro Nacional, para as linhas cuja construcção a Companhia suspendera inteiramente, após reduzir a sua actividade a insistentes pedidos de concessão, incompativeis com o regimen do contracto e tentativas repetidas de importar, para as suas linhas em construcção, uma quantidade de material fixo e rodante excessiva, por não corresponder á extensão das obras em andamento;

Considerando que a Companhia tem opposto embaraços á accção fiscal do Governo, em vez de facilitar-a, como lhe cumpre em virtude do contracto; tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituída em mora (clausula LI); suspendido o pagamento das quotas para as despesas de fiscalização da construcção e pago com atrazo o das relativas ao trafego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de accôrdo com a clausula LIII extensiva tambem a multas em que tem reiteradamente incorrido;

Considerando que falta actualmente á Companhia a sua representação juridica no Brazil e que a sua fallencia está sendo processada pela alta Corte de Justiça em Londres;

Considerando que este conjuncto de circumstancias evidencia que, por parte da Companhia, houve a deserção no cumprimento do seu contracto;

Considerando que se impõem por parte do Governo providencias acauteladoras dos bens do patrimonio nacional representados pelas estradas arrendadas á Companhia, sobre as quaes impende a ameaça de completa ruina;

Considerando, emfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da Companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de soccorro publico contra a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climaterica, a construcção de linhas de viação ferrea neste Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande numero de flagellados, poupar á Nação a perda de avultados capitães já empregados nas obras que foram abandonadas pela Companhia, e no material adquirido para ellas pelo Governo, decreta :

Artigo unico. E' declarada a caducidade do contracto celebrado em 16 de maio de 1911 com a « South American Railway Construction Company, Limited », de accordo com o decreto n. 8.741, de 10 do mesmo mez e anno.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1913, 94^o da Independencia e 27^o da Republica.— *Wenceslau Braz P. Gomes.*— *Augusto Tavares de Lyra* ».

Direcção das Estradas pelo Governo e inventario geral

Tendo recebido no dia 31 de agosto, ás 19 horas, ordem telegraphica dessa Inspectoria para tomar conta das estradas e convidar o representante da « South American Railway Construction Company, Limited » a se fazer representar no inventario que se ia proceder, assumi no dia 1 de setembro a direcção geral das estradas, encarregando o engenheiro Edmundo de Almeida Monte da direcção provisoria da Estrada de Ferro de Sobral.

Desse meu acto dei immediato conhecimento ao representante da « South American Railway Construction Company, Limited » que, comparecendo no escriptorio central, assignou o termo de abertura do inventario da Estrada de Ferro de Baturité e designou seus delegados para acompanhar o arrolamento dos bens que se achavam a cargo da Companhia.

O inventario geral relativo á Estrada de Ferro de Baturité e seus ramacs, inclusive a linha de Fortaleza a Itapipoca (em construcção), foi iniciado no dia 1 de setembro e encerrado no dia 30 do mesmo mez, contendo em seguida um termo de arrolamento de remanescentes effectuado no dia 23 de outubro, em vista de haver chegado ao meu conhecimento o facto de não terem sido incluidos no inventario alguns materiaes.

O inventario da Estrada de Ferro de Sobral e linha de Cratheús a Therezina (em construcção), teve inicio no dia 2 de setembro e foi concluido em 27 do mesmo mez.

Na linha de Amarração a Campo Maior o inventario dos bens que se achavam em Amarração, ao longo da linha e na ilha do Cajueiro, foi iniciado em 12 de setembro e concluido em 23 do mesmo mez, data em que o engenheiro fiscal e o representante da Companhia fizeram o lançamento em livro especial.

Todos os inventarios foram procedidos com a assistencia dos representantes da « South American Railway Construction Company, Limited », embora tenham alguns delles se recusado a assignar parte do inventario da Estrada de Ferro de Baturité.

Passo a relatar-vos as occorrencias havidas durante o arrolamento dos bens, occorrencias todas já do conhecimento dessa Inspectoria.

Ao iniciar-se o inventario dos bens referente á Estrada de Ferro de Baturité, compareceu o representante geral da « South American Railway Construction Company, Limited », Sr. Antonio Ivo de Mattos, que assignou o termo de abertura do referido inventario, designando os Srs. P. J. Tobin, F. J. Mistry e A. C. Clarke para acompanhar o inventario da mesma Estrada.

Depois de encerrados os primeiros inventarios parciais dessa Estrada, o representante da Companhia e seus delegados os assignaram, recusando-se mais tarde a assim procederem em referencia aos outros como representantes unicos da « South American Railway Construction Company, Limited », dizendo que só o fariam como representantes conjunctos dessa Companhia e « Brazil North Western Railway, Limited », ao que me oppuz formalmente, declarando-lhes que o Governo Federal não reconhecia esta ultima Companhia e que, só com a primeira, firmara contracto.

Deante das declarações verbaes dos delegados da Companhia de só assignarem como representantes conjunctos das duas companhias e por ficarem sem solução os diversos convites feitos para assignatura dos respectivos termos, recorri ao protesto

perante o Exmo. Sr. Dr. juiz federal e officiei ao procurador da Republica, pedindo fosse feita uma justificação testemunhal, provando terem os representantes da Companhia assistido a todos os actos do inventario, negando-se a assignal-os.

Ainda nas copias do referido inventario negaram-se os representantes da Companhia a assignal-as, apezar de se acharem firmados no livro original, sendo feita pelo escripturario deste districto uma declaração sobre a falta dessas assignaturas.

Em referencia ao inventario da Estrada de Ferro de Sobral, occorreu a circumstancia de ter o representante da « South American Railway Construction Company, Limited », Sr. William Orton, depois de ter assignado o termo de abertura e todos os termos parciaes como representante dessa Companhia, declarado no termo de encerramento, ser tambem representante da « Brazil North Eastern Railway Limited ».

Embora o engenheiro encarregado do inventario tenha, na mesma occasião, declarado no proprio termo que só a « South American Railway Construction Company, Limited » era reconhecida pelo Governo, determinei fosse feito um protesto judiciario contra semelhante acto extranho e illegal, o que foi feito.

Dos materiaes destinados ás construcções novas teve este districto conhecimento de se acharem embargados pelos credores da « South American Railway Construction Company, Limited » os explosivos destinados ás linhas de Cratheús a Therezina, e os materiaes diversos depositados na praia em Fortaleza, em Iguatú e ao longo da linha de Iguatú a Macapá.

Na linha de Amarração a Campo-Maior o sub-emprego Jonas Corrêa, em poder de quem se achava parte do material, procurou em principio impedir o inventario do mesmo, allegando pertencer-lhe, resolvendo, porém, mais tarde, permittir o seu arrolamento, o que foi feito.

— Tendo chegado ao meu conhecimento que, por occasião do inventario procedido em março de 1910, o Governo Federal entregara á « South American Railway Construction Company, Limited », diversos materiaes pertencentes ao Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de Miguel Calmon a Iguatú, como fossem locomoveis, bombas, apparatus telegraphicos, vigas de pontes, trilhos, dormentes, enxadas, pás, etc., etc., procurei, no archivo deste districto e no da Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, neste Estado, verificar o que constava a respeito, nada, porém, encontrando.

— Ao procurador da Republica, legitimo e directo representante da União, a quem cabia defender os seus interesses, procurei, de accordo com a determinação constante do telegramma dessa Inspectoria, datado de 3 de setembro, trazer sempre ao par do andamento de todo o processo do inventario procedido nas duas Estradas, Baturité e Sobral, seus prolongamentos e nas outras linhas; e todos os meus actos tiveram sempre o seu assentimento.

Beus penhorados e arrematação em hasta publica

Ao ser procedido o inventario geral dos beus, que se achavam a cargo da « South American Railway Construction Company, Limited », ex-arrendataria da Rede de Viação Cearense, teve este Districto sciencia de que diversos desses beus se achavam penhorados judicialmente por varios credores da referida Companhia.

O material existente no Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de Iguatú em diante, se achava quasi todo penhorado por Gustavo Correia Lima, pela importancia de 108:582\$839.

Os materiaes existentes na praia, em Fortaleza, tambem se achavam em quasi sua totalidade embargados por Braga, Barroso, Andrade & Comp., Solon & Valente, Viuva Villar & Filho e Boris Frères, na importancia total de 167:783\$188.

Dos materiaes existentes no Prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, de Cratheús em diante, apenas estavam embargados, e assim ainda continuam, os explosivos.

Devidamente autorizado pelo Governo, este Districto adquiriu em publico pregão de venda e arrematação os materiaes existentes em Iguatú e penhorados por Gustavo Correia Lima, pela quantia de 100:000\$, e os em deposito, na praia de Fortaleza, pelos Srs. Solon & Valente, Braga, Barroso, Andrade & Comp., Viuva Villar & Filho e Boris Frères, pelas quantias de, respectivamente, 31:808\$, 10:906\$160, 13:900\$ e 90:285\$840.

No Ramal de Amarração a Campo-Maior, o sub-empregado Jonas Correia mostrou ser credor da importância de 34:000\$ e achava-se com o material em seu poder, sendo o mesmo adquirido pela quantia de 30:000\$, de conformidade com a autorização constante do aviso n. 208, de 14 de dezembro, do Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

A aquisição desses materiais foi feita por preços sensivelmente baixos, trazendo enormes vantagens ao Governo não só economicamente, como também pelo auxilio eficaz e immediato que sobrevio aos trabalhos das construcções das linhas novas.

Como a Companhia arrendataria gozava de isenção de direitos, para os materiais que importava do estrangeiro, não foram esses direitos levados em conta nos preços da arrematação.

Medição final dos trabalhos executados pela « South American Railway Construction Company, Limited », nas linhas em construcção.

Em data de 30 de setembro foi convidado o representante da « South American Railway Construction Company, Limited », a comparecer nos trabalhos da medição final, que ia ser procedida em virtude de autorização recebida.

O referido representante em resposta declarou, em officio n. 228, de 2 de outubro:

« Em resposta ao vosso officio n. 114/B, de 30 de setembro, no qual convidaes esta Companhia a se fazer representar nas medições finaes dos trechos atacados nas linhas novas dos prolongamentos e ramaes, temos a informar-vos que essa medição depois de quasi dous annos não demonstrará absolutamente a verdade dos serviços feitos, pelo que deixamos de representar-nos nella, na convicção de deverem prevalecer as medições provisórias anteriormente feitas. »

Ao que este Districto respondeu nos seguintes termos, em officio n. 119/B, de 7 do mesmo mez :

« Tendo dado conhecimento ao Governo do teor do vosso officio n. 228, de 2 do corrente, acabo de receber ordens para effectuar as medições finaes dos trechos atacados nas linhas novas, visto como as ultimas medições provisórias não podem prescindir da medição final.

Como bem sabeis a conservação dos trabalhos competia á « South American Railway Construction Company, Limited » e se os mesmos foram abandonados, não será o Governo que deverá acarretar com as consequencias dessa falta por parte da Companhia.

Deveis também saber que, após as ultimas medições provisórias, foram effectuados alguns trabalhos e que, portanto, não se acham incluídos nas ultimas medições.

Pelo exposto vos scientifico que determinei aos Srs. engenheiros fiscaes que procedam ás respectivas medições finaes.

Na linha de Fortaleza a Itapipoca a medição será iniciada, a partir da estaca 0, no dia 12 do corrente, ás 8 horas ;

Na linha de Iguatú a Macapá e Ramal de Icó a medição terá seu inicio no dia 14, ás 7 horas, a partir de Iguatú ;

Para as linhas de Cratheús a Therezina e Amarração a Campo-Maior, deveis dar providencias para que os respectivos representantes da Companhia compareçam no dia, hora e local que forem pelos engenheiros fiscaes determinados ;

Scientifico-vos, finalmente, que, no caso de não comparecimento dos representantes dessa Companhia no local dos trabalhos, no dia e hora designados, serão as medições realizadas á sua revelia. »

Ainda sobre o assumpto, declarou o representante, em officio n. 238, de 11 do referido mez de outubro :

«Em resposta aos vossos officios ns. 119 e 121/B, de 7 e 9 do mez corrente, temos a informar-vos ainda, que não comparecemos ás medições definitivas dos trabalhos feitos até 1913, não sómente pelas razões expostas em o officio 228, de 2 do corrente, como porque o Governo foi o responsavel pela interrupção de taes serviços, já por não haver cumprido disposições do contracto relativas ao pagamento de medições concluidas, já pelos motivos constantes do nosso requerimento de 11 de julho de 1914, dirigido ao Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas:»

Em os dias designados no officio deste Districto, acima transcripto, ás 8 horas foram, sem assistencia dos representantes da «South American Railway Construction Company, Limited», pelos Srs. engenheiros fiscaes, iniciados os trabalhos das medições finaes dos prolongamentos das Estradas de Ferro de Baturité e de Sobral, linha de Fortaleza a Itapipoca e Ramal de Amarração a Campo-Maior.

No dia 31 de dezembro todos os trabalhos de campo se achavam concluidos, estando os de escriptorio em elaboração.

o mez corrente,
ções definitivas
tas em o officio
vel pela inter-
es do contracto
ivos constantes
m. Sr. Ministro

o, ás 8 horas
way Constru-
trabalhos das
e de Sobral,
m concluidos,

I

Parte em construcção

Relatorio dos trabalhos e occurrencias durante o anno de 1915

Serviço de construcção

Ao começar o anno de 1915 nenhum trecho se achava em construcção, continuando em completo abandono e indifferentismo, por parte da « South American Railway Construction Company, Limited », os trechos que, na extensão de 174^{km}, 700, estiveram em construcção.

Só depois de declarada a caducidade do contracto, que aquella Companhia mantinha com o Governo Federal e após a medição final realizada, foi autorizada a construcção dos prolongamentos das estradas de Ferro de Baturité e de Sobral e Ramal de Amarração a Campo Maior.

No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, é os trabalhos tiveram inicio no dia 24 de novembro, no prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, em 22 de dezembro e no Ramal de Amarração a Campo Maior, embora as providencias fossem tomadas ainda em fins de 1915, sómente em 3 de janeiro de 1916 teve logar o inicio dos serviços.

Prolongamento da estrada de Ferro Baturité

De Iguatú ao Cedro (51 km, 700)

Ao serem iniciados os trabalhos do Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, em consequencia do acto altamente humanitario do benemerito Governo Federal, o Ceará achava-se a braços com uma grande calamidade, a maior porventura que a Historia regista já ter pesado sobre elle.

A miseria campeava infrene e terrifica em toda extensão do territorio cearense e não havia lar que não tivesse sido assaltado pelo abutre da fome, com as suas garras aduncas e afiadas.

A cidade de Iguatú, mais que as demais situadas á margem da via-ferrea, regorgitava de famintos deste e dos Estados visinhos, acossados tambem pelo excepcional flagello, reduzidos a penuria extrema — sem pão e sem abrigo.

A miseria, consubstanciada nos trapos esqualidos e na cachexia profunda dos infelizes retirantes, emergia de todos os pontos da cidade.

Era que em seu seio — praças, ruas e cercanias — achavam-se acantonados cerca de 15.000 indigentes, touos a expensas exclusivamente da caridade particular já exgottada, aguardando, anciosos e com impacencia inquietadora, de quem aspira, com vehemencia, ver o termino de seus soffrimentos, o inicio dos trabalhos do Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité.

A variola, em virtude da grande aglomeração de emigrantes e falta absoluta de hygiene entre elles, não se fez esperar: manifestou-se ameaçadora em diversos abarracamentos, sendo, porém, logo debellada, graças ao emprego de medidas energicas tomadas por este Districto, — mandando isolar os pestosos e desenvolver com actividade a vacinação.

Nesta obra meritoria, recebeu este Districto a coadjuvação valiosa e efficaz do benemerito cearense pharmaceutico Rodolpho Theophilo, que, gratuitamente, no intuito tão sómente de ser util aos seus inditosos patricios e servir ao seu torrão natal, digno de muito melhor sorte, enviava, semanalmente, cem tubos de lymphá vaccinica, preparada no seu Vaccinogenio Particular, fundado sem outro fim que o de propagar no Estado a vaccina animal.

Debellada a variola, não tardou em desenvolver-se a cholérina, molestia que se tornou endemica e que diariamente ia dizimando grande numero de pessoas; aos parvos então em muito maior numero.

Os doentes, em sua quasi totalidade pessoas miseraveis, morriam á mingua, sem recurso medico de especie alguma e inteiramente desabrigados; e por mais de uma vez foram encontrados cadaveres abandonados, já em adiantado estado de putrefacção.

Eram estas, pois, as condições precarissimas em que se encontrava a cidade de Iguatú, ponto inicial dos trabalhos de construcção, transformada em habitação da fome e da miseria, quando foram encetados os serviços do Prolongamento.

No dia 23 de novembro ultimo procedeu-se em Iguatú ao primeiro alistamento, o qual terminou ás primeiras horas da noite, e nos dois dias seguintes na Serra do Moraes, séde da Segunda Residencia, onde os alistados, com os dessa cidade, attingiram numero superior a 3.000.

Abatidos moralmente pelas torturas cruciantes do phenomeno climaterico, exauridas as forças pelas privações que vinham soffrendo ha muitos mezes, providenciou-se para que os alistados fossem cuidadosamente, como era possivel, instalados nos diferentes pontos da faixa da linha em que iam ser atacados os trabalhos.

A distribuição dos serviços foi feita, felizmente, apesar das ingentes difficuldades do momento, na melhor ordem, ficando dentro de quinze dias regularmente installadas as quatro Residencias.

Se até a presente data ellas não apresentaram maior contingente de serviço, não foi a falta de esforços dos que as dirigem e do pessoal que nellas serve, mas unicamente pelos motivos acima expendidos e ainda mais por ter sido preciso restabelecer o estaqueamento da linha, verificar nivelamentos e em muitos pontos fazer nova locação pelo facto de terem desaparecido completamente os piquetes da primeira locação.

Uma outra causa tambem muito concorreu para que elles não tivessem o desenvolvimento desejado: a falta de material.

Nesse tempo o material, que pertencera a «South American Railway Construction Company, Limited» ainda se achava sob penhor requerido por Gustavo Correia Lima, credor da referida Companhia, e só dias depois foi a penhora levantada pelo juizo competente, perante o qual correu o feito e o dito material arrematado em hasta publica para que podesse ser applicado aos trabalhos de construcção.

Dito isto preliminarmente, passo a dar-vos conta do quanto occorreu no Prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, a partir de 24 de novembro, data do inicio dos serviços, até 31 do mez de dezembro.

Primeira Residencia

Na Primeira Residencia, onde os serviços em sua maior parte estavam considerados feitos pela «South American Railway Construction Company, Limited», cujo contracto terminou pela sua rescisão, já na actual presidencia do governo da Republica, foram nelles encontradas graves irregularidades deponentes contra a idoneidade profissional dos que os executaram e que precisaram ser corrigidas; diversos côrtes inteiramente obstruidos, além da completa e geral deterioração de toda a linha pelos fortes aguaceiros da estação invernos de 1914 e pelo abandono em que a mesma ficou até 24 de novembro, quando foram iniciados os trabalhos.

Os aterros que se achavam desmoronados têm sido reconstruidos, ou melhor, feitos novamente.

Os trabalhos desta Residencia, até 31 de dezembro, tiveram regular andamento e puderam avançar, máo grado as difficuldades com que fôra preciso lutar, como

adiante vereis detalhadamente expresso em algarismos, cada titulo do serviço com o respectivo numero representando a quantidade produzida.

MOVIMENTO DE TERRA — Foi excavado um volume de 4.500^m³,000 para regularização da linha em toda a Primeira Residencia, na qual, como já disse, se achavam muito abatidos e ainda mais emmagrecidos os aterros.

NIVELAMENTO DA LINHA — Foi nivelada com meio lasiro uma extensão de 7.410 metros e nivelada, puxada e lastrada uma outra de 3.240 metros.

OBRAS D'ARTE — Ficou concluido o serviço de cravação da ponte de 180 metros sobre o rio Jaguaribe, tendo sido cravados no segundo vão, unico que se achava incompleto, 1.568 rebites e montadas tres chapas de junção e oito cantoneiras do contraventamento inferior, peças estas cuja rebitagem está incluída no numero citado.

Das outras tres pontes, de 30 metros de vão, que já se achavam montadas, uma ficou completamente aparafusada, a primeira, estando este serviço, na segunda e na terceira, bastante adiantado, e o de cravação da primeira iniciado, o que se fez logo depois do transporte do compressor para local mais proximo della, que foi terminada no dia 30 de dezembro, á tarde. Na terceira dessas pontes foram montadas e aparafusadas as tres ultimas peças que ainda faltavam e que se achavam enterradas ao lado da mesma.

Na ponte sobre o riacho Carnaúba, cujas fundações se achavam iniciadas, conseguiu-se vencer a agua abundante que existia no primeiro encontro com o auxilio de quatro bombas de duas pollegadas, e executar-se o serviço de lançamento de concreto, cujo volume foi de 48^m³,000, depois de feita a excavação com escoramento e com exgottamento de 96^m³,000.

Além destas duas obras principaes, iniciou-se a construção de um bocoiro aberto na estaca 431+16 e de um outro duplo capeado na 553, cubando a parte dos lajões, que ficou concluída em 31 de dezembro, 34^m³,680 de alvenaria ordinaria com argamassa numero 8.

Este serviço sahio muito caro e moroso, em vista da falta de trollies para o transporte de pedras.

Segunda Residencia

Esta Residencia, apesar de se lhe terem offerecido as mesmas dificuldades com que esteve a braços a Primeira e das quaes já fiz menção neste relatório, produziu os trabalhos que adeante vão especificados.

ROÇADO EM CAPOEIRA — Foi roçada a linha em diversos pontos onde o matto a havia invadido, dando este serviço uma área de 74.120^m²,00.

RECONSTRUÇÃO EM ATERROS — Entre as estacas 970 e 1.600 a linha foi quasi completamente reconstruída, tendo-se feito uma excavação de 3.240^m³,000 para sua reparação.

REGULARIZAÇÃO DO LEITO — Foi excavado um volume de 1.296^m³,000 para regularização do leito entre as estacas 794 e 935, parte em que já se achavam os trilhos assentados.

ASSENTAMENTO DE LINHA — O serviço de assentamento de trilhos, a partir da estação da Serra, começou na segunda quinzena de dezembro com dois trollies apenas para transportar dormentes e trilhos, sendo que os primeiros se achavam a cinco kilometros de distancia.

Foram assentados 1.270 metros de linha, serviço que foi continuando com morosidade, até que a machina do lastro chegasse á estação da Serra.

NIVELAMENTO DA LINHA — Foi nivelada e puxada a linha construída entre as estacas 747 e 970.

Tercera Residencia

Esta Residencia foi a que menos serviços apresentou, em vista da grande falta de material para os trabalhos, que se fez sentir alli com maior intensidade, agravada pela falta d'agua, que trouxe como resultado o pessimo estado sanitario, que lá se observa e que em dezembro causou grande numero de victimas.

Foi reparado o leito numa extensão de 1.175 metros, tendo sido excavado para isto um volume de 2.350^m³,000 e foi roçada em capoeira uma área de 200.000^m²,00.

Quarta Residencia

Tiveram inicio os trabalhos desta Residencia no dia 23 de novembro e não foram infructiferos os esforços empregados pelo seu encarregado, no sentido de dar incremento aos serviços e subordinar-os a uma orientação intelligente e proveitosa.

Os primeiros serviços alli executados, antes de ser iniciado o movimento de terras no preparo do leito, consistiram no restabelecimento do estaqueamento da linha, na locação que se precisou restaurar em diversos pontos, onde os piquetes da primeira locação tinham desaparecido completamente, e no preparo de aguadas para os operarios da Residencia e candidatos, cujo numero se tornou avultado em virtude do flagello, e onde a agglomeração de famintos a procura de serviço se manifestou com muito mais intensidade, por ser a 4ª residencia de trabalho para os retirantes vindos do sul do Estado e circumvisinhanças.

Pelo resultado dos serviços adeante descriptos, todos executados no mez de dezembro, ver-se-ha que foi a 4ª Residencia a que maior contingente de trabalhos apresentou.

	m3
Excavação em terra	8.137,430
Excavação em picarra.	2.903,140
Excavação em pedra solta	188,030

ROÇADA EM CAPOEIRA — Foi roçada uma área de 124.500^m²,00 entre as estacas 2.100 e 2.569, sendo que a largura da faixa roçada entre as estacas 2.125 e 2.440 + 10 foi apenas de 10 metros, por já existir serviço feito pela Companhia.

Devido á falta de explosivo, material que não tínhamos em deposito ao serem iniciados os trabalhos, os córtes de pedra tiveram pequeno avanço, facto que repercutiu com mais força, encarecendo o serviço na 3ª Residencia, onde é quasi o unico material que se tem a extrahir dos córtes, que a Companhia deixou apenas descascados.

Eis, em ligeiros traços, o occorrido neste prolongamento de 2½ de novembro até 31 de dezembro.

O rendimento do serviço foi bastante baixo, em virtude da fraqueza e desanimo em que ainda se achava o operariado que, maltrapilho e depauperado, ia apenas se guentando da deploravel situação em que estava.

Prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral

DE CRATHEÚS AO KILOMETRO 38

O inicio dos serviços da construcção, ora em execução nesta Estrada, acertada e patrioticamente autorizados pelo benemerito Governo da Republica, teve logar a 13 de dezembro, conforme comunicação que, então, tive a honra de transmittir-vos.

Essa data marca rigorosamente a inauguração dos trabalhos de movimento de terra, pois já anteriormente, em principios de novembro, se dera principio aos trabalhos de relocação e nivelamento do leito da linha, destinado á medição final dos trabalhos executados pela «South American Railway Construction Company, Limited», ex-arrendataria da Rêde de Viação Cearense; e nos primeiros dias de dezembro se deu começo ao balanço do material de construcção recebido no inventario a que se procedeu em virtude da caducidade do contracto, que o Governo Federal mantinha com a referida Companhia.

ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS — De accôrdo com as instrucções estabelecidas para a execução dos serviços, foi o trecho onde os mesmos deviam ser executados dividido em tres residencias, sendo installados em Cratheús o escriptorio e almoxarifado centraes da commissão.

Com o fim de corresponder a um dos intuits, e sem duvida o principal, que levara o Governo a decretar a conclusão dos serviços de construcção já iniciados nesta e nas demais linhas da Rêde de Viação Cearense, procurou-se, desde o começo, dar trabalho ao maior numero possivel de operarios, atacando os serviços em todos os pontos, apenas permittia fazel-o a conclusão dos trabalhos preliminares.

ESTADO DOS TRABALHOS — O acto do Governo, determinando a conclusão dos trabalhos iniciados nas linhas da Rede de Viação Cearense, tem para recommendal-o, além da necessidade de proporcionar meio honesto de subsistência a centenas de pessoas, que se achavam reduzidas a maior miséria, a grande vantagem de aproveitar os serviços já feitos pela «South American Railway Construction Company, Limited», em uma extensão de 36 kilometros.

Esses trabalhos, apenas iniciados em alguns trechos, estavam, em outros, muito adiantados, e mesmo concluídos, mas acabariam inteiramente prejudicados pela obstrução dos côrtes e desmoronamento dos aterros, si continuassem entregues ao abandono, sujeitos, sem reparação, á acção do tempo e aos estragos resultantes da passagem de pessoas e animaes, que frequentemente transitavam por sobre o leito preparado.

Na 1ª Residencia, comprehendida entre os kilometros 0 e 12, tinham sido abertos todos os côrtes, ligados os aterros, e construídas todas as obras d'arte, com excepção de tres sargetas; mas em toda a extensão tornava-se preciso rampar côrtes, restabelecer o *grade* pela desobstrução dos côrtes, e recomposição dos aterros, abrir, nos primeiros, as valletas de escoamento, e alargar alguns, abertos com plataformas insufficientes, como entre outros, o corte n. 3, todo em pedra, que em extensão de varias estacas apresenta a largura de tres metros e pouco mais.

Existiam construídas nesta residencia as alvenarias de uma ponte de 30 metros de vão, de duas pontes de 10 metros de vão, de dois pontilhões de cinco metros e de um de tres metros, e mais de 47 boeiros, dos quaes 25 abertos e 22 capeados.

No kilometro 10, a partir de Cratheús, encontra-se uma casa de turma, tendo levantadas as paredes, prompta a metade da cobertura, estando a outra metade feita provisoriamente com telhas de zinco. Esta casa, a que faltam as esquadrias das portas e janellas, apresenta uma fenda na parede da frente, por cima da verga da janella.

Na 2ª Residencia, limitada pelas estacas 600 a 1.200, era menor a quantidade de serviço realizado. Havia côrtes com extensões ainda por abrir, outros tendo ainda grandes volumes a serem removidos para attingir ao *grade* projectado, tendo muitos as rampas incompletas ou por iniciar e varios apresentando largura insufficiente. Os aterros não estavam ligados, tendo alguns relativamente grande extensão a fechar.

As obras d'arte, cujas alvenarias se achavam construídas nesta 2ª Residencia, eram um pontilhão de tres metros de vão, quatro boeiros abertos, um boeiro duplo capeado e um boeiro simples capeado, estando iniciados os trabalhos em tres pontos, dois boeiros capeados simples, um boeiro capeado duplo e um boeiro aberto.

No kilometro 22,600 estava começada a edificação da primeira estação, no lugar denominado São Francisco, a qual, de accôrdo com o projecto approved pelo Governo, tem annexa a moradia do agente. Tem as fundações de alvenaria de pedra e cal e as paredes, que se achavam na altura de 0^m,80, construídas de alvenaria de tijollo e cal, não apresentando defeito.

Na 3ª Residencia, formada pelos doze ultimos kilometros, havia igualmente bastante serviço executado, mas nelle é onde mais restava a fazer em terraplenagem; os côrtes já abertos se achavam obstruídos, não tinham rampas e apresentavam largura de plataforma inferior a 3^m,60; muitos delles se achavam por concluir, e outros ainda não iniciados. Os aterros se achavam pela sua maior parte incompletos, havendo-os igualmente por iniciar. Estavam concluídas as alvenarias das seguintes obras: uma ponte com o vão livre de 29^m,250; um pontilhão de 3^m,00 de vão; um boeiro duplo capeado, treze boeiros capeados, simples, e quinze boeiros abertos; e começadas as de uma ponte de 10 metros de vão, de um pontilhão de tres metros e de um boeiro aberto.

No kilometro 29,600 foi iniciada a construcção de uma casa de turma, tendo as fundações de alvenaria de pedra e cal, e as paredes deixadas na altura de 1^m,00, construídas de tijollo e cal. Esta construcção não é isenta de defeitos, pois se notam fendas nas paredes lateraes.

As obras d'arte tem, exteriormente, apparencias de boa construcção, mas não se notam nellas os cuidados de execução, que distinguem as dos trechos anteriores, e que tanto contribuem para a boa construcção e belleza das obras.

As sondagens feitas para conhecer das fundações revelaram que algumas não foram bem escolhidas, não repousando a obra em terreno que garanta a sua perfeita segurança.

EXECUÇÃO DE SERVIÇOS — No dia 15 de dezembro foram inaugurados os serviços da 1ª Residencia, dispondo-se o pessoal, no maior numero que podiam comportar os

trabalhos, na desobstrucção, alargamento e rampamento dos córtes, preparação de valletas, reparações de aterros, dos quaes alguns se achavam quer em altura quer em largura, muito fóra das especificações regulamentares. Os trabalhos da 2ª Residencia foram iniciados logo depois, a 17 do referido mez de dezembro, e os da 3ª a 23 do mesmo mez, dando-se a todos elles o maximo de desenvolvimento possivel para empregar o maior numero de pessoas.

Ainda no mez de dezembro deu-se inicio, na 1ª Residencia, á construcção de uma sargeta de 0^m,60 de vão.

Tratando-se de um serviço apenas encetado, feito por administração, em que desde o começo procurou-se dar trabalho, por força das circumstancias já apontadas, ao maior numero possivel de operarios, empregados desde logo em serviços de mais facil conclusão, e que logo após houve necessidade de transferir para outros pontos, provendo á nova installação, não se fez a medição do volume de terra removido nos poucos dias de dezembro.

O material de construcção, com que foram atacados os trabalhos, foi o recebido da « South American Railway Construction Company, Limited » por occasião do inventario procedido em consequencia da caducidade do contracto; sendo de muito pequeno valor as compras locais feitas para completar o que faltava.

Entre aquelles materiaes recebidos, figuram trilhos para uma extensão de 15,5 kilometros de linha, e 23.440 dormentes, mas estes espalhados em uma extensão de 60 kilometros, não se encontrando, entre Crathéis e S. Francisco, o numero sufficiente para o assentamento neste trecho.

Nestas condições, não sendo pratico nem possivel, pela absoluta falta de animaes de serviço, fazer voltar dormentes de trechos posteriores, e precisando prover desde logo ao assentamento de linha no leito que fosse ficando preparado para recebê-la, fez-se acquisição de 6.643 dormentes, todos de aroeira e pão d'arco, as melhores madeiras existentes para este mister.

No material recebido da Companhia notava-se absoluta falta de vigas metallicas para as pontes e pontilhões, e urge a remessa desse material para a definitiva conclusão dos trabalhos.

PESSOAL OPERARIO — Nos serviços deste prolongamento, em dezembro, foram empregados 1.289 operarios, a que corresponderam 14.442 diarias, segundo se verifica das folhas de pagamento.

Ramal de Amarração a Campo-Maior

DE AMARRAÇÃO A PARNAYBA (14^k,000)

Os trabalhos de construcção do ramal de Amarração a Campo-Maior, que já vinham completamente abandonados desde fins de dezembro de 1913, assim permaneceram, sem a mais ligeira conservação dos serviços executados, até 9 de dezembro, data em que foi iniciado o trabalho de relocação da linha e conservação dos serviços realizados.

Os trabalhos até 31 de dezembro consistiram na construcção de um barracão para installação provisoria das officinas e para deposito de ferramenta e material mais volumoso e pesado, reposições de estacas e outros serviços preliminares.

A construcção dos 14 kilometros entre Amarração e Parnahyba só teve inicio effectivo em 3 de janeiro de 1916.

DEMONSTRAÇÃO DAS DESPEZAS GERAES DAS CONSTRUCÇÕES

Pelo quadro seguinte verificam-se as despezas geraes das construcções, durante o exercicio de 1915, e dos adiantamentos feitos pela Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional neste Estado, para attender ás referidas despezas, por conta do credito de dous mil contos, do deposito existente no Banco do Brasil, de accôrdo com o aviso n. 165, de 30 de outubro do mesmo anno, do Ministerio da Viação.

Rêde de Viação Cearense

PARTE EM CONSTRUÇÃO

Demonstração das despesas geradas das construções, do exercício de 1915 e dos adiantamentos feitos pela Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Ceará, para attender ás mesmas despesas, por conta do credito de 2.000:000\$, do deposito existente no Banco do Brasil (aviso n. 165, de 30 de outubro de 1915, do Ministerio da Viação e Obras Publicas)

ADEANTAMENTOS

Importancias recebidas :

Em 18 de novembro de 1915 — 1º adiantamento	200:000\$000	
» 10 » dezembro » 1915 — 2º »	200:000\$000	
» 24 » » » 1915 — 3º »	200:000\$000	
	<hr/>	600:000\$000
		<hr/>

DESPESAS

 Prolongamento da E. F. Baturité — Iguatú em diante :

Pessoal	148:007\$737	
Material	97:890\$111	245:897\$848
	<hr/>	

 Prolongamento da E. F. Sobral — Cratueús em diante :

Pessoal	24:069\$778	
Material	13:230\$976	37:300\$754
	<hr/>	

 Ramal de Amarração a Campo Maior :

Pessoal	1:911\$499	
Material	8:035\$720	9:947\$219
	<hr/>	293:143\$821

 Material adquirido :

Por arrematação judiciaria dos bens penhorados por diversos á « South American Railway Construction Company, Limited ».	266:000\$000	
Custas pagas pelas mesmas arrematações.	4:387\$000	
	<hr/>	268:287\$000
Por compra de materiaes de propriedade do sub-empiteiro Jonas Corrêa, de accôrdo com o aviso n. 208, de 14 de dezembro de 1915.	30:000\$000	298:287\$000
	<hr/>	591:432\$821

 Recollido á Delegacia Fiscal :

Em 7 de fevereiro de 1916, de differença pela mesma verificada na prestação de contas do 2º adiantamento.	\$200	
Em 20 de março, de saldo resultante da prestação de contas do 3º adiantamento.	8:366\$979	8:367\$179
	<hr/>	600:000\$000
		<hr/>

Parte cuja construcção continúa suspensa

ESTRADA DE FERRO DE FORTALEZA A ITAPIPOCA — De Fortaleza em diante :

Os primeiros estudos desta linha tiveram inicio no kilometro 7,70 (estação de Porangaba) da Estrada de Ferro de Baturité e tinham por objectivo ligar as duas estradas, Baturité e Sobral, razão por que, no primitivo contracto, foi denominada linha de ligação.

Mais tarde ficou deliberado começar em Fortaleza e terminar em Itapipoca, tendo os estudos approvados uma extensão de 153^k,434.

A construcção desta linha foi iniciada em 9 de maio de 1912 e suspensa, como ainda continúa, em 20 de novembro de 1913.

Por diversas vezes teve este Districto occasião de mostrar ao Governo a vantagem que advirá com a construcção dessa linha, e mais ainda si prolongal-a até fazer a ligação com a Estrada de Ferro de Sobral, pois assim innumeradas vantagens sobrevirão para o Estado e para a União, com a exploração de uma zona fertil, como é a que vae de Fortaleza a Sobral, passando por Itapipoca e collectando todos os productos da uberrima serra de Uruburetama.

Ha ainda a consideração importante para o Governo de já haver sido despendida a elevada somma de 826:503\$970 com os trabalhos executados nos 58 kilometros e que, abandonados, vão ficando bastante damnificados.

Como linha de ligação interestadual deve ainda esta via-ferrea ser encarada como de real necessidade, sendo abandonada a idéa de ligação por Girão-Cratheús, como demonstra claramente a comparação dos seguintes dados :

	Km.	Km.
1.º Fortaleza a Girão	318,000	
Girão-Cratheús	217,000	
Cratheús-Therezina	<u>326,000</u>	861,000
2.º Fortaleza a Sobral	225,000	
Sobral-Cratheús	206,000	
Cratheús-Therezina	<u>326,000</u>	757,000

ou um percurso menor de 104 kilometros em favor da linha de ligação Fortaleza-Sobral.

RAMAL DE ICÓ — No prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité :

Os trabalhos foram iniciados em 12 de agosto de 1913 e suspensos, como ainda continuam, em novembro do mesmo anno, tendo sido feita a locação até a cidade de Icó, ponto terminal, distante da estação da « Serra » 45^k,507 e o serviço de roçagem atingido ao kilometro 17.

II

Parte em trafego

Relatorio dos trabalhos e occorrencias durante o anno de 1915

Estrada de Ferro de Baturité

EXTENSÃO DA LINHA EM TRAFEGO

	km.
Da Estação Central a Iguatú.	413,432
Ramal de Maranguape	7,216
Ramal da Alfandega	2,900
Total	423,628

Movimento financeiro

Receita	2.036:948\$232
Despeza	1.296:511\$867
Saldo	740:436\$365
Relação por cento da despeza para a receita. . .	63,65
Idem, idem, da despeza para a receita, em 1914.	89,29

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Tem-se no quadro seguinte a discriminação das diversas verbas da receita e respectivas percentagens:

Verbas	Importancias	%
Passageiros	496:588\$220	24,38
Bagagens e encomendas	52:882\$280	2,60
Animaes.	64:233\$360	3,15
Mercadorias.	1.346:282\$040	66,09
Aluguel de trens e vehiculos.	7:193\$000	0,35
Telegrapho	46:212\$163	2,27
Armaçenagem	2:194\$620	0,11
Seguro	9:872\$720	0,48
Renda eventual	11:489\$829	0,57
Total	2.036:948\$232	100,00

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

O quadro seguinte discrimina as diversas verbas da despesa e porcentagens respectivas:

Verbas	Importancias	%
Directoria em Londres	27:866\$630	2,15
Superintendencia geral	111:780\$350	8,62
Trafego	273:285\$323	21,08
Locomoção	473:041\$132	36,49
Via-Permanente	267:760\$310	20,65
Telegrapho (conservação da linha tele- graphica).	9:126\$050	0,70
Gastos eventuaos	22:162\$342	1,71
Fiscalização	25:973\$130	2,00
Preço do arrendamento	45:999\$150	3,55
Fundo de reserva.	39:517\$450	3,05
Total	1.296:511\$867	100,00

Observação — As despesas com Directoria, em Londres, Fiscalização, Arrendamento e Fundo de Reserva são referentes ao periodo durante o qual, no anno, a Estrada esteve em mãos da «South American», isto é, de 1 de janeiro a 31 de agosto.

Os quadros seguintes dão a comparação das diferentes verbas da receita e despesa da Estrada, nos dois ultimos annos:

S Res.

nda-
no, a
osto.
des.

Receita

VERBAS	UNIDADE	1915		1914		DIFERENÇAS			
		Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Para mais		Para menos	
						Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros.	Numero	206.772,5	496:588\$220	491.700,5	443:392\$180	45.012	\$2:996\$040	—	—
Bagagens e encomendas	Tonclada	1.796	52:862\$280	2.609	79:581\$180	—	—	813	26:698\$900
Animacs	Numero	17.000	64:233\$360	14.186	39:283\$840	2.814	24:949\$520	—	—
Mercadorias	Tonclada	120.182	1.346:282\$040	78.447	1:006:171\$260	41.735	340:110\$780	—	—
Aluguel de trens e veículos	Numero	—	7:193\$000	—	112:067\$090	—	—	—	104:874\$090
Telegrammas	Numero	23.980	46:212\$163	26.090	56:131\$060	—	—	2.110	9:918\$897
Armazenagem.	—	—	2:194\$620	—	2:984\$260	—	—	—	786\$610
Seguro	—	—	9:872\$720	—	20:142\$480	—	—	—	10:269\$760
Renda eventual	—	—	11:489\$829	—	7:312\$030	—	4:177\$799	—	—
Total	—	—	2.036:048\$232	—	1.737:262\$380	—	432:234\$139	—	132:518\$287
Para mais em 1915: 299:685\$832									

Despeza

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Directoria em Londres.	27:866\$630	32:217\$610	—	4:350\$980
Superintendencia Geral	114:780\$350	149:486\$790	—	37:706\$440
Trafego	273:285\$323	309:220\$990	—	35:935\$667
Locomoção	473:041\$132	570:503\$050	—	97:461\$918
Via-Permanente.	267:760\$310	292:032\$600	—	24:292\$290
Telegrapho (conservação da linha)	9:126\$050	9:552\$880	—	426\$830
Gastos eventuaes.	22:162\$342	20:997\$390	1:164\$952	—
Fiscalização	25:973\$130	39:013\$140	—	13:041\$010
Preço do arrendamento.	45:999\$150	68:968\$890	—	22:969\$740
Fundo de reserva.	39:517\$450	59:250\$550	—	19:733\$100
Total	1.296:511\$867	1.551:263\$890	1:164\$952	255:916\$975
Para menos em 1915.			254:752\$023	

Impostos federaes

Além da receita, arrecadou mais a Estrada as importancias de 14:732\$440 e 56:844\$100, provenientes, respectivamente, de imposto sobre vencimentos relativo aos mezes de setembro a dezembro, e imposto de transporte relativo ao anno. Foram recolhidas á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional neste Estado, a primeira integralmente e a segunda deduzida de 2:273\$760, commissão de arrecadação devida á Estrada.

*
*
*

Os quadros abaixo dão o detalhe do movimento de passageiros, bagagem e encomendas, animaes, mercadorias e telegrammas e respectivas receitas médias, durante o anno :

Passageiros

ESPECIFICAÇÃO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
Transportado a qualquer distancia	88.022,5	118.750	206.772,5
Transportado a um kilometro.	4.401.925	10.928.404	15.330.329
Percurso médio de um passageiro.	50,1	92,0	74,1
Receita média por kilometro trafegado	452\$452	719\$775	1:172\$227
Receita média de um passageiro embarcado	2\$178	2\$568	2\$402
Receita média de um passageiro transportado a um kilometro	\$044	\$028	\$032

Bagagens e encomendas

Toneladas de bagagens e encomendas embarcadas	1.793
Numero de toneladas transportadas a um kilometro.	138.889
Percurso médio de uma tonelada	77,3
Receita média por kilometro trafegado.	124\$832
Receita média de uma tonelada embarcada	29\$444
Receita média de uma tonelada-kilometro.	\$384

Animaes

Animaes transportados a qualquer distancia:

Cavallar:

Numero	2.403
Peso (tonelada).	480,6

Bovino :

Numero	7.044
Peso (tonelada).	1.760,3

Diversos :

Numero	7.556
Peso (tonelada).	453,4

Total :

Numero	17.000
Peso (tonelada).	2.694,3
Numero de animaes transportados a um kilometro.	2.809.325
Percurso médio de um animal	165,3
Receita média por kilometro trafegado	151\$627
Receita média de um animal embarcado	3\$778
Receita média de um animal-kilometro	\$023

Mercadorias

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia.	120.182
Numero de toneladas transportadas a um kilometro	12.157.158
Percurso médio de uma tonelada	101,1
Receita média por kilometro trafegado	3:177\$982
Receita média de uma tonelada embarcada	11\$202
Receita média de uma tonelada transportada a um kilometro	\$111

Telegrammas

	1915	1914
Numero de telegrammas particulares.	23.900	26.090
Numero de palavras	302.766	365.804
Receita.	46:212\$163	56:431\$060

Transportes não remunerados

ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PERCURSO MÉDIO	UNIDADE — KILOMETRO
Passageiros	Numero	3.592	223,6	56.238,520
Bagagens e encomendas	Tonelada	3	291,6	875
Animaes	—	—	—	—
Mercadorias	Ton.	8.996	99,5	895.684
Telegrammas	Numero	36.325	com 399.893 palavras.	

Comparação dos elementos de trafego referidos a um kilometro e respectivas receitas médias:

ESPECIFICAÇÃO	UNIDADES				RECEITAS			
	1915	1914	DIFERENÇAS %		1915	1914	DIFERENÇAS %	
			Mais	Menos			Mais	Menos
Passageiros de 1ª classe	4.401,925	5.427,192	—	18,89	\$044	\$043	2,33	—
» 2ª »	10.928,401	7.208,427	49,74	—	\$028	\$025	12,00	—
Total	15.330,329	12.725,619	20,47	—	\$032	\$032	—	—
Bagagens e encomendas	135,859	209,871	—	33,82	\$381	\$379	0,53	—
Animaes	2.399,325	2.468,259	29,57	—	\$023	\$048	27,78	—
Mercadorias	12.157,158	7.255,294	107,56	—	\$411	\$139	—	20,14

Receitas médias por kilometro trafegado nos annos de 1909 a 1915

VERBAS	1915	1914	1913	1912	1911	1910	1909
	EXTENSÃO MÉDIA 423,628	EXTENSÃO MÉDIA 423,628	EXTENSÃO MÉDIA 423,628	EXTENSÃO MÉDIA 423,628	EXTENSÃO MÉDIA 423,628	EXTENSÃO MÉDIA 371,407	EXTENSÃO MÉDIA 345,330
Passageiros	1:172\$227	970\$310	1:167\$225	1:113\$409	1:124\$016	1:277\$953	909\$693
Bagagens e encomendas	124\$832	187\$856	256\$436	252\$039	269\$398	239\$033	168\$922
Animaes	151\$627	92\$732	101\$820	70\$208	65\$886	70\$527	52\$676
Mercadorias	3:177\$982	2:375\$129	3:246\$380	2:933\$588	2:490\$352	2:452\$972	2:384\$718
Telegrammas	109\$087	132\$501	101\$976	107\$453	101\$523	118\$677	93\$070
Armazenagens	5\$180	7\$037	8\$014	14\$469	11\$261	4\$470	2\$443
Renda eventual	67\$407	329\$350	287\$037	227\$982	120\$338	136\$592	110\$261
Totais	4:808\$342	4:100\$915	5:171\$919	4:749\$208	4:191\$777	4:328\$244	3:713\$486

UNIDADE
 OMETRO
 238,520
 875
 895,684
 alavras,
 oactivas
 ENÇAS %
 Menos
 30,14
 1909
 1909
 EXTENSÃO
 MÉDIA
 315,330
 009\$683
 160\$922
 526\$676
 2.384\$718
 95\$070
 2\$140
 110\$201
 3.713\$486

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ

Quadro da receita geral, com especificação das respectivas verbas e relação por cento, nos annos de 1909 a 1915

VERBAS	1915		1914		1913		1912		1911		1910		1909	
	Productio	%	Productio	%	Productio	%	Productio	%	Productio	%	Productio	%	Productio	%
Passageiros	403.553\$220	24,33	413.502\$150	23,81	404.409\$340	22,55	471.674\$339	23,44	470.415\$400	26,81	474.610\$340	24,52	314.118\$500	24,49
Mercadorias	1.346.232\$340	65,09	1.093.174\$260	57,92	1.375.557\$440	62,79	1.265.450\$390	62,40	1.053.716\$150	59,63	922.416\$210	37,36	523.611\$150	41,34
Bagagens e encomen- das	52.952\$230	2,60	70.534\$180	4,53	100.404\$550	5,42	100.770\$580	5,30	111.424\$230	6,42	83.775\$940	5,52	56.554\$160	4,33
Animaes	64.293\$300	3,15	39.228\$840	2,26	43.434\$100	4,95	20.707\$850	4,48	27.910\$800	4,57	26.494\$100	4,62	18.490\$160	1,41
Aluguel de vehiculos e treas	7.408\$100	0,35	112.007\$300	6,45	40.224\$100	0,47	20.078\$800	4,00	14.891\$550	0,81	45.957\$500	0,91	40.425\$300	0,70
Telegrapho	46.242\$163	2,27	53.431\$100	3,24	43.200\$140	4,95	45.420\$950	2,26	43.008\$270	2,42	43.331\$750	2,69	32.442\$170	2,51
Apparellagem	2.494\$624	0,44	2.034\$230	0,47	3.407\$760	0,43	6.420\$660	0,81	4.774\$130	0,27	4.669\$350	0,49	7.181\$30	0,66
Seguro	9.872\$720	0,48	20.442\$180	4,46	25.626\$320	4,48	20.014\$780	4,39	22.815\$240	4,20	16.010\$740	4,00	42.406\$400	0,97
Renda eventual	11.438\$320	0,57	7.312\$300	0,42	55.448\$110	3,91	50.130\$330	2,54	43.235\$395	0,75	48.592\$232	4,30	45.456\$371	4,34
Totaa	2.035.043\$232	100,00	1.737.262\$150	100,00	2.490.063\$300	100,00	2.011.397\$310	100,00	1.775.754\$368	100,00	1.697.524\$362	100,00	1.232.375\$344	100,00

Comparação das receitas

ANNOS	DIFFERENÇAS	
	Mais	Menos
1909-1910	325.150\$305	
1910-1911	463.225\$306	
1911-1912	236.143\$142	
1912-1913	179.072\$180	
1913-1914		202.655\$352
1914-1915		453.707\$340

ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ

Quadro da despesa geral, com especificação das respectivas verbas e relação por cento, nos annos de 1909 a 1915

VERBAS	1915		1914		1913		1912		1911		1910		1909	
	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%	Despesa	%
Directoria em Londres	27:366\$320	2,45	32:217\$310	2,06	33:304\$240	1,60	42:584\$230	2,46	37:045\$315	2,35	52:625\$379	4,01	57:323\$330	6,13
Superintendencia Geral	111:750\$350	8,02	149:450\$790	9,04	151:143\$500	7,26	226:460\$450	7,25	120:155\$684	8,08	127:218\$507	9,69	105:407\$315	20,71
Trafego	273:255\$223	21,05	308:220\$490	19,25	351:264\$500	17,01	343:584\$430	17,08	235:007\$305	16,45	227:691\$391	17,35	271:527\$332	25,29
Locomoção	473:044\$332	36,49	570:505\$520	36,72	823:691\$910	40,47	503:154\$549	31,30	537:210\$515	36,09	454:307\$457	34,63	467:706\$500	17,77
Via permanente	257:776\$310	20,65	202:092\$300	12,53	363:554\$310	17,47	350:371\$330	20,61	232:071\$352	15,96	308:815\$703	23,39	276:360\$300	0,33
Telegrapho	9:136\$350	0,70	9:535\$350	0,61	9:882\$350	0,48	6:517\$389	0,35	8:039\$305	0,54	2:917\$350	0,22	—	—
Gastos eventuaes	22:162\$342	1,71	20:967\$390	1,35	25:074\$300	1,23	43:147\$360	2,66	45:293\$374	3,04	41:231\$327	3,15	40:000\$309	1,63
Fiscalização	25:973\$130	2,00	39:013\$140	2,51	39:074\$300	1,88	40:593\$300	2,30	37:763\$753	2,20	23:377\$705	1,80	23:331\$302	2,34
Preço do arrendamento	45:993\$150	3,55	63:093\$310	4,45	161:024\$310	7,75	144:263\$410	8,27	113:216\$586	7,55	97:594\$440	7,47	—	—
Fundo de reserva	38:517\$450	3,05	59:250\$550	3,62	101:407\$300	4,97	69:334\$330	5,36	18:472\$430	1,21	—	—	—	—
Totales	1.296:511\$387	100,00	1.551:263\$300	100,00	2.038:359\$300	100,00	1.743:651\$340	100,00	1.433:300\$379	100,00	1.312:179\$352	100,00	913:915\$072	100,00

Comparação das despesas

ANNOS	DIFERENÇAS	
	Mais	Menos
1900-1910.	368:261\$630	—
1910-1911.	173:121\$627	—
1911-1912.	253:330\$061	—
1912-1913.	339:205\$650	—
1913-1914.	—	531:026\$400
1914-1915.	—	251:752\$023

Disc
 d
 Janei
 Fever
 Março
 Abril
 Maio
 Junho
 Julho
 Agosto
 Setem
 Outub
 Novem
 Dezer
 T
 Janei
 Fever
 Março
 Abril
 Maio
 Junho
 Julho
 Agosto
 Setem
 Outub
 Novem
 Dezer

Discriminação da receita e da despesa da Estrada de Ferro de Baturité a partir de 5 de fevereiro de 1910 em diante

Receita

MEZES	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Janeiro	—	148:803\$708	132:832\$000	194:627\$330	153:003\$550	126:640\$140
Fevereiro	82:557\$003	128:422\$610	123:120\$770	147:715\$350	101:790\$330	105:871\$160
Março	126:023\$022	100:723\$550	72:401\$570	150:632\$900	142:920\$030	110:851\$190
Abril	133:603\$616	140:216\$120	143:229\$500	167:905\$190	193:193\$630	112:073\$200
Maió	149:165\$450	160:670\$000	159:143\$040	186:630\$070	186:644\$560	138:016\$560
Junho	145:424\$201	161:191\$032	181:230\$100	172:467\$250	151:825\$630	150:930\$710
Julho	112:313\$301	162:014\$270	201:710\$170	183:370\$320	149:010\$170	175:113\$400
Agosto	129:310\$333	142:211\$620	188:878\$370	171:021\$330	130:550\$000	190:407\$450
Setembro	130:114\$352	146:748\$570	103:424\$990	171:046\$120	125:917\$330	200:172\$030
Outubro	133:903\$086	163:951\$203	207:803\$140	207:923\$910	131:793\$050	231:763\$401
Novembro	145:216\$152	151:832\$340	193:730\$570	223:030\$330	124:173\$030	277:353\$699
Dezembro	150:101\$053	150:930\$950	203:739\$230	203:669\$600	146:002\$660	213:513\$172
Totales	1.485:633\$700	1.775:754\$368	2.011:897\$310	2.190:900\$030	1.737:263\$390	2.036:043\$232

Despesa

Janeiro	—	83:015\$726	126:835\$920	171:431\$900	152:857\$120	110:676\$780
Fevereiro	47:073\$511	75:403\$310	118:272\$050	136:030\$120	145:401\$250	102:591\$750
Março	53:870\$064	100:469\$766	74:802\$930	163:200\$200	137:602\$900	104:710\$570
Abril	74:501\$674	93:142\$007	134:055\$300	171:736\$910	131:550\$650	95:201\$620
Maió	81:240\$394	146:851\$101	143:807\$350	157:244\$030	137:027\$300	103:071\$430
Junho	233:234\$476	211:057\$305	75:213\$710	93:743\$190	93:657\$155	132:955\$764
Julho	91:330\$303	126:923\$727	145:561\$790	191:303\$010	141:104\$000	119:157\$910
Agosto	60:663\$017	129:672\$300	140:560\$330	130:096\$310	133:471\$710	118:722\$976
Setembro	61:427\$193	117:997\$340	153:973\$150	137:679\$000	130:220\$350	101:701\$275
Outubro	75:810\$163	120:718\$157	137:547\$090	195:262\$130	127:222\$970	97:945\$311
Novembro	100:315\$005	133:239\$570	189:971\$450	130:802\$270	113:670\$500	105:937\$302
Dezembro	355:803\$202	120:313\$530	249:940\$360	133:001\$540	83:207\$380	100:709\$150
Totales	1.276:372\$430	1.488:300\$379	1.743:031\$310	2.032:830\$900	1.551:263\$990	1.206:511\$387

531:023\$100
 254:753\$023
 339:203\$050
 1913-1914.
 1914-1915.

Mercadorias despachadas em 1915, em comparação com 1914

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE Tonelada	DIFERENÇAS		PRODUCTO	DIFERENÇAS	
		Mais	Menos		Mais	Menos
Algodão	3.852,210	—	3.299,756	106:587\$080	—	62,20
Assucar.	1.274,393	292,033	—	31:463\$930	33,52	—
Arroz	1.188,632	785,933	—	16:019\$250	503,35	—
Aguardente	1.030,379	—	233,585	32:331\$690	—	8,31
Borracha	524,436	355,316	—	13:054\$340	163,31	—
Café	1.261,002	—	309,202	52:193\$090	—	13,13
Caroço de algodão.	3.016,902	—	3.318,437	13:751\$370	—	63,99
Cal	1.632,451	632,115	—	5:638\$420	73,48	—
Farinha de mandioca.	13.212,653	12.443,333	—	236:352\$570	2.076,64	—
Farinha de trigo	1.636,648	105,029	—	28:417\$190	41,51	—
Feijão.	4.512,851	3.974,199	—	86:427\$350	1.113,20	—
Fazendas	712,635	—	143,297	46:537\$090	—	29,51
Ferragens.	295,243	—	192,371	9:754\$930	—	51,63
Fructas.	1.116,032	77,355	—	8:479\$240	21,96	—
Fumo	274,038	23,935	—	10:344\$450	—	10,08
Kerozeno	1.612,978	—	932,173	10:142\$300	—	23,92
Lenha	21.523,257	3.044,437	—	53:654\$430	60,01	—
Milho.	2.999,643	130,726	—	55:611\$070	103,52	—
Madeiras	3.318,533	1.419,361	—	17:621\$060	43,09	—
Machinas diversas	308,763	—	102,463	1:444\$320	—	73,91
Peltes e couros	3.234,837	2.439,227	—	170:011\$950	354,05	—
Pedras	5.173,337	3.650,653	—	7:086\$160	174,73	—
Sal	4.046,399	1.617,332	—	48:616\$140	231,57	—
Sabão	714,534	—	139,345	25:217\$240	—	13,01
Tijolos e telhas	16.091,538	7.235,166	—	11:300\$060	79,29	—
Vinhos e vinagres	126,436	—	193,533	7:193\$010	—	62,22
Diversos.	25.310,601	7.897,514	—	133:524\$500	21,53	—
Totales	120.181,537	41.735,012	1.316:232\$040	33,80	—

Movimento de trens

O tráfego, durante o anno de 1915, foi feito por 6.323 trens, com o percurso total de 423.803 kilometros, assim classificados :

Em serviço remunerado :

		Kms.
2.621	trens expressos de passageiros com percurso de	66.810
1.564	» mixtos com o percurso de	118.497
1.769	» de carga com o percurso de.	201.206
<u>5.954</u>		<u>386.513</u>

Em serviço da Estrada :

369	trens com o percurso de.	12.642
	Manobras	24.650
<u>6.323</u>		<u>423.803</u>

Numero e percurso dos vehiculos

Em serviço remunerado :

		Kms.
7.723	carros de passageiros de 1ª classe com o percurso de	455.833
5.157	» » » 2ª » » »	323.438
790	wagons de bagagens e correio com o percurso de	145.188
3.688	» » animais com o percurso de	369.522
29.294	» » mercadorias com o percurso de	2.076.173
<u>46.652</u>		<u>3.390.154</u>

Em serviço não remunerado :

		Kms.
205	carros officiaes de passageiros com o percurso de	24.863
99	» » » » »	1.896
1	wagon de bagagem e correio com o percurso de	48
9	» » animais com o percurso de	750
1.084	» » mercadorias com o percurso de	15.099
<u>48.050</u>		<u>3.432.840</u>

OBSERVAÇÃO — Nos trens expressos de passageiros estão incluídos 2.320 trens suburbanos, com o percurso total de 19.274 kilometros.

Movimento dos vehiculos de carga em 1915

ESPECIFICAÇÃO	FECHADOS		ABERTOS	
	Numero	Média diária	Numero	Média diária
Carregados em direcção da Central .	7.157	19,6	4.313	11,8
Carregados em direcção de Iguatú .	9.073	24,8	862	2,3

Atrazos de trens em 1915

O total do atrasos de trens de passageiros e mixtos, foi de 5.490 minutos, representando 1 30 % do tempo de movimento total dos mesmos trens, correspondendo 0,35 % ao Trafego, 0,77 % á Locomoção e 0, 18 % á Via-Permanente.

Accidentes

Descarrillamentos :

Durante o anno de 1915 occorreram 28 descarrillamentos de carros e 16 de locomotivas ou « tenders ».

Mortes e ferimentos :

Registraram-se os seguintes casos durante o anno de 1915 :

Empregados da Estrada :

Feridos. 3

Viajantes :

Ferido 1

Extranhos :

Feridos. 2

Mortos 2

Tarifas

Baseando-se na clausula XXI do contracto, a Companhia « South American » reduziu de 50 % o preço das passagens suburbanas, dando conhecimento dessa medida á esta Fiscalização.

Continuam em vigor as tarifas approvadas por portaria de 24 de maio de 1910 e 8 de abril de 1912.

Locomoção

O serviço de tracção durante o anno foi feito por 29 locomotivas, que realizaram um percurso total de 423.805 kilometros.

Durante o anno correram os seguintes trens:

Trens de passageiros	2.621
» mixtos.	1.564
» de carga	1.769
» » serviço, lastro, etc.	264

E locomotivas isoladas correram 105 vezes, a serviço do trafego e da locomoção.

O percurso kilometrico dos trens distribuiu-se do seguinte modo:

	Kms.
Trens de passageiros	66.810
» mixtos.	118.497
» de carga	201.206
» » lastro, serviço não retribuido e manobras.	37.292

O percurso médio annual de uma locomotiva foi:

Em serviço do trafego	24.186,0
» » de lastro e outros.	12.642,0

	Locomotivas
Percorreram até 10.000 kilometros.	10
De 10.001 a 30.000 kilometros	18
De 30.001 a 50.000 »	1
Mais de 50.000 kilometros.	0

Total	29
-----------------	----

MATERIAL RODANTE.— O material rodante em 31 de dezembro de 1913 compunha-se do seguinte:

Locomotivas

ESPECIFICAÇÃO	EM SERVIÇO	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADAS E IMPRESTAVEIS	TOTAL
Locomotivas Mogul	2	2	5	8	17
» Ten-Wheel	4	1	1	—	6
» Consolidation	12	2	4	3	21
» para manobras	1	1	—	—	2
» » lastro	2	—	—	2	4
Total	21	6	10	13	50

Vehiculos

ESPECIFICAÇÃO	EM SERVIÇO	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADOS E IMPRESTAVEIS	TOTAL
Carros especiaes	2	—	—	—	2
» de passageiros de 1ª classe	14	2	2	3	21
Carros de passageiros de 2ª classe	11	—	—	7	18
Carros mixtos	4	—	—	—	4
» de bagagem-correio	4	—	—	1	5
» » carga, fechados	127	—	23	28	180
» caixão	105	1	—	—	106
» prancha	25	—	21	49	95
» de animacs	26	—	6	—	32
Totaaes	318	3	54	88	463

Durante o anno não foi adquirida nenhuma locomotiva; tambem não se fez aquisição de carros de passageiros nem de wagons para mercadorias, fechados ou não.

* * *

Embora em relatorios anteriores não se faça menção de *todas* as locomotivas existentes nesta Estrada desde maio de 1913, do quadro acima se vê que seu numero eleva-se a 50, incluindo ahi duas machinas-tender, que actualmente trabalham no prolongamento.

Das 48 locomotivas do serviço propriamente dito da Estrada, estavam, a 31 de dezembro, em trabalho constante e activo apenas 19; no serviço do prolongamento duas e, fóra do serviço, por se acharem em reparos ou aguardando reparos, 16 e encostadas 13. Destas ultimas, as de numero 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 13 estão absolutamente imprestaveis; de algumas dellas restando apenas varias peças esparsas.

Todo esse material encostado, carros inclusive, occupa largo espaço junto ao deposito de locomotivas; espaço que poder-se-hia aproveitar si, como sou de parecer, o Governo desse baixa aquelle material, mandando, em seguida, demolil-o e vendel-o.

Não seria descabida a aquisição, este anno, de mais duas locomotivas para o serviço de passageiros, e outras duas para o de carga, porquanto as locomotivas que estão ordinariamente em serviço activo não são muito sufficientes ao trafego.

Em novembro passado circularam 755 trens, o que representa um esforço muito grande para tão poucas locomotivas e um penoso e constante trabalho de reparos nas officinas.

Quanto ao material rodante, vê-se no quadro acima as condições em que se achava elle a 31 de dezembro de 1915.

Nos relatorios anteriores figuram como aguardando reparos carros absolutamente imprestaveis, cuja remonta não conviria ser feita pela somma elevada que custaria.

REPARAÇÕES CONCLUIDAS — Foram despendidos 179:716\$073 com a reparação do material rodante abaixo discriminado:

LOCOMOTIVAS

	Numero	Importancia
Locomotivas que soffreram reparos superiores a 3:000\$000 .	8	122:937\$355
» » » » de 1:000\$ a 3:000\$000 .	6	17:301\$147
» » » » » 300\$ a 1:000\$000. .	4	2:715\$301
	<hr/>	<hr/>
	18	142:953\$803

VEHICULOS

Carros de 1ª classe	6	5:655\$733
» » 2ª »	3	2:827\$866
» mixtos	1	942\$622

REPAROS GERAES

Carros especiaes	1	942\$622
» de animaes	2	1:885\$244
» » carga	13	12:254\$093
	<hr/>	<hr/>
	26	24:508\$180

Carros de 1ª classe	12	527\$057
» » 2ª »	8	351\$371
» mixtos	3	131\$764
» especiaes	1	43\$021

REPAROS PARCIAES

» correio-bagagem	4	175\$685
» de animaes	23	1:098\$036
» » carga	226	9:926\$256
	<hr/>	<hr/>
	279	12:254\$090
	<hr/>	<hr/>
Total geral		179:716\$073

CONSUMO DE COMBUSTIVEL — O consumo de combustivel elevou-se a 304.431 kilos de carvão e 15.630,305 kilos de lenha, ou, fazendo que uma tonelada de carvão corresponda, em poder calorifico, a quatro toneladas de lenha, consumiram as machinas 4.212.027 kilos de combustivel, importando tudo isto em 120:022\$910.

O consumo de combustivel por locomotiva-kilometro foi: 9^k,9 ao preço de \$283.

O preço da tonelada de carvão variou entre 43\$790 e 46\$190 e o da tonelada de lenha entre 5\$303 e 8\$052.

O consumo de lubrificantes por locomotiva-kilometro foi :

Graxa	0 ^k ,001	ao custo de	\$001,3
Oleo	0 ^k ,030, ¹ / ₂	" " "	\$014,3
Estôpa	0 ^k ,006	" " "	\$003,8
Total			\$019,6

O consumo de lubrificantes por 1.000 vehiculos-kilometro foi :

Graxa	0 ^k ,02 ¹ / ₂	ao custo de	\$009
Oleo	0 ^k ,382	" " "	\$164
Estôpa	0 ^k ,235	" " "	\$142
Total			\$315

O consumo de lubrificantes foi :

Por vehiculo-kilometro	\$000,315
» locomotiva-kilometro	\$283

OFFICINAS

As officinas desta Estrada prestavam serviço desafogadamente, quando a Baturité apenas tinha a extensão de 100 kilometros. Agora, porém, que a Estrada já tem o quadruplo daquele desenvolvimento, essas officinas não teem crescido proporcionalmente ao augmento da Estrada, nem teem sido introduzidos todos os melhoramentos que taes installações requerem. A « South American Railway Construction Company, Limited » não melhorou de modo sensível o trabalho nas officinas, apezar de ter estabelecido a rebitagem a ar comprimido, duas machinas de aplainar, uma pequena machina *à fraiser* e dois tornos, dos quaes um, por exibir grande potencia motriz e modificações para poder torneiar aros de rodas de locomotivas, até o presente ainda não funcionou, uma serra mecanica para ferro, uma serra de fita para madeira e tres forjas.

A officina é actualmente accionada por um locomovel de potencia de 30 cavallos, cuja caldeira acha-se em máo estado, a ponto de tornar-se necessario accionar a machina do locomovel por uma caldeira velha de locomotiva, installada ao lado. Ha, pois, necessidade de se adquirir um novo motor, afim de se prevenir a paralyção de todas as machinas-ferramenta ao menor desarranjo no motor actual.

Este facto já tem occorrido varias vezes, embora as interrupções tenham sido de pouco tempo.

Toda a installação da officina está encravada entre os armazens da Estrada e a rede de desvios da estação central, o almoxarifado, uma rua e terrenos occupados por particulares.

E' de grande necessidade augmentar a area coberta da officina, para o que é mister expandil-a á custa desses terrenos e prolongal-a até o armazem n. 5, aproveitando-o.

Uma das cousas que mais concorrem para o grande estrago do material rodante é a manobra em curvas nos desvios da estação central, do deposito de machinas e da praça Castro Carreira. Todas são curvas de pequeno raio, onde nem sempre pode se inscrever facilmente uma das locomotivas de maior base rigida das que tem a Estrada. No sentido de augmentar grandemente a area coberta da officina e de rectificar muitos desvios, sou de parecer seja feita a seguinte modificação :

— Rompendo a ligação que existe entre a officina e os escriptorios da Directoria e Locomoção, obtem-se uma passagem assás franca (7^m,50) para uma via dupla.

Essa via rectificaria immediatamente o primeiro desvio da central e melhoraria todos os outros, excepto o do armazem n. 5; e, feita a ligação da linha de Soure com a do Centro, por detraz do cemiterio, ficaria facilma a entrada dos trens na estação central; poder-se-hia construir no espaço deixado pelos desvios e todo o serviço de descarga de materiaes na praça Castro Carreira passaria a ser feito na área em frente à rua Tristão Gonçalves e em desvios muito facéis de trafegar. Desde que fiquem desoccupados os desvios além do deposito, as manobras das locomotivas ficarão sendo feitas tambem em desvios rectos.

— São estas, em suas linhas geraes, as considerações que julgo opportuno fazer no interesse dos serviços da locomoção desta Estrada.

A despeza da Locomoção em 1915 foi:

Serviço Central:

Pessoal	33:823\$296	
Material	1:505\$150	
Despezas geraes.	143\$800	35:477\$246

Tracção:

Pessoal	94:212\$082	
Material	134:751\$920	
Despezas geraes.	1:443\$500	230:407\$502

Officinas:

Pessoal	105:979\$574	
Material	99:353\$210	
Despozas geraes.	1:823\$600	207:156\$384
Total.		473:041\$132

Estrada de Ferro de Baturité

Via-Permanente

A extensão da linha conservada foi a seguinte:

Linha principal — De Fortaleza a Iguatú.	413 ^{km} , 482
Ramaes:	
De Maracanhú a Maranguape.	7, 246
Da Central à Praia	2, 900
	<hr/>
	423, 628
Desvios	19, 617, 80
	<hr/>
Total	443^{km}, 245, 80

CONSERVAÇÃO DA LINHA

Obras de terra e outras para consolidação do leito:

Linha nivelada, calçada e bitolada	1.057 ^m l, 44
Lastro ordinario:	
Extensão	184.220 ^m l, 000
Volume	32.219 ^m 3, 000

oraria
e Soure
ens na
todo o
ito na
afegar.
s loco-

o fazer

Vallas e valletas abertas :	
Extensão	6.830 ^m 1,000
Volume	983 ^m 3,500
Vallas e valletas desobstruidas :	
Extensão	28.426 ^m 1,000
Volume	1.297 ^m 3,200
Aterros recompostos :	
Extensão	4.293 ^m 1,000
Volume	484 ^m 3,000
Aterros alargados :	
Extensão	9.042 ^m 1,000
Volume	3.550 ^m 3,000
Cortes desobstruidos :	
Extensão	7.233 ^m 1,000
Volume	106 ^m 3,000
Enrocamento de pedras arrumadas :	
Volume	27 ^m 3,450
Formigueiros extinctos.	216

LASTRO A TREM

Com um volume de 2.397^m3,600 de terra, foram alargados diversos aterros entre os kilometros 54 e 235.

MATERIAL FIXO SUBSTITUIDO

Dormentes	33.365
Trilhos	516
Talas.	1.032
Parafusos de junção	22.018
Grampos.	172.243
Peças avulsas d'agulhas, corações e outras	740

Em obediencia ao aviso do Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, sob n. 215, de 17 de dezembro do presente exercicio, foi iniciada a substituição da superstructura dos primitivos trilhos existentes ao longo da linha em trafego.

MATERIAL FIXO REEMPREGADO

Dormentes	700
Trilhos	623
Talas.	734
Parafusos de junção	41.345
Grampos.	201.399
Peças avulsas d'agulhas, corações e outras	52

OBRAS D'ARTE

Foram reparadas em numero de 104, sendo :

Pontes e pontilhões — reparados	15
» » » — pintados a pixe	49
Boeiros — reparos nas alvenarias	40

EDIFICIOS

Foram reparados 28 edificios sendo :

Reparos geraes :

Escritorio da administração.
 Estação central e dependencias.
 » de Porangaba.
 » » Mondubim.
 » » Maracanhú.
 » » Baturité.
 Casa do agente de Baturité.
 Estação de Itaúna.
 » » Cangaty.
 » » Junco.
 » » S. Pompeu.
 Casa do Conductor em S. Pompeu.
 Estação de Girão.
 » » Miguel Calmon.
 » » A. Penna.
 » » S. José.
 » Sussuarana.
 » de Iguatú.

Reparos parciaes :

Officina central.
 Deposito de machinas, Quixadá.
 Estação de Cannafistula.
 » » Monguba.
 » » Quixadá.
 » » F. Peixoto.
 » » Averde.
 Casa do Agente, Acarape.
 » » » Aracoyaba.
 Galpão, Aracoyaba.

LINHA TELEGRAPHICA

Com fio duplo até M. Calmon (k^m. 335,184) e construida com postes de ferro (trilhos) e dahi até Iguatú com fio simples e construida com postes de madeira até Sussuarana, k^m. 397,982.

Com a conservação da mesma foram realizados os serviços seguintes :

Poste substituido	4
Postes intercalados	51
Isoladores substituidos	362
» empregados	62
Fio substituido	6.900, ^m
Emendas soldadas.	124

TELEGRAPHO

Apparelhos mudados	2
» concertados	14
Restauração de baterias	128
Telephones mudados	5
» assentados	2
Tympanos »	2

FERRARIA E CARPINTARIA

Com os serviços de conservação de edificios e obras d'arte foram feitos mais os seguintes :

Fabrico de parafusos diversos	175
» » braçadeiras	12
» » varões de manobra	6
» » pinos	2
» » braçadeiras para tesouras.	80
» » caixões para trollies.	10
» » mesas » »	6
» » bitolas para entalhamento	10
» » escadas para pedreiros	6
» » paras-choques.	1
» » reguas para turmas.	2
Reparos de picaretas	248
» » brocas.	14
» » socadeiras	51
» » machados.	13
» » alavancas.	17
» » foices	7
» » enxós	11
» » catracas	2
» » peças diversas de agulha	12
» » chaves de junção	26
» » velocipedes	2
Trilhos furados.	136

CONSIDERAÇÕES GERAES

LINHA

Durante o anno contava a linha em trafego uma extensão de 22^{km},185, inclusive ramaes, construida com velhos e primitivos trilhos de ferro, cuja substituição, considerada imprescindivel e inadiavel, teve inicio ainda no corrente anno, com o emprego de 516 trilhos de aço (Standard Type) de 25 kilos por metro, ou sejam 2^{km},580 de linha renovada, graças ás promptas providencias propostas por este Districto e autorizadas pelo Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Na extensão dos trilhos a substituirem-se, a que acima me refiro, não figuram os 6^{km},113 de trilhos de aço de 20 kilos intercalados em 22^{km},185, como vereis e necessarios para sobresalentes na grande extensão de trilhos desse typo, que constitue a maioria dos empregados e de que a Estrada não dispõe na reserva, e os 9.297,25 metros do mesmo typo, em desvios, que, apesar de não ser de tão palpitante necessidade a sua substituição, deixo, todavia, aqui solicitada sua autorização.

DORMENTES

De accôrdo com as necessidades de cada districto, a substituição desse material, que já foi iniciada com mais energia, deverá obedecer ás seguintes percentagens :

Para o 1º districto	30 %
» » 2º »	15 %
» » 3º e 4º districtos	10 %
» » 5º districto	5 %

ou seja um total de 73.937 dormentes, que poderão ser empregados, em dous annos, sem prejuizo dos demais serviços da conservação ordinaria.

LASTRO

Era de relevante importancia tambem a manutenção de um trem de lastro, a fim de serem alargados e recompostos os aterros ao longo da linha, que disso necessitam e que não são em pequeno numero; serviço esse que sómente em julho do anno

findo teve início, ante as recommendações contidas no officio da fiscalização, sob n. 68/B de 14 de junho do mesmo anno, dirigido á administração passada.

Esse serviço foi realizado nos 1º, 2º e 3º districtos em kilometros differentes, conforme se vê discriminado no presente relatório.

OBRAS DE ARTE

Do kilometro 2 ao 100, são em sua maioria construidas de alvenaria de tijolo com argamassa de cal, necessitando algumas dellas de promptos reparos em suas alvenarias, necessidade esta que tambem reclamam sete boeiros existentes entre os kilometros 300 e 389.

LINHA TELEGRAPHICA

O primeiro fio (linha omnibus) acha-se substituido até 1 km. 10 e o segundo (linha directa) até o kilometro 17.

A substituição do primeiro fio para ser levada até Baturité, kilometro 101, serviço que se vae tornando urgente, carece apenas de uma extensão de 35 kilometros, inclusive o ramal de Maranguape, e a do segundo fio precisa ser feita entre Maracanahú e Monguba (5km,803) e mais alguns trechos comprehendidos entre Monguba e Guayuba, e Bahú e Agua-Verde.

		DESPEZAS	
Serviço Central :			
Pessoal	42:558\$543		
Material	927\$040		
Despezas geraes.	575\$400		44:060\$983
<hr/>			
Conservação da linha :			
Pessoal	115:452\$254		
Material	92:284\$270		207:736\$524
<hr/>			
Conservação de edificios e obras de arte :			
Pessoal	8:991\$973		
Material	6:941\$330		
Despezas geraes.	29\$500		15:962\$803
<hr/>			
Conservação da linha telegraphica :			
Pessoal	6:752\$820		
Material	2:324\$030		
Despezas geraes.	49\$200		9:126\$050
<hr/>			
Total			276:886\$360

Estrada de Ferro de Sobral

EXTENSÃO DA LINHA EM TRAFEGO

As extensões total e média da linha em trafego, que são comprehendidas entre as estações de Camocim e Cratheús, foram, durante o anno, de 336.474 metros.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	691:539\$383
Despeza	525:661\$911
	<hr/>
Saldo	165:877\$472
Relação por cento da despeza para a receita. . .	76,01
Idem idem em 1914	118,32

Faz parte da receita de 691:539\$383 a proveniente de transportes e transmissão de telegrammas de conta dos Governos, não arrecadada, assim distribuída:

Governo Federal	20:283\$990
Governo Estadual	8:906\$280
Total	<u>29:190\$270</u>

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Tem-se no quadro seguinte a discriminação das diversas verbas da receita e respectivas percentagens :

Verbas	Importancias	%
Passageiros	106:916\$950	15,46
Bagagens e encomendas	7:511\$820	1,09
Animaes	15:058\$100	2,18
Mercadorias	512:231\$500	74,07
Aluguel de trens e vehiculos	707\$000	0,10
Telegrammas	43:912\$990	6,35
Armazenagem	431\$960	0,06
Seguro	1:886\$220	0,27
Renda eventual	2:882\$843	0,42
Total	<u>691:539\$383</u>	<u>100,00</u>

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

O quadro seguinte discrimina as diversas verbas da despesa e percentagens respectivas :

Verbas	Importancias	%
Directoria em Londres	22:133\$370	4,21
Directoria	26:907\$364	5,12
Trafego	99:753\$251	18,98
Locomoção	139:537\$495	26,55
Via permanente	142:307\$506	27,07
Telegrapho	3:547\$765	0,67
Gastos eventuaes	2:922\$490	0,56
Fiscalização	20:629\$610	3,92
Preço do arrendamento	36:535\$630	6,95
Fundo de reserva	31:387\$430	5,97
Total	<u>525:661\$911</u>	<u>100,00</u>

Observação — As despesas com directoria, em Londres, Fiscalização, Arrendamento e Fundo de Reserva, são referentes ao periodo durante o qual, no anno, a Estrada esteve em mãos da « South American », isto é, de 1 de janeiro a 31 de agosto.

Os quadros seguintes dão a comparação das diferentes verbas da receita e despesa da Estrada nos dois ultimos annos :

Receita

VERBAS	UNIDADES	1915		1914		Para mais		Para menos	
		Quan- tidade	Produto	Quan- tidade	Produto	Quan- tidade	Produto	Quan- tidade	Produto
Passageiros.	Numero	35.075	406.946\$950	38.249	402.393\$730	—	4.323\$200	3.474	
Bagagens e encomendas .	Tonelada	130,3	7.514\$820	125,6	6.677\$520	4,6	834\$300		
Animacs	Numero	4.957	45.058\$100	40.333	29.544\$600	—	—	5.376	44.483\$500
Mercadorias	Tonelada	26.736	512.331\$500	47.440,9	329.475\$320	9.325,4	483.056\$480		
Aluguel de trons e vehiculos	—	—	707\$000	—	4.490\$500	—	—	—	3.483\$500
Telegrammas	Numero	30.865	43.912\$990	27.430	37.365\$850	3.735	6.547\$140		
Armazenagem.	—	—	431\$060	—	4.654\$340	—	—	—	4.222\$350
Seguro	—	—	4.866\$320	—	270\$840	—	—	—	
Renda eventual	—	—	2.862\$543	—	4.443\$400	—	4.615\$380	—	
Total	—	—	691.539\$383	—	512.743\$120	—	178.826\$363	—	

Direc
Direc
Trafe
Loco
Via-p
Teleg
Gasto
Fisca
Preç
Fund

prov
zemb
Mesa
nuid
daçã

sido
a Es
foi m
as n

resp

Tran
Tran
Perç
Rece
Rece
Rece

Despeza

VERBAS	1915	1914	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Directoria em Londres	22:133\$370	25:589\$390	—	3:456\$020
Directoria	26:907\$364	30:496\$950	—	3:589\$586
Trafego	99:753\$251	127:628\$280	—	27:875\$029
Locomoção	139:537\$493	144:407\$400	—	4:869\$903
Via-permanente	142:307\$506	138:086\$560	4:220\$946	
Telegrapho	3:547\$765	7:111\$140	—	3:563\$375
Gastos eventuaes	2:922\$490	520\$230	2:402\$260	
Fiscalização	20:629\$610	30:986\$860	—	10:357\$250
Preço do arrendamento	36:335\$630	54:779\$760	—	18:244\$130
Fundo de reserva	31:387\$430	47:060\$790	—	15:673\$360
Total	525:661\$911	606:667\$360	—	81:005\$440

IMPOSTOS FEDERAES

Além da receita, arrecadou mais a Estrada as quantias de 5:988\$672 e 13:824\$600 provenientes, a primeira, de imposto sobre vencimentos cobrados de setembro a dezembro, e a segunda de imposto de transporte, durante o anno. Foram recolhidas á Mesa de Rendas Federaes em Camocim, a primeira integralmente, a segunda diminuida de 552\$998, valor da commissão de 4 % que cabe á Estrada pela sua arrecadação.

TRAFEGO

a) TRANSPORTES — TELEGRAMMAS

O trafego desta Estrada, no anno findo, foi relativamente bastante intenso, tendo sido mesmo o anno em que se registou maior movimento desde quando é trafegada a Estrada. Infelizmente esta intensidade não teve por causa a prosperidade da zona; foi motivada pela grande importação de generos alimenticios, destinados a supprir as necessidades do Estado, ao qual a inclemencia da secca nada permittira produzir.

Os quadros abaixo dão o detalhe dos differentes transportes e telegrammas e respectivas receitas médias durante o anno :

PASSAGEIROS

	1ª classe	2ª classe	Total
Transportados a qualquer distancia	10.468	24.607	35.075
Transportados a um kilometro	773.700	2.186.993	2.960.693
Percurso médio de um passageiro	73,9	88,9	84,4
Receita média por kilometro trafegado	109\$941	207\$816	317\$757
Receita média de um passageiro embarcado	3\$534	2\$842	3\$048
Receita média de um passageiro transportado a um kilometro	\$048	\$032	\$036

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Toneladas embarcadas	130,2
Toneladas transportadas a um kilometro.	13.378
Percurso médio de uma tonelada	102,7
Receita média por kilometro trafegado	22\$323
Receita média de uma tonelada embarcada	37\$694
Receita média de uma tonelada-kilometro	\$562

ANIMAES

Transportados a qualquer distancia:

Cavallar:

Numero.	1.632
Peso (toneladas)	326,4

Vaccum:

Numero.	1.348
Peso.	337

Diversos:

Numero.	1.977
Peso (toneladas)	811,4

Total:

Numero.	4.957
Peso (toneladas)	811,4

Transportados a um kilometro.	647.280
Percurso médio de um animal.	130,6
Receita média por kilometro trafegado	44\$753
Receita média de um animal embarcado	3\$038
Receita média de um animal-kilometro	\$023

MERCADORIAS

Toneladas embarcadas	26.736
Toneladas transportadas a um kilometro.	3.917.474
Percurso médio de uma tonelada.	146,5
Receita média por kilometro trafegado	1:522\$381
Receita média de uma tonelada embarcada.	19\$139
Receita média de uma tonelada-kilometro	\$131

TELEGRAMMAS

Mensagens	30.865
Palavras	437,462
Receita.	43:912\$990

TRANSPORTES GRATUITOS

ESPECIFICAÇÃO	UNIDADES	QUANTIDADE	PERCURSO MÉDIO	UNIDADE KILOMETRO
Passageiros	Numero	358	142,9	51.157
Bagagens e encomendas	Tonelada	157	110,7	17,387
Animaes	Numero	5	119,0	595
Mercadorias	Tonelada	7.478	53,3	398.548
Telegrammas	Numero	26.787 com 370.286 palavras.		

Comparado com os do anno anterior, mostra o quadro seguinte os elementos de trafego referidos a um kilometro, com as respectivas receitas médias:

ESPECIFICAÇÃO	1915	1914	DIFERENÇAS %		RECEITAS — Médias		DIFERENÇAS %	
			Mais	Menos	1915	1914	Mais	Menos
Passageiros de 1ª classe	773\$700	926\$210	—	16,47	48	48,8	—	1,64
Passageiros de 2ª classe	2:186\$993	1:708\$863	27,98	—	32	33,4	—	4,19
Total	2:960\$693	2:635\$073	12,36	—	36	38,8	—	7,22
Bagagens e encomendas	13\$378	11\$427	17,07	—	562	584	—	3,77
Animaes	647\$280	1:363\$384	—	52,32	23	21,6	6,48	—
Mercadorias	3:917\$474	2:209\$417	77,31	—	131	148	—	11,49

Rêde de Viação Cearense

Estrada de Ferro de Sobral

Discriminação da receita e da despesa, a partir de 5 de fevereiro de 1910, em diante

MEZES	1910	1911	1912	1913	1914	1915
RECEITA						
Janeiro	—	41:033\$52	37:705\$240	62:227\$310	48:081\$620	48:984\$183
Fevereiro	32:837\$440	50:493\$024	30:107\$070	43:320\$870	44:055\$150	35:783\$780
Março	40:770\$456	37:604\$068	43:185\$030	53:001\$180	41:660\$900	51:009\$420
Abril	43:229\$708	38:670\$580	40:325\$040	35:367\$170	41:851\$470	41:400\$300
Maió	43:105\$976	47:792\$528	56:325\$440	44:201\$850	37:595\$770	43:051\$400
Junho	71:053\$326	48:857\$350	67:928\$770	64:254\$370	39:034\$990	54:545\$030
Julho	63:131\$380	46:056\$144	67:858\$300	61:192\$250	47:391\$400	55:927\$830
Agosto	63:223\$324	46:695\$346	69:036\$000	58:150\$260	50:339\$340	53:297\$140
Setembro	49:746\$776	42:830\$900	58:870\$580	56:282\$830	35:740\$310	58:150\$400
Outubro	49:048\$042	50:870\$020	59:311\$680	54:620\$350	36:235\$380	73:572\$014
Novembro	55:243\$264	46:201\$500	52:751\$720	56:287\$450	38:909\$700	94:143\$683
Dezembro	47:017\$974	43:233\$200	54:559\$340	57:104\$410	51:172\$000	75:674\$753
Totaes	561:407\$642	513:922\$602	647:140\$570	646:148\$030	512:713\$120	691:530\$383
DESPEZA						
Janeiro	—	31:125\$524	31:132\$510	43:082\$430	40:197\$720	44:030\$630
Fevereiro	16:130\$425	28:024\$038	20:186\$110	41:206\$660	41:218\$530	37:553\$820
Março	20:380\$753	27:449\$743	36:643\$500	38:837\$300	35:395\$420	39:618\$570
Abril	21:033\$371	20:451\$979	36:645\$690	39:029\$520	35:023\$760	35:566\$390
Maió	23:671\$335	30:625\$503	40:474\$340	43:451\$410	35:672\$780	30:036\$440
Junho	28:015\$374	66:352\$734	80:665\$820	95:137\$290	115:197\$580	59:357\$340
Julho	25:677\$173	32:261\$790	44:231\$800	50:304\$160	41:020\$490	43:836\$110
Agosto	30:926\$204	48:395\$200	43:825\$900	48:794\$190	36:854\$400	78:805\$110
Setembro	29:026\$797	33:512\$430	41:350\$200	51:924\$810	34:443\$300	32:561\$393
Outubro	30:706\$764	29:851\$890	42:616\$300	52:953\$340	36:252\$380	35:623\$214
Novembro	31:682\$743	34:666\$820	43:267\$470	48:931\$300	39:390\$300	37:037\$476
Dezembro	35:190\$775	66:916\$960	162:022\$920	137:342\$370	109:992\$610	41:634\$418
Totaes	293:410\$214	458:634\$791	641:118\$560	690:994\$790	606:667\$300	525:661\$911

b) MOVIMENTO

Durante o anno a linha foi percorrida por 1.202 trens, que realizaram um percurso total de 198.835 kilometros, assim classificados :

SERVIÇO REMUNERADO

Trens	Numero	Percurso
Especiaes de passageiros	3	179 k ^{ms} .
Mixtos	316	92.020 »
Carga	449	56.862 »
Total	938	149.061 »

SERVIÇO GRATUITO

Lastro e outros	264	29.495 k ^{ms} .
Manobras	—	20.279 »
Total geral	1.202	198.835 »

Observação — O numero de vezes (23) que correram as locomotivas sem trem, bem como o percurso destas (1.672 k^{ms}), está incluido no numero e percurso dos trens em serviço gratuito.

* * *

Entraram na composição dos trens 10.869 vehiculos, com o percurso de 1.291.704 k^{ms}, discriminados do modo seguinte :

SERVIÇO REMUNERADO

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros de 1 ^a classe	790	130.138 kms.
» » 2 ^a »	384	99.815 »
Bagagem e correio	584	100.554 »
Animaes	1.984	217.739 »
Mercadorias	4.760	599.570 »
Total	8.702	1.447.825 »

SERVIÇO GRATUITO

Passageiros de 1 ^a classe	145	17.558 k ^{ms} .
» » 2 ^a »	64	5.511 »
Bagagem e correio	51	7.439 »
Animaes	404	20.022 »
Mercadorias	1.503	93.349 »
Total geral	10.869	1.291.704 »

c) HORARIOS

Continuam em vigor os antigos horarios, como se verifica do quadro n. 1, que estabelecem por semana, entre Camocim e Ipú, tres trens mixtos, partindo de Camocim ás segundas, quartas e sextas-feiras e regressando ás terças, quintas e sabbados; e entre Ipú e Cratheus, dois trens mixtos, em correspondencia com os dois primeiros trens semanaes.

Quanto ao numero de trens, sou de parecer que esse horario consulta bem as necessidades do trafego, muito pequeno em epochas normaes; podendo a Administração da Estrada supprir, com trens extraordinarios, as deficiencias de occasião.

E', porém, indispensavel a alteração dos horarios de Ipú a Cratheús, não só quanto á duração do percurso, que deve ser feito com a mesma velocidade média dos trens de Cam. cim a Ipú, como também quanto á distribuição de viagens, — pois melhor será para o publico, si se fizer até Sobral, um dos trens semanaes.

d) TARIFAS

Continuam em vigor as que foram approvadas pelas portarias de 24 de maio de 1910 e 8 de abril de 1912.

LOCOMOÇÃO

a) MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

O numero, estado e classificação das locomotivas que possui a Estrada, assim como seu material rodante, são dados pelos seguintes quadros :

LOCOMOTIVAS

ESPECIFICAÇÃO	EM SERVIÇO	EM REPARO	TOTAL
Locomotivas typo Americano	2	—	2
» » Mogul	2	—	2
» » Ten-Wheel	2	4	6
Total	6	4	10

VEHICULOS

ESPECIFICAÇÃO	EM SERVIÇO	EM REPARO	TOTAL
Carros de passageiros de 1ª classe	8	1	9
» » » » 2ª »	5	3	8
Wagons de bagagem-correio	4	1	5
» » mercadorias	29	8	37
» » animaes	31	1	32
» » lastro.	19	1	20
Total	96	15	111

O serviço de tracção foi feito pelas locomotivas ns. 4, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 e 15, que rebocaram 1.179 trens, fazendo um percurso de 198.835 kilometros.

Apezar do trafego relativamente pequeno desta Estrada, essas locomotivas, já pelo seu numero, já, e principalmente, pelo seu estado de uso, não são sufficientes para garantir a perfeita execução desse serviço, fazendo-se precisa, para esse fim, a aquisição de mais quatro locomotivas.

Ao receber a Estrada das mãos da Companhia, era deficiente a conservação desse material, trabalhando apenas as officinas durante quatro dias na semana; e algumas destas locomotivas, que então se achavam em serviço e em taes condições figuravam no termo de entrega, como as de ns. 8 e 13, tiveram de ser immediatamente encostadas por necessitarem de grandes reparos.

As locomotivas de ns. 10, 11, 13 e 14 soffreram reparos geraes, sendo que na n. 11, ainda em trabalho, foi feita a substituição da fornalha.

As de ns. 4, 7, 8, 9 e 15 soffreram reparos parciaes, mas de relativa importancia.

O quadro seguinte dá os dispendios com estes reparos :

Locomotivas reparadas :

	Numero	Importancia
Superiores a 3:000\$000	4	20:138\$966
De 1:000\$000 a 3:000\$000	4	11:245\$049
De 300\$000 a 1:000\$000	2	1:193:053
	<hr/>	<hr/>
	10	32:577\$068

No material rodante foram feitos igualmente os reparos precisos, consistindo estes, em geral, em cobertura, substituição de vidraças e rótulos, pintura de carros de passageiros, mudança de assoalho, pintura geral e reconstrucção nos de carga.

Nos wagons de carga fechados — Serie 2 E — foi substituida por zinco a antiga coberta de madeira.

No wagon de bagagem — Serie C n. 1 — fizeram-se um compartimento especial para correio e pintura geral.

E' necessario o augmento de material rodante, ao menos no que respeita aos carros fechados, devendo os novos, si forem adquiridos, offerecer maior capacidade de carga.

Consumo de combustivel — O consumo de combustivel elevou-se a 291.984 kilos de carvão e 40.797.500 kilos de lenha, ou, fazendo que uma tonelada de carvão corresponda, em poder calorifico, a quatro toneladas de lenha, consumiram as locomotivas 2.991.359 kilos de carvão.

O consumo de material por locomotiva-kilometro foi o seguinte :

Combustivel.	15, ^k 0
Graxa.	0 ^k ,001,2
Oleo	0 ^k ,037,6
Estopa.	0 ^k ,001,4 0, ^k 040,2

b) OFFICINAS

Como atraz ficou dito, quando o Governo assumiu a direcção da Estrada, trabalhavam as officinas somente quatro dias na semana, não permitindo esse regimen, estabelecido havia alguns mezes, como medida de economia, — a necessaria conservação do material. Foram desde logo restabelecido o trabalho em todos os dias uteis e determinados mesmo alguns serviços extraordinarios, que permitissem mais rapidos preparos do material de tracção, de fórma a satisfazer os transportes urgentes da grande quantidade de generos, que eram então importados para alimentação das populações do interior.

Resentem-se estas officinas da necessidade de algumas novas machinas operatrizes, que melhor e mais promptamente facilitem a execução de certos trabalhos, assim como da falta de espaço nas divisões destinadas á reparação das locomotivas e dos carros.

A despeza do pessoal empregado nas officinas importou em 37:714\$396, sendo de 17:667\$020 o custo dos materiaes empregados nos diferentes serviços.

heis, não só
de média dos
gens, — pois
s.

de maio de

rada, assim

TOTAL	
2	
2	
6	
10	

TOTAL	
9	
8	
5	
37	
32	
20	
111	

VIA-PERMANENTE

Conforme ficou consignado nos termos de recebimento dos diferentes trechos de linha, era, em geral, regular o seu nivelamento, sendo, porém, o lastro deficiente e feito somente até a altura dos dormentes, cujas extremidades estavam quasi sempre a descoberto. Notavam-se muitos aterros com largura muito insufficiente; e a ultima inspecção procedida deixou patente a necessidade de avultada substituição de dormentes na extensão de Camocim a Iptú, assim como de trilhos até Sobral (kilometro 129).

Este ultimo ponto estava, sem duvida, merecendo, no ultimo anno, os cuidados da Companhia, convencida, talvez, da seriedade das circunstancias, pois até agosto havia substituido 16.333 dormentes, quando, em igual época de 1914, apenas empregara 9.334, sendo que em todo aquelle anno não ultrapassou de 13.432 o numero total de dormentes substituidos.

Continuei esse serviço nos quatro ultimos mezes do anno, empregando mais 10.319, perfazendo o total, para todo o anno de 1915, de 26.874 dormentes substituidos. Os empregados na administração do Governo foram todos de arceira e pão d'arco, madeira de cerne, sem defeito.

— Estes dormentes foram adquiridos por preço, variando, conforme a classe, entre 1\$ e 1\$300.

Procurei igualmente melhorar desde logo os aterros mais estreitos, autorizando a criação de duas turmas extraordinarias, destinadas á excavação de terras para alargamento dos mesmos.

Quanto aos trilhos, nada foi feito, cabendo-me aqui consignar o pessimo estado em que se acham e salientar a urgente necessidade de substituição para garantia de segurança do trafego.

O diagramma junto mostra a situação actual da superstructura desta linha, pelo qual se verifica a extensão de 129.440^m,00 de trilhos de ferro de 20 e 22 kilos por metro, cuja substituição, como acima digo, julgo inadivavel.

Na administração da «South American Railway Construction Company, Limited», foi construido um boeiro triplo capeado, no kilometro 200, para substituição de uma obra destruida por enchente.

Durante o anno foram executados os serviços seguintes :

Linha nivelada, calçada e capinada,	256 ^m , 127
Area capinada	349 ^m 2, 816
Area roçada	1.080 ^m 2, 381
Lastros ordinarios	14 ^m 3, 989
Abertura de vallas e valletas.	2.366 ^m 3, 500
Desobstrucção de vallas e valletas	1.454 ^m , 500
Alargamento de aterros.	2.852 ^m 3, 000
Formigueiros extinctos	23

Foi o seguinte o material substituido :

Dormentes.	26.874
Trilhos.	1
Grampos	21.212
Talas	3.168
Parafusos de talas de junção.	8.424
Parafusos de cravação.	17
Vigas de madeira em ponte	2

2º Distrito

Rêde de Viação Ferrea dos Estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagôas

I

LINHAS A CARGO DA « THE GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY COMPANY, LIMITED »

Actos que a regem

Decreto n. 4.114, 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 rêde ferro-viaria a cargo da « The Great Western of Brazil Railway Company, Limited » constava em 31 de dezembro de 1915 de 1.620 kilometros e 97 metros de linha em trafego, sendo constituida 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 Alagôas	194,069
Paulo Affonso	115,136
Total	1.262,595

Linhas concedidas e adquiridas pela « Tho Great Western of Brazil Railway Company, Limited » :

	Kms.
Recife a Limoeiro e Timbaúba	270,465
Ribeirão a Bonito	28,657
» » Barreiros	58,380
Total	357,502
Extensão total em trafego	1.620,097

Juntando a estas linhas em trafego as cuja construcção foi autorizada pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909, resulta o quadro abaixo representativo da rede de viação ferrea a cargo da « The Great Western of Brazil Railway Company, Limited » em 31 de dezembro de 1915:

	Kms.
Linhas em trafego.	4.620,097
Linhas em construcção.	—
Prolongamento da estrada de ferro Conde d'Eu . .	5,647
Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Alagoas.	32,884
Linhas com estudos approvados :	
Prolongamento da Estrada de Ferro Conde d'Eu. .	120,654
Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco	186,620

A Estrada de Ferro Ribeirão a Barreiros, que está sendo trafegada em caracter provisorio pela Companhia Great Western, faz parte do presente relatorio, incluida na rede Sul. Pelo decreto n. 9.228, de 20 de dezembro de 1911, foi a Companhia Great Western autorizada a fazer a aquisição á Companhia de Melhoramentos de Pernambuco de sua linha de Ribeirão a Barreiros. Esta linha, porém, não tem a sua incorporação approvada pelo Governo Federal pelo facto de não terem sido ultimadas as negociações entre a Great Western e a Companhia de Melhoramentos na parte referente á indemnização fixada pelo Governo do Estado das bemfeitorias que possuia na estrada o Estado de Pernambuco.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita da Rede.	9.978:472\$650
Despeza de custeio	7.937:050\$300
Saldo	2.041:422\$350
Coefficiente do trafego	79,54

QUOTA DE ARRENDAMENTO

A quota de arrendamento, constante da acta de tomada de contas, foi para o anno de 1915 de 987:485\$166, apurada sob protesto do representante da Companhia, que recolheu á Delegacia Fiscal apenas a importancia de 293:576\$334.

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO CONTRACTO

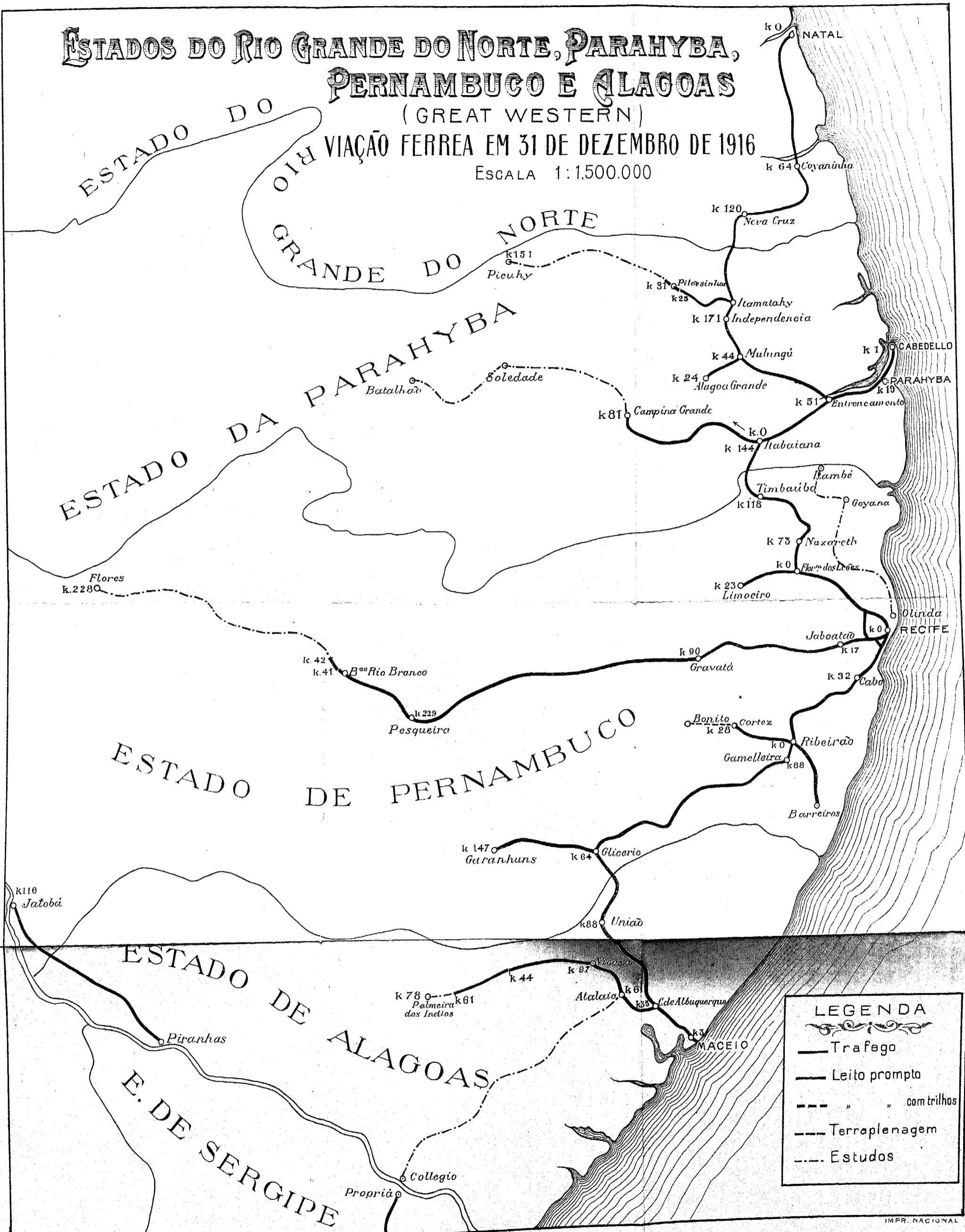
Receita da Rede.	9.978:472\$650
Despeza do custeio	7.937:050\$300
Quota de arrendamento	987:485\$166
» » Fiscalização	60:000\$000
Saldo liquido:	993:937\$184
Coefficiente do trafego	90,03

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGOAS

(GREAT WESTERN)

VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1916

ESCALA 1:1.500.000



LEGENDA

- Tra feço
- Leito prompto
- " " com trilhas
- Terraplenagem
- Estudos

A receita, despesa e saldo das linhas que constituem a rede a cargo da Great Western constam do quadro abaixo :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	COEFFICIENTE DO 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.	8.970:508\$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
1914.	10.205:868\$370	7.473:274\$030	2.732:594\$340	73,23
1915.	9.978:472\$650	8.984:535\$466	993:937\$184	90,03
Total	112.081:325\$860	83.273:401\$486	28.807:834\$374	

Na receita do anno de 1915 estão comprehendidas as provenientes das porcentagens recebidas pela Companhia pela cobrança de impostos federal e estadual, assim como as dos transportes feitos por conta dos governos federal e estadual, quer effectivamente arrecadadas quer a debito.

CONSTRUCCÃO

O serviço de construcção nos prolongamentos das E. F. Central de Pernambuco, Conde d'Eu e Central de Alagôas esteve paralyzado durante todo o anno de 1915.

Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915. Kms.
144,318

Arrendataria — Companhia de Viação e Construções

Movimento financeiro

Receita	233:377\$564
Despeza	411:129\$947
<i>Deficit</i>	177:752\$383
Coefficiente de trafego.	176,16 %
Em 1914.	211,75 %

Tendo sido proximamente a mesma a despeza nos dous ultimos annos, o coefficiente de trafego melhorou por se ter realizado uma receita superior á de 1914 de 34:244\$920.

Comparadas as receitas, as despezas e os transportes effectuados nos ultimos dous annos, resultam os seguintes quadros :

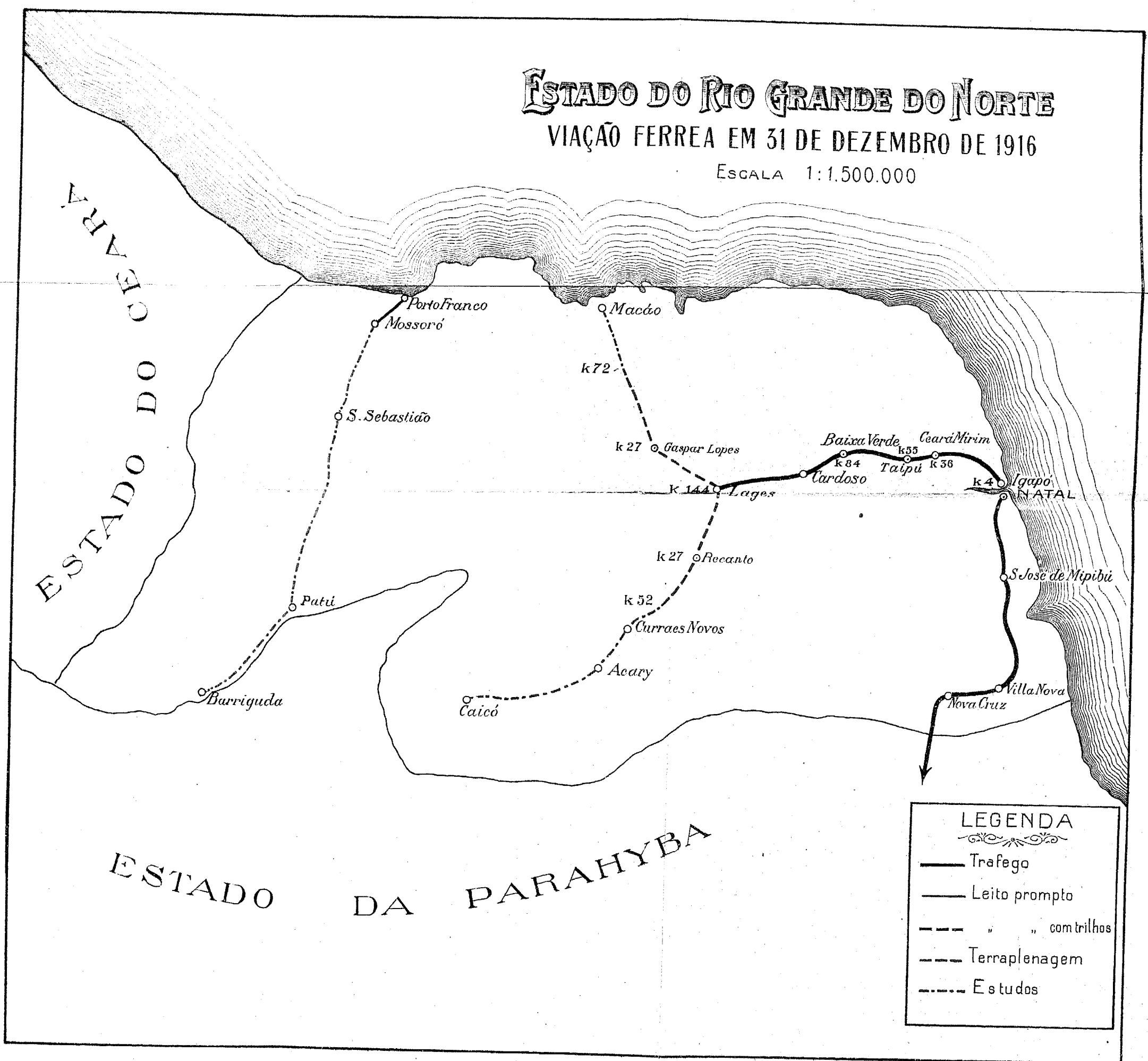
Receita

DESIGNAÇÃO		1915		1914		DIFFERENÇAS	
		Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros	Numero	30.343	74:638\$300	34.871	79:752\$300	- 4.528	- 5:113\$700
Bagagens e encomendas.	Toneladas	172	10:617\$200	253	14:829\$900	- 81	- 4:212\$700
Animaes	Numero	833	2:590\$100	525	1:693\$700	+ 308	+ 896\$400
Mercadorias	Toneladas	8.611	131:376\$900	6.638	87:979\$900	+ 1.973	+ 43:397\$000
Telegrammas.	Numero	1.757	3:114\$700	2.096	3:409\$900	- 309	- 295\$200
Armazenagens	—	—	46\$700	—	264\$500	—	217\$800
Diversas e oventuaes.	—	—	10:993\$364	—	11:202\$444	—	209\$080
Totaes.	—	—	233:377\$564	—	169:132\$644	—	34:244\$920

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1916

ESCALA 1:1.500.000



LEGENDA

- Trafego
- - - - Leito prompto
- . - . - " " com trilhos
- - - - Terraplenagem
- Estudos

Despeza

VERBAS	1913	1914	DIFFERENÇAS
Administração, etc	81:027\$877	74:420\$382	+ 6:607\$495
Trafego.	77:239\$289	80:240\$743	— 3:001\$456
Locomoção.	170:849\$465	186:892\$843	— 16:073\$378
Via permanente, Edificios, Telegrapho.	69:087\$353	70:154\$547	— 1:067\$194
Diversas.	12:955\$963	9:950\$631	+ 2:999\$332
Totaes	411:129\$947	421:665\$148	— 10:535\$201

TRENS E VEICULOS

Durante o anno correram a linha 806 trens, effectuando o percurso total de 76.239 kilometros, sendo :

Em serviços retribuidos :

		Kms.
Trens de passageiros.	8	410
» mixtos	322	56.660
» de carga	31	2.139
	<u>361</u>	<u>59.209</u>

Gratis e em serviço da Estrada :

Serviços da construcção.	43	2.716
Especiaes, diversos e lastro.	202	14.314
	<u>245</u>	<u>17.030</u>
Totaes.	806	— 76.239

Os vehiculos rebocados por esses trens realizaram os seguintes percursos :

TRENS

	Serviços retribuidos Kms.	Especiaes de serviço e lastro Kms.
Vehiculos de passageiros	93.407	5.543
» » bagagens e encommendas.	56.620	1.867
» » animais.	32.546	1.264
» » mercadorias	230.916	23.774
» » lastro	—	95.876
Totaes	413.489	128.324

Total geral : 541.813 kilometros.

Comparadas as receitas e despesas médias durante os dous ultimos annos, por kilometro de extensão de linha, trem e dous-eixos-kilometro-veiculo, retribuidos, ter-se-á :

Por kilometro de linha :			
	1915	1914	Differenças
Receita	1:617\$106	1:377\$677	+ 239\$429
Despeza	2:848\$778	2:917\$243	- 68\$465
<i>Deficit</i>	1:231\$672	1:539\$566	- 307\$894
Por trem-kilometro retribuido :			
Receita	3\$941,5	2\$774,7	+ 1\$166,8
Despeza	6\$8943,7	5\$875,5	+ 1\$068,2
<i>Deficit</i>	3\$002,2	3\$100,8	- \$098,6
Por dous-eixos-vehiculos-kilometro :			
Receita	\$282,2	\$288,7	- \$006,5
Despeza	\$497,1	\$323,0	+ \$174,1
<i>Deficit</i>	\$214,9	\$034,3	+ \$180,6

UNIDADES DE TRAFEGO

Nos dous ultimos annos foram transportadas as seguintes unidades de trafego remuneradas :

	1915	1914	Differenças
Passageiros — numero	1.629.545	1.684.688	- 52.143
Bagagens e encomendas — toneladas	14.023	13.967	+ 56
Animaes — numero	63.978	37.756	+ 26.222
Mercadorias — toneladas	769.796	455.737	+ 314.060

Avultando os transportes gratis, quer para o serviço de trafego como de materiaes, dados como destinados á construcção, é interessante conhecer as quantidades e unidades de trafego transportadas, que excedem de muito as unidades remuneradas transportadas nos dous ultimos annos.

TRANSPORTES GRATIS

	QUANTIDADES		UNIDADES	
	1915	1914	1915	1914
Passageiros	2.317	5.669	17.974	449.083
Bagagens e encomendas	11	40	215	3.030
Mercadorias « Construcção »	25.760	35.103	2.421.935	3.785.997
» « Trafego »	17.149	7.681	1.652.139	576.060

Tão grande somma de transportes gratis não pôde deixar de influir no movimento financeiro da Companhia e resentir-se a sua influencia nos *deficits* em que vêm sendo encerradas as custas da estrada arrendada á Companhia Viação e Construcções.

Tenho recommendado a maior inspecção sobre esses transportes e que elles se effectuem nos trens ordinarios para não encarecerem ainda mais as despesas de custeio da estrada e espero que elles se normalizarão.

TARIFAS

A actual tarifa, approvada por portaria de 17 de dezembro de 1914, melhorou extraordinariamente as condições do commercio e do publico em geral, sendo, porém, ainda susceptivel de um apurado estudo, attendendo ás condições da zona atravessada pela via ferrea.

PRODUCTOS MÉDIOS E CUSTOS DE TRANSPORTE DAS UNIDADES DE TRAFEGO

Nos dous ultimos annos foram os seguintes :

	1915		1914	
	Productos	Custo	Productos	Custo
Passageiros.	\$045,80	\$057,14	\$047,42	\$070,44
Bagagens e encomendas	\$757,12	\$071,25	\$061,78	\$219,47
Animaes	\$040,48	\$07,34	\$04,86	\$27,32
Mercadorias	\$176,04	\$299,43	\$193,04	\$764,62

Para o calculo de utilização dos wagons de bagagem tomamos apenas a metade de seus percursos, por fazerem esses wagons o serviço do correio, como wagons mixtos, que são de bagagem e de correio.

O custo de transporte da unidade « mercadoria » foi, como mostra o quadro acima, muito inferior ao seu correspondente em 1914, o que se explica pela maior taxa de utilização dos respectivos wagons, em 1915, que, neste anno, subio a 1,66, por dous-eixos-vehiculo, o dobro do que foi em 1914, pelo maior percurso desses wagons em 1914, os quaes foram mais carregados, naturalmente, por unidades gratis, cujo percurso, como já mostramos, desceu em 1915 a 2.421.935 toneladas transportadas para a construção, contra 3.783.997, em 1914, com o mesmo destino.

São, infelizmente, mal feitos os dados estatísticos apresentados pela Companhia e informa o engenheiro chefe da respectiva fiscalização que, por falta de pessoal, deixou esse serviço bastante a desejar, sendo morosamente organizados e á ultima hora, quando exigidos, e dahi o accumulo de enganos que nelles se encontram, além da falta de concordancia de alguns desses dados representados respectivamente nos quadros do questionario e nos das demonstrações das receitas e despezas e dados geraes do trafego, onde muitas vezes escapam dados de certa importancia e deixam de ser mencionados alguns detalhes ou sub-divisões das receitas e despezas com a denominação geral de « Diversas ».

LOCOMOÇÃO

Durante o anno realizaram as locomotivas o percurso total de 97.292 kilometros, sendo :

	Kms.
Em serviços remunerados.	59.209
Em transporte de « Construção »	2.716
Em trens especiaes diversos	12.517
Em trens de lastro	1.797
Locomotivas escoteiras	5.409
Em manobras	15.644
Total.	97.292

De accordo com os quadros que acompanharam o relatório do engenheiro chefe da 3ª Fiscalização, o consumo das locomotivas foi, tomando-se, como declara a Companhia, dez metros cubicos de lenha como equivalente a uma tonelada de carvão de pedra :

Carvão	206.364 kilgs.	9:4138031
Lenha	1.087.100 »	26:8748190
Total	1.293.464 »	36:2878221

Por locomotiva-kilometro (kilos)	13,3	\$372,9
Oleo (kilos).	7.439,0	4:5228416
Locomotiva-kilometro (kilos)	0,076	\$046,4
Estopas (kilos).	622,2	5208461
Locomotiva-kilometro (kilos)	0,0064	\$005,4

Com a lubrificação de vehiculos, despendeu-se :

Oleo (litros)	7.003,00	3:8148767
Graxa (kilos)	780,00	5458430
Estopa (kilos)	774,85	7468784
Despeza total		5:1068981

Para 1.000 vehiculos-kilometro (reduzidos a dous eixos) :

Oleo (litros).	6,46	38520
Graxa (kilos)	0,72	\$503
Estopa (idem)	0,71	\$689
Despeza total		48713

Com o serviço propriamente de tracção, comprehendendo a lubrificação dos vehiculos e as despezas para o abastecimento de agua ás locomotivas, despendeu-se 75:5598046, o que corresponde, tomando-se cada passageiro como equivalente a 500 kilos de carga e para o transporte total de 1.612.986 unidades, a rs. 46,8 por unidades, ou 18,3 % do custo total de transporte, comprehendendo todas as outras despezas e que se eleva a rs. 254,9.

Consumo de combustivel e de lubrificantes nas officinas :

Carvão	41, m ³ 923	1:8928260
Lenha	616, m ³ 0	1:5248860
Oleo	509, lit ⁵	2618795
Graxa	23, kg ⁸	168200
Estopa	188, kg ⁷	1878512
		3:8828627

Em resumo, as despezas com a locomoção foram as seguintes :

Administração	8:4038201
Tracção e vehiculos	75:5598046
Reparação do material rodante	34:2228211
Officinas	50:8958107
Diversas	1:7398900
Total	170:8198465

Até agora nenhuma solução foi dada sobre o local para officinas, pessimamente localizadas em igapó. E' de urgencia a construcção das officinas e ao engenheiro chefe da Fiscalização parece que ficariam bem collocadas em Natal, de preferencia a logares onde não se encontre agua.

engenheiro chefe
declara a Com-
da de carrão

O material rodante é bastante desigual, provido apenas, em sua maioria, de freios a mão. Actualmente acha-se, quasi todo, sob galpões, sendo necessaria a construção de um em Igapó, até que seja resolvida a mudança das officinas, para poder resguardar o material que sahe da reparação.

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Se bem que não seja ainda satisfactoria a conservação da via-permanente, ella tem, entretanto, melhorado consideravelmente.

As cercas, em geral, acham-se em más condições, pois são, constantemente, cortadas pelos moradores. Afim de evitar tal inconveniente, foi determinado que, nos diversos pontos em que existissem moradores, fosse feita uma cruzeta, para a passagem do pedestres.

Foram abertos seis fossos americanos, sendo um na variante de Itapassaroca, um na do Extremoz, um no kilometro 40 e tres entre Taipú e Baixa-Verde.

Foi augmentada a plataforma da parada de Extremoz e concluido o revestimento do corte denominado « Mary ». Ainda não foi concluida a ponte de 11 metros de vão sobre o rio Carrapato, iniciada a sua construcção no primeiro semestre de 1915.

Os edificios situados na explanada Silva Jardim acham-se concluidos, a excepção da estação, cujos trabalhos foram recommçados. E' de lastimar que em uma estação de primeira ordem, como a de Silva Jardim, tenha sido tão descurada sua construcção, pois as esquadrias estão se abrindo, sendo o soalho de má qualidade. Em diversos arcos, nas portadas, notam-se, tambem, fendas. A ferragem, em geral, é de pessima qualidade e a installação electrica não pôde ser aceita. Os diversos edificios nos variados pontos da linha acham-se em regulares condições, exigindo alguns ligeiras reparações, que tenho determinado. Em Lages foi autorizada a construcção da estação, de accordo com o projecto e orçamento approvados. As casas de turma que se estavam construindo em grupos, passaram a ser distanciadas de mais ou menos 10 kilometros.

Variantes — Em virtude da letra d do n. 4 da clausula I, têm sido feitas, na linha em trafego, diversas variantes, cujas construcções já deviam estar terminadas, afim de melhor poder ser regularizado o serviço do trafego.

Estas variantes, que morosamente se arrastavam, foram suspensas completamente, tendo em novembro recommçado a de Taipú, cuja estação acha-se quasi concluida.

Penso que com a conclusão desta variante, não ha necessidade, actualmente, de proceder-se a estudos de nenhuma outra, devendo ser definitivamente kilometrada a linha, pois a falta de kilometragem traz serios embaraços para referencias de pontos.

Linha de ligação — Com esta denominação, são conhecidos os trabalhos comprehendidos entre Igapó e a explanada Silva Jardim. O movimento de terra, a partir das proximidades da ponte sobre o rio Potengy e o lugar denominado Refoles, acha-se em regular estado de avançamento, não tendo sido atacada toda a linha, devido a embaraços apparecidos para a sua construcção.

Ponte sobre o Potengy (vão 520 metros) — A locação da ponte sobre o rio Potengy é pessima e devido a este facto torna-se empedramento junto ao primeiro encontro, que muito elevará o custo de terraplenagem, pois elle se acha inteiramente dentro d'agua, enquanto o segundo ficou completamente a secco. O serviço de alvenaria ficou completamente concluido, sendo que o quinto pilar só poderá ser recebido um anno depois de sua conclusão, devido ao aviso n. 77, de 30 de junho, do Exm. Sr. Ministro da Viação, o que quer dizer que só a 8 de junho de 1916 poderá ser computado em medição. A montagem das superestructuras metallicas dos diversos vãos ficou tambem concluida. Acham-se os vãos em pintura e dentro de um mez estará a ponte completamente concluida. Por aviso n. 219, de 22 de dezembro de 1915, do Exm. Sr. Ministro da Viação, foi modificado o novo modo de pagamento, passando a vigorar a primitiva fórma, de accordo com o decreto n. 8.372, de 11 de novembro de 1910.

Navegação — Enquanto não for terminada a linha de ligação, existe o transporte fluvial entre a cidade de Natal e a estação inicial. Este transporte é pessimo, principalmente nos dias de chuva e em dias de grande movimento, pois é feito numa pequena launcha a vapor, onde vêm, em promiscuidade, passageiros das diversas classes. A bagagem é transportada em botes.

Telegrapho — Os aparelhos empregados são do systema Morse e acham-se installados nas diversas estações e parada de Extremoz. Os postes estão sendo substituidos por trilhos velhos.

9:4138031
26:8748190

36:2878221

\$372,9
4:5228416
\$046,4
5208461
\$005,4

3:8148767
5458430
7468784

5:1068981

46 38520
72 8503
71 8689
48713

rificação dos
despenheu-se
equivalente
rs. 46,8 por
s as outras

1:8928260
1:5248860
2618795
168200
1878512

3:8828627

204
046
241
107
900

465

ssimamente
engenheiro
referencia a

Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

Esta construção desdobra-se em duas partes distintas: trecho de Lages a Caicó e ramal de Macaó.

LAGES A CAICÓ

Em virtude do decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911, que approva a revisão do contracto da Companhia de Viação e Construções, ficou a mesma Companhia obrigada a modificar o antigo traçado entre Lages e Caicó, prolongando sua construção até Milagres, no Ceará.

RIQUEZA DO SOLO — A zona, actualmente em construção, é a mais ingrata possível, pois não existe cultura de especie alguma, sendo todo o solo pedregoso. Este facto já não se verifica nas proximidades de Curraes Novos, onde ha bastante lavoura e localidades bem desenvolvidas, taes como Luiza, que se acha ao norte, Espirito Santo, Verde, Jardim e Parelhas ao sul de Acary, todas promettedoras de boa exportação de algodão. A zona do Seridó é riquissima e a produção em franco desenvolvimento, que certamente será augmentado com a penetração da estrada. Segue-se que todo o futuro desta está na sua chegada ao fertil celeiro do Seridó.

ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO — Todo o serviço da construção acha-se subordinado ao superintendente que, de forma alguma, póde attender conjuntamente ás particularidades do trafego e da construção.

E' para lamentar esta organização, pois a construção não tem um chefe directo que possa exclusivamente a ella dedicar-se. O systema adoptado no serviço é o mixto, isto é, de tarefas e de administração. O serviço está dividido em grandes trechos, tendo cada um seu engenheiro residente.

ESTUDOS E LOCAÇÃO — Até hoje foram approvados 63^{km},695, dos quaes os primeiros 20 kilometros, por decreto n. 10.329, de 9 de julho de 1913 e os ultimos 43^{km},695, por decreto n. 10.437, de 10 de setembro do mesmo anno. Os orçamentos destes trechos consideram a seguinte classificação:

Excavação em pedreira.	10 %
Excavação em pedra solta.	20 %
Excavação em terra.	70 %

Ora, um simples exame mostra que, se fossem trocadas as porcentagens entre pedreira e terra, não se ficaria fóra da verdade, como provam as folhas de medição. Esta erronea classificação traz como consequencia o arrebentamento do orçamento, chegando-se a um custo de linha que muito excederá o calculado. Actualmente estão locados e atacados 38 kilometros, tendo no 2º semestre sido despellido o total de 4:680\$000.

TRABALHOS PREPARATORIOS — Sob este titulo, no 2º semestre, foram feitos 351.000 metros quadrados de roçagem, que sahio por 7:020\$000.

TERRAPLENAGEM — Se bem que no 2º semestre o serviço de terraplenagem tenha sido mais activo que no 1º, deixa a sua execução ainda muito a desejar.

Durante o anno foram excavadas as seguintes quantidades de material :

Terra.	41.214,426	19,80 %
Pedra solta.	63.771,494	30,00 %
Rocha	107.196,729	50,20 %
Tunnel	582,000	

Devido á falta de explosivos, não só o tunnel como os diversos córtes em rocha estiveram muito tempo paralyzados.

A importancia correspondente ao movimento de terras montou a 1.054:556\$826.

OBRAS D'ARTE — Devido ao elevado preço por que estavam ficando as obras d'arte, modificaram-se as argamassas nellas empregadas. O resultado confirmou a previsão. Andaram em 1.542:394\$440 as despeza realizadas no capitulo.

As obras construídas durante o anno enumeram-se assim:

Drenos	1
Boeiros abertos	5
Boeiros simples capeados	12
Boeiros duplos capeados	6
Pontilhões de 3 ^m de vão	4
Pontilhões de 3 ^m de vão	4
Pontilhões em arco de 5 ^m de vão	4
Pontes de 10 ^m de vão	2
Ponte de 25 ^m de vão	1
Sangradouro com 4 vãos de 3 ^m	1

Edifícios — No 1º semestre, foi construída uma casa de turma no kilometro 26 e no 2º, outra no kilometro 36. Foi tambem iniciada a construcção da estação do Recanto e autorizada a de Lages.

No 2º semestre, com o capitulo Edifícios, inclusive casas de turma, foi despendida a importancia de 40:802\$924.

Açudes — Devido á absoluta falta d'agua, proseguem ainda os trabalhos dos açudes do Gavião e Casinha, situados, respectivamente, nas estacas 160 e 1.285, faltando somente completar a barragem de terra. A Companhia, por iniciativa propria e a expensas suas, está estudando um grande açude nas proximidades do Casinha, aproveitando as aguas dos rios Casinha, Trapiá e Salgado, por meio de uma barragem praticada pouco abaixo de sua confluencia, no lugar onde cortam em profunda brecha a serra que percorrem de norte a sul.

O local presta-se admiravelmente para isto, sendo de lamentar que tal construcção não se tivesse tentado mais cedo, antes de perder-se o actual trabalho do Casinha.

DESPESAS TOTAES — Segue a discriminação das despesas realizadas durante 1915:

I. Estudos definitivos e locação	58:520\$000
II. Trabalhos preparatorios	31:358\$697
III. Movimento de terras	4.681:643\$317
IV. Obras de arte	2.857:596\$809
V. Edifícios	7:802\$924
VI. Superstructura	10:678\$240
Diversas	12:000\$000
Bonificação de 2% de accôrdo com a clausula LXV do contº, anexo 2º, tit. III, art. 47.	93:192\$000
	<hr/>
	4.752:791\$987

RAMAL DE MACÁO

Sendo este ramal, em relação ao trecho de Caicó, relativamente facil, deveria ser atacado com toda a intensidade, afim de que seus trabalhos ficassem logo concluidos, concorrendo para melhorar o trafego da linha que poderia, então, sahir do regimen de deficits em que se acha.

ESTUDOS DEFINITIVOS E LOCAÇÃO — Acham-se actualmente locados e em construcção 47 kilometros, tendo a Fiscalização determinado que a locação fosse com rapidez concluida, afim de ser immediatamente iniciada a construcção.

Os estudos do ramal foram approvados em tres secções: 1ª comprehende 20 kilometros e foi approvada por decreto n. 10.872, de 29 de abril de 1914; a 2ª de 17 kilometros, foi approvada por decreto n. 11.235, de 21 de outubro do mesmo anno; finalmente a 3ª, até Macáo, foi approvada por força do contracto, sem approvação por acto expresso.

TRABALHOS PREPARATORIOS — Durante o corrente anno foi despendida a importancia de 7:337\$040, assim distribuída:

450.000, m ² de roçagem	5:350\$000
2.720, m ² de destocamento	1:787\$040

TERRAPLENAGEM — Os trabalhos de terraplenagem executados durante o anno constaram do seguinte :

Excavação em terra.	38.261,454	34,80 %
» » pedra solta.	38.278,454	34,80 %
» » rocha.	33.361,260	30,40 %

Apezar de ter sido o movimento de terras maior no 2º semestre que no 1º, é bastante fraco em relação ás necessidades do serviço, pois sendo uma linha relativamente leve e sua inauguração sendo urgente, o rendimento dos trabalhos devia ser outro, o que é de esperar conseguir-se no proximo anno. O total das despesas effectuadas com este capitulo foi de 413:778\$372.

OBRAS DE ARTE — Durante o anno ficaram concluidas as seguintes :

Fossas americanas	2
Boeiros abertos	12
Boeiros simples, capeados.	18
Pontilhões de 3 ^m de vão	3
Pontilhões de 5 ^m de vão	3
Pontes de 10 ^m de vão.	3
Pontes de 15 ^m de vão.	2
Pontes de 20 ^m de vão.	4
Ponte de 30 ^m de vão.	1
Ponte de 45 ^m de vão.	1
Pontes de 47 ^m de vão.	2

EDIFÍCIOS — Já no 2º semestre foi iniciada a estação de Gaspar Lopes.

AÇUDAGEM — Sendo a zona bastante secca e considerando a necessidade d'agua para manutenção do trafego regular da linha, a Fiscalização determinou que se estudasse um açude no local denominado Faria. Infelizmente até hoje a Companhia não apresentou os estudos para este melhoramento, que, certamente, muito influiria sobre a propria circumvisinhança do ponto a que vae servir.

DESPESAS TOTAES — Eis como se apresentam os gastos realizados na construcção de janeiro a dezembro do anno ultimo :

I. Estudos definitivos e locação	12:000\$000
II. Trabalhos preparatorios	22:861\$320
III. Movimentos de terras	486:877\$000
IV. Obras de arte.	794:525\$986
VI. Edifícios	5:659\$150
VII. Superstructura	5:400\$600
Bonificação de 2 %	26:546\$482
	<hr/>
	1.353:870\$538

Réde Norte

Estradas de Ferro Natal á Independencia, Conde d'Eu e Limosoiro

EXTENSÕES EM TRAFEGO:

	Kms.
Natal á Independencia.	164,620
Conde d'Eu	194,633
Recife a Limosoiro e Timbaúba	270,463
	<hr/>
	629,718

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	3.501:289\$050
Despeza	2.763:494\$430
Saldo	737:794\$620
Coefficiente de trafego	78,93

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 (2 EIXOS)
Receita	5:560\$090	4\$381	\$253
Despeza	4:388\$463	3\$616	\$200
	1:171\$627	\$965	\$053

Receita

A receita geral das estradas em 1915 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

VERBAS DE RECEITA	1915		1914		DIFERENÇAS
	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	
Passageiros	441.931	769:600\$490	602.574	993:359\$350	193:759\$420
Bagagens e encomendas (T.)	6.789	227:278\$340	7.591	252:314\$320	25:036\$150
Animaes	38.370	46:333\$440	46.307	56:313\$750	9:930\$310
Mercadorias (T.)	340.556	2.323:633\$100	411.295	2.265:417\$090	53:221\$010
Telegrammas	41.921	50:438\$400	33.849	39:420\$470	11:058\$330
Armazenagens	—	10:120\$090	—	10:937\$500	838\$500
Rendas diversas	—	73:321\$550	—	69:478\$470	4:343\$080
Totais	—	3.501:289\$050	—	3.660:271\$240	158:932\$100

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados:

	1915	1914
Passageiros	21,98	26,40
Bagagens e encomendas	6,49	6,89
Animaes	1,32	1,54
Mercadorias	66,37	61,89
Telegrammas	1,44	1,08
Armazenagens	0,29	0,30
Rendas diversas	2,11	1,90
Totais	100,00	100,00

TRAFEGO

Correram durante o anno 15.013 trens, que percorreram 860.283 kilometros, como se vê do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
		K
Trens mixtos	6.810	407.104
» especiaes	63	4.158
» de carga	6.436	352.822
» " serviço	1.684	96.139
Totales.	15.013	860.283

Compozeram esses trens 295.755 vehiculos, que percorreram 14.713.290 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
		K
Carros de 1ª classe	25 045	1.731.994
» " 2ª "	19.596	1.352.702
Vagons de bagagem	10.630	737.292
» " animaes	10.706	811.970
» " cargas carregados	138 992	6.388.860
» " " vasioes	66.615	2.820.306
Total em serviço do trafego.	271.584	13.843.124
» " não retribuido	24.171	870.166
Total geral	295.755	14.713.290

A utilização dos trens e vehiculos nos transportes de passageiros, bagagens o encommendas, animaes e mercadorias consta da discriminação seguinte :

Numero de viajantes embarcados :

1ª classe	160,652
2ª "	281,329
Das duas classes	441,981

Numero de viajantes transportados a um kilometro :

1ª classe	7.433,276
2ª "	10.862,525
Das duas classes	18.295,801

Percurso kilometrico medio de um viajante :

1ª classe	46,3
2ª "	38,6
Das duas classes	41,4

Numero medio de viajantes por trem-kilometro :

1ª classe	18,1
2ª "	26,4
Das duas classes	44,5

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas) :

1ª classe.	4,3
2ª »	8,0
Das duas classes	5,9

Percursos dos logares oferecidos :

1ª classe.	32.907,886
2ª »	36.522,954
Das duas classes	69.430,840

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos :

1ª classe.	22,6
2ª »	29,7
Das duas classes	26,4
Numero de animaes embarcados	38.870
Numero de animaes transportados a um kilometro.	3.006,259
Percurso kilometrico medio de um animal	77,3
Toneladas de bagagens e encommendas despachadas	6.789
Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro	472,257
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de bagagens e encommendas	69,6
Numero de toneladas de mercadorias embarcadas (1)	340,557
Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	18.745,273
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadoria	55,0

Numero medio de toneladas de mercadorias :

Por vagão-kilometro	2,0
Por trem-kilometro	24,5

Relações por cento:

Entre o percurso dos vagões de cargas vasioes e o percurso total.	30,6
Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagons (vasioes e cheios)	33,2

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da Estrada, durante o anno findo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS
Particulares	40.749	403.764
Do Governo Federal	341	11.580
Do Governo Estadual	831	20.457
Totales	41.921	435.801

(1) Excluindo os transportes de serviço.

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo :

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Designação	Toneladas	Designação	Toneladas
Assucar.	31.058	Xarque	1.078
Canna de assucar.	54.542	Bacalhau	5.518
Alcool e aguardente	5.158	Farinha de trigo	5.337
Algodão.	36.269	Fazendas	3.586
Caroço de algodão	38.206	Especiarias.	6.010
Milho	5.513	Ferragens	2.087
Farinha de mandioca	13.159	Sal	12.435
Couros	2.205	Vinho e vinagre	602
Peltes	1.486	Kerozene	5.023
Caroço de mamona	451	Arame de cerca	491
Oleo de mamona	77	Carvão de pedra	6.059
Madeiras	5.608	Velumes vasos	878
Dormentes	2.798	Diversos	19.122
Lenha	17.084	Governos (por conta).	1.815
Carvão vegetal	949		
Tijolos e telhas.	16.333		
Pedras	23.186		
Café	948		
Diversos.	15.455		
Total	270.515	Total	70.044

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	13.775.924	588:274\$240	27	10\$750	52.844	14:932\$570	4.556	3:011\$320
Vehiculos.	—	—	—	—	17.840	4:322\$360	1.881	1:101\$840
Total no anno	13.775.924	588:274\$240	27	10\$750	70.684	19:254\$930	6.437	4:202\$360
» » » anterior	14.301.539	464:810\$140	70	51\$250	66.092	17:753\$920	5.850	3:107\$900
Diferença para mais	—	103:464\$100	—	—	4.679	2:051\$510	587	1:055\$870
» » menos	525.615	—	43	31\$500	—	—	—	—
Locomotivas-kilometro	11.322	\$467	0,00002	\$000,016	0,043	\$012	0,004	\$02
Vehiculo-kilometro.	—	—	—	—	1.212	\$327	0,127	\$030

dous vehiculos
 4,3
 8,0
 5,9
 07,886
 22,954
 30,840
 percurso dos
 22,6
 20,7
 26,4
 870
 06,259
 77,3
 0.739
 72,257
 39,6
 40,557
 46,273
 55,0
 2,0
 24,5
 30,6
 33,2
 prada, durante o
 NUMERO DE PALAVRAS
 403.764
 11.580
 20.457
 435.801

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 85 locomotivas, que trabalharam tambem em outras linhas da companhia e percorreram 1.216.662 kilometros nas linhas da Réde Norte, conforme detalhe do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	KILOMETROS	TOTAL KILOMETROS	
Serviço retribuido	{ Trens mixtos.	407.164	764.144
	{ " de carga	352.822	
	{ " especiaes de passageiros	4.158	
» gratuito	{ Trafego	95.806	452.518
	{ Construcção	—	
	{ Lastro.	333	
Manobras	356.379	452.518	
		1.216.662	

Réde Norte

Conservação

MATERIAL SUBSTITUIDO

VIA PERMANENTE :

	Numero
Trilhos.	653
Talas	8.437
Parafusos	39.889
Grampos	187.968
Agulhas	2
Corações	13
Atracadeiras.	1.106
Dormentes	91.318
Lastro de pedra M 3	1.403
» commum M 3	31.921
Valletas M L.	212.482

CONSERVAÇÃO DAS OBRAS D'ARTE E EDIFICIOS

Pontes e pontilhões reparados.	3
Edificios reparados	39

ACCIDENTES PESSOAES

Deram-se 20 accidentes, os quaes occasionaram a morte em 10 pessoas e ferimentos em outras 10.

Rêde Central

Central de Pernambuco

K
EXTENSÃO EM TRAFEGO 269,268

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	1.929:164\$364
Despeza	1.648:891\$930
Saldo	280:272\$434
Coefficiente de trafego	85,47

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despeza de custeio por kilometro e unidade de trabalho :

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA	POR TREM-KILOMETRO	POR VEHICULO-KILOMETRO (2 EIXOS)
Receita	7.164 477	3.996	220
Despeza	6.123.609	3.415	188
Saldo	1.040.868	581	032

Receita

A receita geral da estrada em 1915 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

VERBAS DE RECEITA	1915		1914		DIFERENÇAS
	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	
Passageiros . .	1.061.875	489.559.080	1.330.202	634.926.440	- 145.367.360
Bagagens e encomendas .	T. 5.576	116.651.960	5.724	134.792.450	- 18.140.490
Anima s . . .	14.393	30.102.099	19.241	44.593.360	- 14.491.270
Mercadorias . .	T. 128.714	1.246.247.640	150.165	1.221.875.920	+ 24.371.820
Telegrammas . .	24.251	31.740.320	23.203	31.209.630	+ 530.690
Armazonagens.	—	4.152.500	—	6.449.530	- 2.297.030
Rendas diversas	—	10.710.774	—	7.050.370	+ 3.660.404
Totales	—	1.929.164.364	—	2.080.897.700	- 151.733.336

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados :

	1915	1914
Passageiros	23,37	30,51
Bagagens e encomendas.	6,05	6,48
Animaes	1,56	2,14
Mercadorias.	64,60	58,72
Telegrammas	1,65	1,50
Armazenagens	0,22	0,31
Rendas diversas	0,35	0,34
Totaes	100,00	100,00

Despeza

A despeza da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo :

VERBAS DE DESPEZA	1915	1914	DIFFERENÇAS
	Importancias	Importancias	
Administração, Contabilidade e Almo- xarifado	232:242\$130	316:860\$370	- 84:627\$240
Trafego	378:043\$290	401:566\$250	- 23:523\$060
Locomoção	739:830\$030	614:720\$490	+ 125:100\$340
Via permanente e edificios.	286:758\$120	214:955\$370	+ 71:802\$750
Telegraphos	12:018\$360	13:406\$470	- 1:388\$110
Eventuaes.	-	-	-
Totaes	1.648:891\$900	1.561:526\$950	- 87:364\$950

Comparando-se as diversas verbas da despeza com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados :

	1915	1914
Administração, Contabilidade e Almo- xarifado.	14,08	20,29
Trafego	22,93	25,72
Locomoção	44,87	39,37
Via permanente e edificios	17,39	13,76
Telegraphos.	0,73	0,86
Eventuaes	-	-
Totaes	100,00	100,00

O movimento da receita e despeza no quinquennio de 1911 a 1915 offerece os seguintes resultados :

ANNOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPEZA	SALDO OU «DEFICIT»
	M.			
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\$350	1.715:984\$970	+ 558:140\$580
1914	269.268	2.080:897\$700	1.561:526\$950	+ 519:370\$750
1915	269.268	1.929:164\$364	1.648:891\$930	+ 280:272\$434
Total no quinquennio.	-	10.326:419\$834	7.701:740\$960	+ 2.624:378\$874

TRAFEGO

Correram durante o anno 11.973 trens, que percorreram 534.998 kilometros, como se vê do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Trens mixtos	7.820	263.115
» especiaes.	13	222
» de carga.	3.347	219.443
» » serviço	793	52.218
Totaes	11.973	534.998

Compozeram esses trens 230.596 vehiculos, que percorreram 9.508.150 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Carros de 1ª classe.	60.600	1.614.688
» » 2ª »	46.184	1.260.186
Vagões de bagagem	15.342	522.454
» » animaes	3.480	355.806
» » cargas carregados	59.996	3.494.994
» » » vastos.	28.962	1.523.564
Total em serviço do trafego	214.564	8.771.692
» » » não retribuido.	16.032	736.458
Total geral.	230.596	9.508.150

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.	455.200
2ª »	606.675
Das duas classes	1.061.875

Numero de viajantes transportados a um kilometro :

1ª classe.	6.396.307
2ª »	7.795.122
Das duas classes	14.191.429

Percurso kilometrico medio de um viajante :

1ª classe.	14,1
2ª »	12,8
Das duas classes	13,4

Numero medio de viajantes por trem-kilometro :

1ª classe.	24,3
2ª »	29,6
Das duas classes	53,9

Numero medio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dois vehiculos os grandes de oito rodas) :

1ª classe.	3,9
2ª "	6,2
Das duas classes	4,9

Percurso dos logares oferecidos :

1ª classe.	33.401.404
2ª "	38.435.673
Das duas classes	71.836.777

Relação % entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos :

1ª classe.	49,3
2ª "	20,2
Das duas classes	49,8
Numero de animaes embarcados.	14.393
Numero de animaes transportados a um kilometro.	1.184.191
Percurso kilometrico médio de um animal.	82,3
Toneladas de bagagens e encomendas despachadas	5.576
Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro	308.895
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas	55,4
Numero de toneladas de mercadorias embarcadas (1).	128.714
Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	9.801.431
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria.	76,1
Numero médio de toneladas de mercadorias :	
Por vagão-kilometro	1,9
Por trem-kilometro	20,3

Relações por cento :

Entre o percurso dos vagões de cargas vazio e o percurso total.	30,3
Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagões (vazios e cheios)	28,1

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS
Particulares	24.132	250.790
Do Governo Federal.	419	4.629
Do Governo Estadual	—	—
Totaes	24.251	255.419

(1) Excluindo os transportes de serviço.

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo :

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Designação	Toneladas	Designação	Toneladas
Assucar.	7.170	Xarque	943
Canna de assucar.	10.218	Bacalhão	2.079
Alcool e aguardente	2.182	Farinha de trigo.	3.586
Algodão	8.016	Fazendas	1.966
Caroço de algodão	6.080	Especiarias	1.991
Milho	5.165	Ferragens.	1.390
Farinha de mandioca.	8.357	Sal.	4.988
Couros	1.816	Vinho e vinagre.	150
Pelles	291	Kerozene	1.874
Caroço de mamona	348	Arama de cerca	133
Oleo de mamona	8	Carvão de pedra.	72
Made ras	3.839	Volumes vasio	2.142
Dormentes	423	Diversos	4.749
Lenha	8.090	Governos (por c/)	2
Carvão vegetal	8.958		
Tijolos e telhas	4.139		
Pedras	9.573		
Café.	2.447		
Diversos	15.332		
Total	102.442	Total	26.272

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa durante o anno findo com o serviço de trafego e do lastro consta do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLIOS		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.	8.839.773	365.793\$040	17	123\$470	23.609	9:590\$380	2.031	1:937\$200
Vehiculos.	—	—	—	—	11.536	3:132\$000	1.230	778\$000
Total no anno	8.839.773	365.793\$040	17	123\$470	40.195	12:722\$970	4.161	2:716\$250
» » » anterior	8.693.533	283:155\$010	43	313\$150	40.770	11:899\$800	3.612	1:918\$420
Diferença para mais.	146.185	82:642\$430	—	—	—	823\$280	549	797\$330
» » » menos	—	—	26	18\$080	575	—	—	—
Locomotiva-kilometro	11.362	\$470	0,00002	\$000,02	0.036	\$012	0.003	\$002
Vehiculo-kilometro	—	—	—	—	1.218	\$329	0.129	\$081

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 81 locomotivas, que trabalharam tambem nas outras linhas da Companhia e percorreram 777.954 kilometros na Central de Pernambuco, conforme detalhe do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	KILOMETROS	TOTAL KILOMETROS
Serviço retribuido ... {		
Trens mixtos	263.115	
" de carga	219.443	
" especiaes de passageiros	222	482.780
Serviço gratuito {		
Trafego	52.218	
Construcção	—	
Lastro	—	
Manobras	242.056	295.174
Total	—	777.954

Rêde Central

Conservação

MATERIAL SUBSTITUIDO

VIA PERMANENTE

Trilhos		178
Talas		1.846
Parafusos		17.748
Atracadeiras		110
Grampos		53.077
Dormentes		26.422
Lastro de pedra M 3		2.720
" commum " "		4.472
Valletas M L		33.443

CONSERVAÇÃO DAS OBRAS D'ARTE E EDIFICIOS

Viaductos reparados	2
Edificios "	18

ACCIDENTES PESSOAES

Deram-se 27 accidentes, os quaes occasionaram a morte em nove pessoas e ferimentos em 18.

Rêde Sul

Estradas de Ferro S. Francisco, Ribeirão a Bonito, Ribeirão a Barreiros, Sul de Pernambuco e Central de Alagoas

EXTENSÕES EM TRAFEGO :

	Kilometros
S. Francisco	130,961
Ribeirão a Bonito	28,657
Ribeirão a Barreiros.	58,380
Sul de Pernambuco	193,908
Central de Alagoas	194,069
	<u>605,975</u>

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	4.455:007\$864
Despeza	3.424:185\$750
Saldo	<u>1.030:822\$114</u>
Coefficiente de trafego.	76,86

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	7:351\$801	4\$392	\$217
Despeza	5:650\$705	3\$376	\$167
Saldo	1:701\$096	1\$016	\$050

Receita

A receita geral da Rêde Sul em 1915 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

VERBAS DE RECEITA	1915		1914		Diferenças
	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	
Passageiros	575.676	741:212\$240	766.403	892:236\$770	- 151:024\$530
Bagagens e encomendas T.	9.524	243:648\$560	8.737	234:530\$530	+ 9:118\$030
Animaes	24.852	42:125\$880	28.181	50:283\$150	- 8:157\$270
Mercadorias T.	793.460	3.324:733\$850	765.699	3.155:568\$920	+ 169:164\$930
Telegrammas.	41.833	51:527\$000	33.965	43:551\$740	+ 7:975\$260
Armazenagens	—	7:828\$860	—	7:596\$200	+ 232\$660
Rendas diversas.	—	43:931\$474	—	32:326\$200	+ 11:605\$274
Totacs	—	4.455:007\$864	—	4.416:093\$510	+ 38:914\$354

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados:

	1915	1914
Passageiros	16,63	20,20
Bagagens e encomendas	5,47	5,31
Animaes	0,95	1,14
Mercadorias	74,62	71,46
Telegrammas	1,16	0,99
Armazenagens	0,18	0,17
Rendas diversas	0,99	0,73
Totaes	100,00	100,00

As receitas arrecadadas e os transportes por conta dos Governos Federal e Estadual foram, nas linhas que constituem a Rêde Sul:

S. Francisco	2.407:302\$582
Ribeirão a Bonito	56:088\$512
Ribeirão a Barreiros	103:249\$694
Sul de Pernambuco	711:787\$042
Central de Alagoas	1.176:519\$434
Total	4.455:007\$864

Despeza

A despeza da Rêde Sul e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo:

VERBAS DE DESPEZA	1915	1914	DIFERENÇAS
	Importancias	Importancias	
Administração, Contabilidade e Almo- xarifado	490:688\$230	660:308\$444	- 169:620\$214
Trafego	816:841\$990	800:025\$030	+ 16:816\$960
Locomoção	1.395:738\$400	1.249:028\$960	+ 146:709\$440
Via permanente e edificios	687:702\$660	499:384\$530	+ 188:378\$130
Telegraphos	33:154\$470	36:537\$820	- 3:377\$350
Eventuaes	—	—	—
Totaes	3.424:185\$750	3.245:284\$784	+ 178:900\$966

Comparando-se as diversas verbas da despeza com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados:

	1915	1914
Administração, Contabilidade e Almo- xarifado	14,33	20,35
Trafego	23,86	24,65
Locomoção	40,76	38,48
Via permanente e edificios	20,00	15,39
Telegraphos	0,96	1,13
Eventuaes	—	—
Totaes	100,00	100,00

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1911 a 1915 offerece os seguintes resultados:

ANNOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPEZA	SALDO OU « DEFICIT »
1911.	512.934	4.061:553\$800	3.052.347\$500	1.009:206\$300
1912.	547.595	4.064:931\$550	2.779.849\$780	1.285:081\$770
1913.	»	4.537:225\$730	3.366:503\$620	1.170:722\$110
1914.	»	4.416:093\$510	3.245:284\$784	1.170:808\$736
1915.	603.975	4.455:007\$864	3.424:185\$750	1.030:822\$114
Total no quinquennio		21.534:812\$454	15.868:171\$434	5.666:641\$020

TRAFEGO

Correram durante o anno 20.210 trens, que percorreram 1.129.978 kilometros, como se vê do quadro abaixo.

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Trens mixtos	6.492	488.055
» especiaes.	45	2.301
» de cargas	11.103	523.971
» de serviço	2.570	115.651
Totaes	20.210	1.129.978

Compozeram esses trens 409.042 vehiculos, que percorreram 21.228.954 kilometros, conforme discrimina o quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Carros de 1ª classe	29.860	2.451.372
» » 2ª »	25.146	1.865.884
Vagões de bagagem	15.708	1.167.798
» » animaes	12.530	1.023.808
» » cargas carregados.	174.245	7.748.794
» » » vasio	121.738	4.229.020
Total em serviço do trafego.	379.227	20.486.676
» » » não retribuido	29.815	742.278
Total geral	409.042	21.228.954

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.	196.978
2ª "	378.698
Das duas classes	575.676

Numero de viajantes transportados a um kilometro:

1ª classe.	8.573.492
2ª "	14.844.015
Das duas classes	23.417.507

Percurso kilometrico medio de um viajante:

1ª classe.	43,5
2ª "	39,2
Das duas classes	40,7

Numero medio de viajantes por trem-kilometro:

1ª classe.	17,5
2ª "	30,3
Das duas classes	47,8

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas):

1ª classe.	3,5
2ª "	7,0
Das duas classes	5,4

Percurso dos logares oferecidos:

1ª classe.	42.899.010
2ª "	61.574.172
Das duas classes	104.473.182

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos:

1ª classe.	20,0
2ª "	24,1
Das duas classes	22,4

Numero de animaes embarcados.

24.852

Numero de animaes transportados a um kilometro

1.703.415

Percurso kilometrico medio de um animal

68,5

Toneladas de bagagens e encomendas despachadas

9.524

Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro

606.980

Percurso kilometrico medio de uma tonelada de bagagens e encomendas

63,7

Numero de toneladas de mercadorias embarcadas (1)

793.459

Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro

36.075,422

Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadorias.

45,5

Numero medio de toneladas de mercadorias :

Por vagão-kilometro

3,0

Por trem-kilometro.

35,5

(1) Excluindo os transportes de serviço.

Relações por cento :

Entre o percurso dos vagões de cargas vazios e o percurso total.	35,3
Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagões (vazios e cheios)	46,6

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da Estrada durante o anno findo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS
Particulares	40.800	432.370
Do Governo Federal	635	27.523
Do Governo Estadual.	398	15.790
Totaes	41.833	475.683

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo :

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Designação	Toneladas	Designação	Toneladas
Assucar.	147.320	Xarque	3.441
Canna de assucar.	404.353	Bacalhão	8.085
Alcool e aguardente.	16.855	Farinha de trigo.	6.834
Algodão.	10.838	Fazendas	4.802
Caroço de algodão	11.614	Especiarias	4.407
Milho	16.648	Ferragens.	7.032
Farinha de mandioca	25.372	Sal	11.446
Couros	2.551	Vinho e vinagre.	405
Peltes	107	Kerosene	4.135
Caroço de mamona	2.640	Arame de cerca	323
Oleo de mamona.	12	Carvão de pedra.	3.205
Madeiras	9.239	Volumes vazios	3.749
Dormentes	1.081	Diversos	11.542
Lenha	39.055	Governos (por conta)	3.755
Carvão vegetal.	188		
Tijolos e telhas	11.362		
Pedras	5.937		
Café.	1.065		
Diversos.	13.853		
Total	720.209	Total	73.161

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 kilogrammas	Valor em réis
Locomotivas	16.016.759	655:404\$190	33	23\$930	44.603	17:714\$300	6.146	4:061\$940
Vehiculos	—	—	—	—	22.999	6:217\$420	2.357	1:511\$650
Total no anno	16.016.759	655:404\$190	33	23\$930	67.602	23:931\$780	8.503	5:573\$590
> > > anterior	17.816.163	530:277\$330	2.007	1:080\$820	82.803	24:103\$470	5.425	2:883\$240
Diferenças para mais.	—	75:210\$800	—	—	—	—	3.108	2:090\$350
> > > menos	1.709.409	—	1.974	1:061\$590	15.176	261\$600	—	—
Locomotiva-kilometro.	9.695	— \$307	0,00002	\$000,01	0,027	\$011	0,003	\$002
Vehiculo-kilometro .	—	—	—	—	1,033	\$202	0,112	\$071

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por 108 locomotivas, que trabalharam tambem em outras linhas da companhia e percorreram 1.652.028 kilometros nas linhas da Rede Sul, conforme detalhe do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	KILOMETROS	TOTAL KILOMETROS
Serviço retribuido :		
Trens mixtos	488.055	1.014.337
Trens de cargas	523.971	
Trens especiaes de passageiros	2.301	
Serviço gratuito :		
Trafego	115.651	637.704
Manobras	521.809	
Lastro	151	
Total	—	1.652.028

Réde Sul

Conservação

MATERIAL SUBSTITUIDO

VIA PERMANENTE

Trilhos (numero)	596
Talas.	6.416
Parafusos	79.628
Grampos	103.840
Tamancos	3.292
Corações.	2
Agulhas.	2
Atracadeiras	188
Dormentes	82.260
Lastro de pedra (metros cubicos)	278
Lastro commum (metros cubicos)	1.486
Valletas (metros lineares)	291.918

CONSERVAÇÃO DAS OBRAS D'ARTE E EDIFÍCIOS

Pontes e pontilhões reparados	6
Edifícios	57

ACCIDENTES PESSOAES

Deram-se 20 accidentes, os quaes occasionaram a morte em 12 pessoas e ferimentos em oito.

Estrada de Ferro Colonial — Barreiros a Sertãozinho — No Estado de Pernambuco

Autorizada pelo decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910

Concessionario — Antonio Mendes Fernandes Ribeiro.

Bitola — 1^m, 00.

Extensão total — Barreiros a Sertãozinho (não fixada, dependente da conclusão dos estudos).

Estado da linha em 31 de dezembro de 1915

1º TRECHO

ESTUDOS APROVADOS — 15.762^m,80 (decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913), comprehendidos entre o ponto terminal da estrada de ferro da Usina Carassú, no engenho Bom Jardim e o rio Jacuhype.

EM CONSTRUÇÃO	15.762,80
LEITO PROMPTO.	40.000,00

ORÇAMENTO APROVADO — 639:740\$108 (decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913).
CUSTO KILOMETRICO — 40:583\$425.

CONDIÇÕES TÉCNICAS

	m
Extensão em tangente	11.561,00
» » curvas	4.201,80
» » nível	8.300,00
» » rampa e declive	7.462,80
» da maior rampa	1.000,00
» » » tangente	1.385,00
Rampa maxima	1,2%
Raio minimo	153,23

Quantidade dos serviços executados até 31 de dezembro de 1915

TRABALHOS PREPARATORIOS

	Até 31 de dezembro de 1914	Durante 1915	Até 31 de dezembro de 1915
	m ²	m ²	m ²
Roçado	40.000,00	35.000,00	75.000,00
Destocamento	800,00	500,00	1.300,00

MOVIMENTO DE TERRAS

	Até 31 de dezembro de 1914	Durante 1915	Até 31 de dezembro de 1915
	m ³	m ³	m ³
Excavação em terra	11.000,00	15.300,00	26.300,00
» » pedra solta	1.388,00	792,00	2.180,00
» » rocha	604,00	20,00	714,00

OBRAS DE ARTE

Acham-se concluidas seis obras d'arte, sendo :

	m
1 boeiro aberto de 2,00 de vão est.	4
1 " " " 0,60 " " "	15 + 10
1 ponte de 10,00 " " "	178 + 4
2 pontilhões " 3,00 " " "	194 + 17 e 38
1 pontilhão " 3,00 " " "	376 + 17.

A construção deste trecho de 15.762^m,80, iniciada a 14 de outubro de 1913, devia ficar concluída no prazo de tres annos, conforme disposição clara do contracto por que se rege.

O concessionario, não tendo podido satisfazer a esta obrigação, já se dirigiu ao Governo, por intermedio do 3º Districto, que reconheceu justiça na sua causa, para que lhe fosse concedida uma prorrogação sobre esse tempo.

Em continuação ao dito trecho já foram apresentados, dentro do prazo para isto marcado, os estudos relativos a um segundo trecho.

Tanto a aprovação destes estudos, como o deferimento á petição de prazo suplementar para a construção do primeiro, pendem desse Ministerio, que ainda não resolveu a respeito.

Paulo Affonso

EXTENSÃO EM TRAFEGO k
115,853

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	93:011\$372
Despesa	100:478\$190
<i>Deficit</i>	7:466\$818
Coefficiente de trafego.	108,03

O quadro seguinte mostra a comparação da receita e despesa do custeio por kilometro e unidades de trabalho :

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA	POR TREM-KILOMETRO	POR VEICULO-KILOMETRO
Receita	802\$839	3\$498	\$272
Despesa	867\$290	3\$779	\$294
<i>Deficit</i>	64\$451	\$281	\$022

Receita

A receita geral da estrada em 1915 e sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte :

VERBAS DE RECEITA	1915		1914		DIFERENÇAS
	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	
Passageiros	7.043	12:452\$100	3.694	6:841\$580	+ 5:610\$520
Bagagens e encomendas T.	8	284\$600	8	272\$280	+ 12\$410
Animaes.	388	636\$500	283	426\$000	+ 210\$500
Mercadorias T.	7.663	68:265\$700	3.735	32:128\$600	+ 36:137\$100
Telegrammas	4.618	6:646\$920	3.889	5:659\$150	+ 987\$770
Armazenagens	—	—	—	—	—
Rendas diversas.	—	4:725\$402	—	3:278\$310	+ 1:447\$152
Totaes.	—	93:011\$372	—	48:605\$920	44:405\$452

Comparando-se as diversas verbas da receita com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados :

	1915	1914
Passageiros.	13,39	14,08
Bagagens e encomendas.	0,31	0,56
Animaes.	0,68	0,88
Mercadorias.	73,39	66,10
Telegrammas	7,15	11,64
Armazenagens	—	—
Rendas diversas	5,08	6,74
Totaes.	100,00	100,00

Despesa

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro abaixo :

VERBAS DE DESPESA	1915	1914	DIFFERENÇAS
	Importancias	Importancias	
Administração, Contabilidade e Al- moxarifado	32:338\$460	28:538\$590	+ 3:799\$870
Trafego	18:494\$400	18:912\$230	— 447\$830
Locomoção	34:124\$810	31:140\$210	+ 2:984\$600
Via permanente e edificios.	15:520\$320	17:794\$790	— 2:274\$270
Telegraphos	—	266\$000	— 266\$000
Eventuaes.	—	—	—
Totaes	100:478\$190	96:561\$820	+ 3:916\$370

Comparando-se as diversas verbas da despesa com os respectivos totaes obtêm-se as seguintes relações por cento nos annos mencionados :

	1915	1914
Administração, Contabilidade e Almo- xarifado	32,18	29,52
Trafego	18,41	19,57
Locomoção	33,96	32,22
Via permanente e edificios	15,45	18,41
Telegraphos.	—	0,28
Eventuaes	—	—
Totaes.	100,0	100,000

O movimento da receita e despesa no quinquennio de 1911 a 1915 offerece os seguintes resultados :

ANNOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPESA	DEFICIT
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
1914.	115.853	48:605\$920	96:631\$820	48:025\$900
1915.	115.853	93:011\$372	100:478\$190	7:466\$818
Total no quinquennio	—	287:953\$102	538:334\$290	250:381\$188

TRAFEGO

Correram durante o anno 359 trens, que percorreram 31.889 kilometros, como se vê do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Trens mixtos	192	18.588
» especiaes	5	330
» de cargas	103	7.670
» de serviço	59	5.301
Totaes.	359	31.889

Compozeram esses trens 6.375 vehiculos, que percorreram 369.842 kilometros, conformê discrimina o quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO
Carros de 1ª classe	258	22.068
» » 2ª »	196	17.498
Vagões de bagagem	138	14.236
» » animaes	136	14.108
» » cargas, carregados.	3.395	211.342
» » » vasio	1.408	62.174
Total em serviço do trafego	5.531	341.426
» » » não retribuido.	844	28.416
Total geral	6.375	369.842

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	1.639
2ª »	5.389
Das duas classes	7.028

Numero de viajantes transportados a um kilometro :

1ª classe	83,920
2ª »	264,766
Das duas classes	348,686

Percurso kilometrico médio de um viajante :

1ª classe	51,2
2ª »	49,3
Das duas classes	49,6

Numero médio de viajantes por trem-kilometro :

1ª classe	4,4
2ª »	14,0
Das duas classes	18,4

Numero médio de viajantes por vehiculo-kilometro (contados por dous vehiculos os grandes de oito rodas) :

1ª classe	3,8
2ª "	15,1
Das duas classes	8,8

Percurso dos logares oferecidos :

1ª classe	452,394
2ª "	516,191
Das duas classes	968,585

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares oferecidos :

1ª classe	18,6
2ª "	51,3
Das duas classes	35,9
Numero de animaes embarcados	388
Numero de animaes transportados a um kilometro	28.398
Percurso kilometrico médio de um animal	73,2
Toneladas de bagagens e encomendas despachadas	8
Toneladas de bagagens e encomendas transportadas a um kilometro	423
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas	52,9
Numero de toneladas de mercadorias embarcadas (1).	7,663
Numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	461,351
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias	60,2

Numero médio de toneladas de mercadorias :

Por vagão-kilometro	1,7
Por trem-kilometro	17,3

Relações por cento:

Entre o percurso dos vagões de cargas vazio e o percurso total	22,0
Entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagões (vazios e cheios).	41,4

TELEGRAPHO

O quadro seguinte informa quanto ao serviço telegraphico da estrada durante o anno findo :

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS
Particulares	4.612	71.539
Do Governo Federal	6	151
Do Governo Estadual	—	—
Totales	4.618	71.690

(1) Excluindo os transportes de serviço.

As mercadorias transportadas durante o anno constam do quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Designação	Toneladas	Designação	Toncladas
Assucar	54	Xarque	7
Canna de assucar	—	Bacalhau	5
Alcool e aguardente	115	Farinha de trigo	79
Algodão	600	Fazendas	82
Caroço de algodão	116	Especiarias	—
Milho	636	Ferragens	284
Farinha de mandioca	1.191	Sal	250
Couros	18	Vinho e vinagre	20
Peltes	1.139	Kero/ene	66
Caroço de mamona	4	Arame de cerca	24
Oleo de mamona	—	Carvão de pedra	—
Madeiras	319	Volumes vasioz	30
Dormentes	—	Diversos	931
Lenha	99		
Carvão vegetal	—		
Tijolos e telhas	1.230		
Pedras	—		
Café	8		
Diversos	362		
Total	5.888	Total	1.775

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	284.602	6:500\$930	253	154\$500	1.997	73\$8150	205	164\$310
Veiculos	—	—	569	331\$240	160	60\$650	12	9\$850
Total no anno	284.602	6:500\$930	822	485\$530	2.157	795\$900	220	173\$880
» » » anterior	181.037	3:380\$550	642	359\$710	1.553	795\$650	146	81\$200
Diferença para mais	103.565	3:210\$380	180	126\$120	604	3\$120	74	92\$180
» » menos	—	—	—	—	—	—	—	—
Locomotiva-kilometro	6.587	\$153	0,005	\$003	0,046	\$017	0,004	\$003
Veiculo-kilometro	—	—	1,563	\$003	0,432	\$163	0,033	\$025

LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado durante o anno por quatro locomotivas que percorreram 43.206 kilometros, conforme detalhe do quadro abaixo :

DESIGNAÇÃO	KILOMETROS	TOTAL KILOMETROS
Serviço retribuido :		
Trens mixtos	18.588	26.588
» de cargas.	7.670	
» especiaes de passageiros	330	
Serviço gratuito :		
Trafego	5.301	16.618
Construcção.	—	
Manobras	11.317	
Total	—	43.206

Conservação

VIA PERMANENTE : MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos.	41
Talas	50
Parafusos.	573
Grampos	3.850
Dormentes	1.043
Isoladores.	5
Lastro de pedra	40 ^{m3}
» commum	3.358 ^{m3}

ACCIDENTES PESSOAES

Deram-se tres accidentes, os quaes occasionaram a morte em uma pessoa e ferimentos em duas outras.

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 autorizou a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910.

Decreto n. 9.029, de 11 de outubro de 1911, que autorizou a transferencia para a « Compagnie des Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien » do contracto celebrado com a Companhia de Viação Geral da Bahia.

motivas que
 TOTAL
 KILOMETROS
 26.588
 16.018
 43.206

1
 30
 3
 0
 3
 5
 3
 3
 0
 a e feri-
 Fédê-
 contracto
 cia para
 cto cele-



Decreto n. 9.251, de 28 de dezembro de 1911, que approvou as tarifas e instruções regulamentares, ainda em vigor.

Decreto n. 9.278, de 30 de dezembro de 1911, que autorizou a encampação da Estrada de Ferro Bahia e Minas e respectivo termo de accôrdo de 31 de dezembro de 1911.

INSPECÇÃO EXTRAORDINARIA

De accôrdo com o estabelecido na clausula XXXIX do contracto de 15 de abril de 1911, autorizado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, o Exm. Sr. Ministro da Viação, por aviso n. 88, de 17 de julho de 1915, designou o engenheiro Bernardo Piquet Carneiro, chefe de districto desta Inspectoria, para proceder a uma inspecção ás linhas em trafego da Rede Bahiana, arrendadas á Companhia, e bem assim ás novas linhas em construcção. O engenheiro chefe interino do districto, referindo-se a essa inspecção, assim se exprime em seu relatorio :

« Este Districto, logo que foi scientificado dessa providencia salutar, regozijou-se. pois semelhante medida já havia sido, em reiterados officios, alvitrada, afim de deixar patente a falta de conservação das linhas e especialmente do material rodante e irregularidades outras no trafego e na circulação ; para o que foi organizada, por ordem do então inspector, Dr. Lima Brandão, uma exposição das faltas em que incorria a Companhia, como meio de facilitar a inspecção extraordinaria autorizada pelo Sr. Ministro. Esta exposição foi entregue ao Dr. Piquet Carneiro, um dia após a sua chegada, 14 de agosto, dia em que, em minha companhia e na do superintendente, seguiu para Cachoeira, estação inicial da Estrada de Ferro Central da Bahia e seus ramaes, tendo o percurso de ida e volta, numa extensão de 632 kilometros, sido feito nos dias 15, 16, 17 e 18. Por essa occasião foram examinados os trabalhos de redução de bitola, na linha principal, de S. Felix a Machado Portella, que sempre marcharam com muita morosidade, a ponto de ter a Companhia incorrido em pena de multa, embora posteriormente releyada, e as officinas de reparação, tambem em S. Felix, á margem direita do Paraguassú, sendo verificada a sua deficiencia e má localização e sobretudo falta de conservação.

No tocante á conservação ordinaria das linhas tive occasião, por diversas vezes, de mostrar o estado lastimavel de conservação de algumas obras d'arte.

Não foram esquecidos os trabalhos de construcção das linhas de Sitio Novo, Bandeira de Mello e Machado Portella, que têm inicio nas estações dos mesmos nomes, estando, porém, os da ultima linha completamente paralyzados, em virtude de continuas ameaças por parte de pessoas influentes do lugar, conforme já ficou exposto em meu ultimo relatorio.

A 19 voltamos para a Capital, tendo a 20 percorrido a Centro Oeste e a 22 partido da estação de Calçada, em inspecção ás linhas da Bahia ao S. Francisco e Ramal de Aracajú. Nesta visita o Dr. Piquet Carneiro teve occasião de examinar os trabalhos, já effectuados, da redução de bitola da linha de Bahia a Alagoinhas, trabalhos que, no inicio executados em caracter provisorio, foram posteriormente feitos definitivos, porém de tal sorte, que ainda muito deixam a desejar pela má execução na sua rectificação.

Além disso, as obras d'arte, na sua maioria, entre ellas as mais importantes, acham-se em estado de abandono, escoradas umas, em franca ruina outras, nada providenciando a Companhia, sob pretexto de que taes obras só poderão ser reparadas por conta de construcções novas, quando, no orçamento apresentado, prevendo a Companhia taes serviços por conta daquella verba, foram elles glosados por deverem ser incluídos nas despesas de custeio ou conservação. A acção fiscal nesta, como em muitas outras medidas, tem sido sempre burlada.

Foi igualmente visitada a officina de Periperi e, facto singular, esta visita coincidio com um dia chuvoso, parecendo vir a natureza, propositalmente, ao nosso encontro, como para attestar a sua absoluta falta de conservação, o verdadeiro abandono em que a Companhia mantém aquelle departamento de trabalho. As folhas de zinco da cobertura dos galpões das diferentes secções achavam-se de tal modo corroidas pela oxydación, que não impediam que a chuva, que cahia impertinente, em muitos espaços directamente sobre o solo, pelos largos vãos descobertos, alagasse, por completo, toda área onde estavam localizadas as machinas-ferramentas; era tal a quantidade de agua estagnada nas depressões do solo e o lamaçal alli contido,

que nós, visitantes, a maior parte da inspecção, a fizemos passando de uma secção a outra cautelosamente, não evitando, ainda assim, os efeitos da lama e da chuva.

Foi examinado o material rodante, que se achava recolhido aos desvios da Estação de Periperi e que ha muito, devido ao seu estado, aguarda reparo.

Todas as estações nesta linha necessitavam de asseio.

Passámos depois á linha de Alagoinhas a Joazeiro, onde os trabalhos de reconstrucção, já prompts, foram bem executados, tendo sido revistado o material rodante que permanecia desabrigado e sem concerto, jogado nos desvios das estações de S. Francisco, Alagoinhas e Aramary.

Anteriormente á nossa partida de Calçada, eu havia feito entrega, ao Representante do Governo, de um relatorio minucioso e detalhado, terceiro depois que assumi o cargo interino, resultado de uma inspecção mandada fazer pelo Districto, acompanhada por um representante da Companhia, no material rodante.

Em Piranga, tivemos occasião de verificar reclamações justas sobre demoras de mercadorias, havendo ali detidos 21 carros carregados e ha muitos dias já chegados; em Joazeiro, igualmente, foi reclamada a deficiencia de pessoal para o serviço de carga e descarga da estação, estando ella e seus armazens completamente abarrotados.

Finalmente, de volta, fomos á linha de Aracajú, tendo sido tambem visitadas as suas officinas, que ainda permanecem fechadas, apesar da Companhia já ter sido intimada, em virtude do aviso expedido pelo Exm. Sr. Ministro da Viação, para effectuar a sua abertura.

Foram visitados tambem os trabalhos de constucção da linha de Bomfim á Jacobina e do Ramal de Campo Formoso.

Infelizmente a situação continúa a mesma, não obstante os cinco mezes decorridos após essa inspecção, persistindo as mesmas irregularidades e sobretudo o material rodante continúa sem a conservação necessaria.»

A extensão total da rêde em trafego, até 31 de dezembro de 1915, elevou-se a 1.708^k. 643^m,340 inclusive 84^k.569^m,050 de trechos da Timbó a Propriá, entre Rosario e Propriá, na extensão de 73.119^m,050 e Ramal de Capella, na exteusão de 11.450^m,000, que foram incorporados á Rêde Bahiana, em 5 de agosto de 1915, por effeito da disposição contractual da clausula I, § 1^o letra g.

A extensão total da rêde é assim discriminada segundo as linhas :

Bahia ao S. Francisco :

Bahia a Joazeiro	575.440,000
Linha de Propriá	440.173,340

Central da Bahia :

S. Felix a B. de Mello	254.600,000
Ramal de M. Portella	13.400,000
Idem da Feira de Sant'Anna	45.060,000
Sub-ramal de S. Gonçalo	3.600,000
Bahia e Minas	376.370,000
Total	1.708.643,340

Para os effeitos da clausula V do contracto não é levada em conta a kilometragem da Estrada de Ferro Bahia e Minas, em virtude do accordo autorizado pelo decreto n. 9.278, clausula VI.

A extensão média em trafego, até 31 de dezembro de 1915, em vista da incorporação á Rêde da ultima parte da Timbó a Propriá e por effeito da sua entrega ao trafego em 5 de agosto do mesmo anno, foi de 1.650.976^m,693.

LINHAS EM CONSTRUÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915

Bomfim a Sítio Novo e Ramaes :

	m
Bomfim a Jacobina	118.520,000
Jacobina a Mundo Novo	20.888,800
Sítio Novo a Mundo Novo.	28.177,900
Ramal de Campo Formozo	9.905,770
Machado Portella a Carinhonha	100.000,000
Bandeira de Mello a Brotas	50.000,000
Variante de S. Gonçalo	10.923,000
Variante de Cabrito.	3.908,290
Timbó a Propriá.	84.569,050
Theophilo Ottoni a Tremedal.	100.000,000
	<hr/>
	526.894,810

Além das linhas federaes mencionadas, existem as seguintes estadoacs, todas de um metro de bitola.

	EM TRAFEGO	EM ESTUDOS	EM CONSTRUÇÃO	TOTAL
Nazareth a Toca da Onça e Ramal de Amargosa.	k 224,684	—	—	k 224,684
Toca da Onça a Jequié	—	k 52,000	—	52,000
Santo Amaro e Ramaes	84,000	—	14,000	92,000
Ilhóes a Conquista	58,700	—	23,200	81,900
Centro-Oeste	52,120	—	—	52,120
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	413,504	52,000	34,200	499,704

Existem ainda no Estado da Bahia as seguintes linhas particulares, todas em trafego.

	Bitola m	Extensão k
Usina S. Bento	1,0	14,000
» Terra Nova.	1,0	12,000
» Alliança.	1,0	14,000
» Capimirim	1,0	1,000
» Malembá	1,0	6,000
» S. Carlos	1,0	8,000
» Colonia	0,65	13,000
» S. João	0,75	4,000
» Pitanga.	1,0	6,000
	<hr/>	<hr/>
Total		78,000

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.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	3.689:848\$065
Despesa	3.548:378\$925
Saldo.	<u>141:469\$140</u>

Receita da Estrada de Ferro S. Francisco e ramaes.	2.967:090\$036
Receita da Estrada de Ferro Central da Bahia. .	722:758\$029
Total	<u>3.689:848\$065</u>

Quota de arrendamento:

Estrada de Ferro S. Francisco e ramaes	163:189\$952
Estrada de Ferro Central da Bahia	39:751\$690
Total	<u>202:941\$642</u>

Resultado da exploração das linhas arrendadas:

Receita arrecadada.	3.689:848\$065
Despesa do custeio	3.548:378\$925
Quota de arrendamento	202:941\$642
Deficit.	<u>61:472\$502</u>

TRAFEGO MUTUO

A Companhia não deu ainda execução ao que preceitúa a clausula XXXII na parte que diz respeito ao trafego mutuo com as empresas de viação fluvial, desnecessario tornando-se dizer aqui quão vantajoso seria para o commercio o cumprimento da referida clausula.

QUOTAS DE ARRENDAMENTO

Conforme se verá das tomadas de contas relativas aos dois semestres do anno de 1915, a Companhia «Chémins de Fer» recolheu ao Thesouro Nacional, no Rio de Janeiro, a importancia de 202:941\$642, assim discriminados:

1º semestre	94:483\$783
2º semestre	108:457\$859
Total	<u>202:941\$642</u>

correspondente á renda bruta annual de 3.689:848\$065.

Comparando com a quota recolhida o anno anterior, verifica-se no anno de 1915 uma differença para mais na importancia de 3:453\$742.

QUOTAS DE FISCALIZAÇÃO

A Companhia arrendataria recolheu ao Thesouro Nacional, no Rio de Janeiro, de accôrdo com a clausula XLI do seu contracto, as seguintes importancias:

1º semestre	125:000\$000
2º semestre	125:000\$000
Total	<u>250:000\$000</u>

Dessa importancia 100:000\$ são relativos ás despesas de fiscalização de exploração por conta do custeio e os restantes 150:000\$ são relativos ás despesas de fiscalização das construcções e levadas á conta do Governo.

CAPITAL DA COMPANHIA ATE' 31 DE DEZEMBRO DE 1913

Não tendo sido ainda executada nenhuma obra autorizada por esta verba, continúa o capital da Companhia, de accôrdo com a parte I, ns. 1, 2, 3 e 4, da clausula VI, a ser de 4.700:000\$ assim discriminada :

Capital 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
	4.700:000\$000

MATERIAL NOVO, RODANTE E DE TRACÇÃO

O material novo, rodante e de tracção, fornecido pela Companhia, até 31 de dezembro de 1913, levado em medições, de accôrdo com os avisos 202, de 4 de dezembro de 1911, e 88, de 2 de julho de 1912, respectivamente, para as linhas de S. Francisco e ramaes e Central da Bahia e ramaes, foi o constante dos quadros em seguida:

Bahia ao S. Francisco

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Locomotivas mixtas, typo « Ten-Wheel » de accôrdo com as especificações	20	760:000\$000
Idem para mercadorias, typo « Consolidation » com oito rodas conjugadas, 36 toneladas, de accôrdo com as especificações	4	152:000\$000
Carros para passageiros de 1ª classe com freios automaticos de accôrdo com as especificações	19	330:600\$000
Idem de 2ª classe com freios e engates automaticos, de accôrdo com as especificações	24	321:600\$000
Idem correio e bagagem com engates automaticos	10	104:000\$000
Idem para carga, fechados, com freios e engates automaticos, de accôrdo com as especificações	76	562:400\$000
Idem para animaes com engates automaticos, de accôrdo com as especificações	58	429:200\$000
Idem de borda alta, com engates automaticos, de accôrdo com as especificações	90	531:000\$000
Idem pranchas com fuciros idem, idem.	20	100:000\$000
Idem dormitorios	5	205:000\$000
Idem restaurants	4	152:000\$000
Idem para conducção de cannas.	50	287:500\$000
Trens de cozinha, louça, etc. para os carros-restaurants	4	14:000\$000
Roupas de cama e accessorios para os carros dormitorios	5	17:500\$000
Carros para conducção de mel, de accôrdo com as especificações	5	39:750\$000
Idem borda baixa, de accôrdo com as especificações.	30	168:000\$000
Idem para transporte de materias inflammaveis.	1	7:600\$000
		4.182:150\$000
Despesas geraes e administração, art. 47 do annexo n. 2, cap. III, 2 %	—	83:643\$000
Total	—	4.265:793\$000

Central da Bahia

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Locomotivas « Consolidation » com oito rodas conjugadas, 36 T., de accôrdo com as especificações.	6	238:000\$000
Idem mixtas, typo « Ten-Wheel », de accôrdo com as especificações	12	436:000\$000
Idem typo « Atlantic », idem, idem.	5	190:000\$000
Carros de passageiros de 1ª classe, com engates automaticos, idem, idem.	20	348:000\$000
Idem, idem 2ª classe, idem, idem	37	495:800\$000
Idem mixtos, idem, idem.	6	98:400\$000
Idem para correio e bagagem, com engate automatico	10	104:000\$000
Idem fechados para mercadorias, de 12 toneladas, idem, idem	113	791:000\$000
Idem, idem para 20 toneladas, idem, idem	20	148:000\$000
Idem para animaes com engates automaticos	80	592:000\$000
Idem abertos de borda alta, com engates automaticos.	75	442:500\$000
Idem prancha com fueiros	68	340:000\$000
Idem para inspecção de linhas	2	56:000\$000
Vagões para inflammaveis com engates automaticos	1	7:600\$000
Idem tanques para agua, idem, idem	12	95:400\$000
Idem de bagagem e animaes de sella, idem	40	52:000\$000
Despesas geracs e Administração, art. 47 do annexo n. 3, cap. III, 2 %	—	4.496:700\$000
	—	89:934\$000
Total	—	4.586:634\$000

COLONIZAÇÃO DAS TERRAS MARGINAES OU PROXIMAS ÀS ESTRADAS DE FERRO

Em relação a este assumpto, previsto pela clausula I, § 6º, do contracto, cum-prime informar-vos que a Companhia já enviou ao Districto os estudos referentes ás linhas de Bomfim á Jacobina e Theophilo Ottoni a Tremedal, tendo, os da primeira linha, sido remettidos, com respectivo parecer, a essa Inspectoria e estando os da segunda dependendo ainda de estudos e informações desta fiscalização.

RECONSTRUÇÃO DA VIA PERMANENTE DA ESTRADA DE FERRO DO S. FRANCISCO

A reconstrução da via permanente desta Estrada, já levada a termo, desde a estação de Alagoinhas até á estação de Bomfim, numa extensão de 322 kilometros, sendo 247 com trilhos e accessorios completamente novos e 75 com antigos trilhos em condições aproveitaveis, foi autorizada, em virtude da clausula I, § 2º, lettra c, do contracto, depois de approvados os seus orçamentos, primitivo e supplementar, na importancia total de 4.719:664\$703.

O Districto aguarda que a Companhia satisfaça o estatuido na parte 2ª da clausula II, afim de effectuar a medição final dos trabalhos executados e quo adeanto vão discriminados.

Importam elles na quantia de 4.400:261\$139 que, subtrahida daquella acima referida — 4.719:664\$703 — que é a totalidade dos orçamentos previstos e approvados, nos deixa ainda, em 31 de dezembro de 1915, um saldo de 319:403\$563.

Reconstrução da São Francisco até 31 de dezembro de 1915

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Trilhos importados para a extensão de 246.993 ^m ,00	13.172 ^t .650 ^k ,000	2.239:350\$500
Dormentes de madeira de lei de 1,80 × 0,18 × 0,14	270,816	704:121\$600
Idem especiaes para pontes e aparelhos	2,342	40:539\$000
Desmontagem da linha	330 ^k .906 ^m ,163	330:906\$163
Chaves completas para mudança de linha, assen- tadas, simples	57	23:650\$000
Chaves completas para mudança de linhas, assen- tadas, duplas	13	43:500\$000
Assentamento de trilhos, inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhação e perfuração de dormentes	329 ^k .800 ^m ,748	989:414\$244
Excavação e transporte de terra de dois desvios nos kilometros 130 e 163	500 ^m 3,000	500\$000
Despesas geraes e Administração, art. 47 do an- nexo n. 2, cap. III, 2 %	—	4.313:981\$509
Despesas geraes e Administração, art. 47 do an- nexo n. 2, cap. III, 2 %	—	86:279\$630
Total	—	4.400:261\$139

REDUÇÃO DE BITOLA DA CENTRAL DA BAHIA E SEUS RAMAES

Attingiu, no anno de 1915, ao ponto terminal desta Estrada a redução de sua bitola, idiciada a 9 de agosto de 1912.

Como já foi exposto em informações diversas e no relatorio do anno anterior, esse serviço não teve o impulsionamento devido, de modo a ser concluido dentro do prazo contractual, isto é, em 6 de dezembro do 1913, um anno após a aprovação de seu orçamento.

Da grave situação decorrida dessa anormalidade, teve sempre esta Inspectoria minudentes informes, não só em officios e repetidas exposições, mas ainda no relatorio do anno anterior, de sorte que não mais precisas se tornam agora quaesquer referencias ao assumpto.

A entrega dos trechos reduzidos, para o consequente emprego do material novo, fez-se parcialmente, á proporção que iam sendo terminados os trabalhos nos pontos convenientes para a baldeação de cargas e passageiros, como se effectuavam os serviços do trafego, sendo a do ultimo trecho, entre Queimadinhos e Bandeira do Mello, no dia 13 de outubro de 1915, quatro annos após o inicio desses trabalhos.

Não obstante em trafego toda a linha, continuam, entretanto, ainda os ultimos trabalhos de rectificação de lastro e valletas.

São as seguintes as quantidades dos diferentes trabalhos e as importancias correspondentes :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
<i>Material metallico importado</i>		
Trilhos e accessorios	10.865.709 ^{kg} ,808	1.847:170\$667
Chaves simples completas, assentadas.	66	29:700\$000
Idem duplas, completas, assentadas	2	1:800\$000
Dormentes de 1 ^m ,80 × 0 ^m ,18 × 0 ^m ,14	173,400	450:840\$000
Idem especiaes	1,574	7:083\$000
Assentamento de linha	224.268,930	675:806\$790
Desmontagem da linha	154.202,390	454:202\$390
Giradores assentados.	3	30:000\$000
Augmento de um kilometro de linha entre Cachoeira e S. Felix.	1.000,000	7:000\$000
		3.203:602\$847
Despezas geraes e administração. Art. 47, do anexo n. 2, Cap. III, 2 %	—	64:072\$056
Total	—	3.267:674\$003

REDUÇÃO DE BITOLA DA ESTRADA DE FERRO BAHIA A ALAGOINHAS

A redução da antiga bitola de 1^m,60 dessa estrada para a bitola de 1^m,00 é prevista na letra b, § 2º, da clausula n. 1, do contracto firmado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1914, já tendo sido, entretanto, anteriormente, autorizada pelo aviso sem numero, de 22 de fevereiro de 1910, que approvou o respectivo orçamento, na importancia de 1.968:323\$500.

A redução propriamente dita está concluida; mas trabalhos complementares previstos no orçamento, e outros que lhe são necessarios, estão suspensos ou por serem iniciados.

Já foram atingidos os limites do orçamento approvedo, cumprindo á companhia, a bom de seus proprios interesses, concluir os trabalhos indispensaveis e apresentar, com uma memoria justificativa, um orçamento supplementar, incluindo os que excederam ao previsto e os que, não previstos, se tornarem necessarios.

O tempo prefixado, como prazo de execução e conclusão da redução da bitola dessa Estrada, tem se vencido e accumulado, sem que a companhia se mostre interessada em a concluir: já não se esforçando em finalizar os trabalhos complementares, necessarios para o seu completo acabamento, já não procurando elaborar o orçamento supplementar, que é, aliás, como disse, de seu interesse exclusivo.

Licito me seja aqui realçar a pouca relevancia e vitalidade que a companhia attribue aos prazos marcados pelo Governo, para conclusão das obras ordenadas, quer os fixados por documentos communs, avisos ou officios, quer os estabelecidos em condições explicitas das clausulas contractuaes.

A companhia não os attende, não se esforça por terminar os trabalhos dentro dos prazos determinados ou convencionados de commum accôrdo com ella. Os seus termos se approximam, são vencidos e a companhia não se recorda, se quer, de requerer suas prorogações, não se teme das penalidades constantes de seu contracto, pois mui raras, embora propostas, são tornadas effectivas.

As quantidades levadas em medição por conta desses trabalhos, cuja somma total importa em 1.968:322\$860, são as mesmas referidas no quadro do meu relatório do anno proximo passado, que, para esclarecimento, abaixo transcrevo :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Dormentes simples	125,627	314:067\$500
Idem duplos	1.865	7:460\$000
Assentamento da linha, incompleto	116.018 ^m ,040	174:027\$060
Idem concluído (complemento do antecedente)	98.021,980	147:032\$970
Assentamento da linha, completo	13.456,998	40:370\$994
Material metallico importado, trilhos e accessorics.	6.156.330 ^{kg} ,000	1.046:576\$100
Chaves para mudança de linha.	84	37:800\$000
Giradores assentados.	2	20:000\$000
Dormentes da linha antiga e empilhamento.	121.017,170	121:017\$170
Fio n. 8 para linha telegraphica	123	7:380\$000
Isoladores com supportes	1.599	5:596\$500
Apparehos telegraphicos	21	8:400\$000
Despezas geraes e administração, 2 %	—	38:594\$566
Total	—	1.968:322\$860

VARIANTE DO CABRITO

Esta variante é prevista pela letra *a*, § 2º, da clausula 1ª do contracto da Companhia, firmado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, tendo por fim substituir a ponte de São João, na estrada de Bahia a Alagoinhas. Sua extensão é de 3.908^m,290.

O projecto e o respectivo orçamento foram approvados por aviso n. 139, de 31 de agosto de 1911.

Os seus trabalhos, desde o mez de fevereiro, se acham completamente paralyzados.

Durante o decorrer deste anno só se procedeu uma medição, correspondente ao 1º bimestre, no serviço de cravação da estacaria para as fundações da ponte de vinte metros sobre o Rio do Cobre, importando em 10:347\$432.

A companhia, conforme me referi no relatório do anno passado, sujeitou a approvação do Governo os estudos de uma variante entre as estacas 90 e 129, assim como de obras para sustentação das terras desagregaveis dos córtes e de trabalhos de drenagem para dessecamento do leito da variante.

Estes estudos e projectos foram devidamente informados pelo districto tendo tido, em parte, solução desfavoravel pelo aviso n. 210, de 15 de dezembro de 1915, do Exm. Sr. Mini-tro da Viação.

Logo após ao conhecimento do despacho exarado no aviso acima, foi a companhia, por este Districto, delle scientificada, para dar fiel cumprimento.

Nestes, mas que em outros trabalhos, se nota a lentidão na execução dos serviços de construcção a cargo da companhia, pois, embora reaes as difficuldades provenientes da má natureza dos terrenos atravessados, bastante tem concorrido a acção dilatoria da mesma companhia.

Já estão concluidas as seguintes obras d'arte; cinco boeiros de tubos de cimento armado, cinco boeiros abertos, um boeiro capeado e quatro pontilhões.

A importancia das desapropriações e indemnizações pagas até esta data por conta desta variante é de 9:740\$000.

PONTILHÃO DE PARIPE

A reconstrucção deste pontilhão, assim como seu projecto e respectivo orçamento foram approvados por aviso n. 164, de 30 de setembro de 1911.

Como disse no relatório anterior, esta obra está concluida.

As plantas e os cadernos de cubação acompanharam a medição final já effectuada e conferida.

A quantia total dessa medição importou em 11:745\$806, detalhadamente discriminada no quadro abaixo:

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
<i>Medição final</i>		
Cavas de fundação	115m ³ ,674	115\$674
Accrescimo de preço de excavação para fundação, devido ao escoramento a um metro de profundidade.	51,445	82\$312
Idem até dois metros de profundidade	51,445	164\$624
Accrescimo de preço de excavação para fundações abaixo do nivel d'agua a um metro de profundidade.	51,445	82\$312
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 5 para alicerces	115,674	4:413\$194
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8 para cima, alicerces	210,891	6:376\$830
Chapa de argamassa n. 3.	45,50	227\$500
Rejuntamento com argamassa n. 3.	170,27	323\$513
Deduzir material do Governo (pedras)	—	11:785\$968 270\$472
Eventuaes e administração art. 47 do annexo n. 2, Cap III, 2 %	—	11:515\$496 230\$310
Total.	—	11:745\$806

MODIFICAÇÃO DAS OBRAS D'ARTE DA LINHA DE BAHIA AO S. FRANCISCO

A modificação das obras d'arte desta estrada é prevista na letra c, paragrapho 2º, da clausula n. 1 do contracto.

Os projectos e respectivos orçamentos foram approvados pelo decreto n. 9.048, de 29 de fevereiro de 1912.

No presente relatorio nada mais tenho a accrescentar ao que disse no meu relatorio do anno proximo passado. Nesse relatorio já informava que os trabalhos de modificação das obras d'arte desta estrada se achavam completamente paralyzados, estado em que ainda hoje se encontram.

Entretanto, em vista das condições ruinosas em que muitas se deparam, as suas reconstrucções e as modificações exigidas pela bitola reduzida se impõem, não só para conclusão definitiva da redução da bitola desta estrada, da qual ellas são complemento indispensaveis, como para a segurança na circulação dos trens, em muitas sómente garantida por trabalhos provisórios de reforço com fogueiras de dormentes, escoramentos, etc.

Como já tive oportunidade de referir, não se effectou nenhuma medição nesses trabalhos, pois, reduzida é a quantia, 29:643\$547, destinada ao total de todas as obras modificadas; e aquellas cujos trabalhos estão concluidos são, na sua maioria, relativamente, de pequena importancia, tendo-se ainda a considerar que algumas, sobressahindo as de maior relevo, não poderão ser aceitas e seus trabalhos medidos, ainda que aproximadas as suas vigas metallicas para um metro entre o espaço das mesmas, dadas as más condições das suas alvenarias.

RECONSTRUCÇÃO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

A reconstrucção dos primeiros 172 kilometros desta Estrada, entre as estações de Ponta d'Areia e Presidente Bueno, foi autorizada pelo decreto n. 10.582, que limitou o orçamento á quantia de 2.685:934\$618, tendo sido os serviços iniciados em 22 de dezembro de 1913.

CENTRO OESTE

Até 31 de dezembro de 1915, a situação era a mesma do anno anterior: a encampação dessa linha estadual, objecto da clausula 1ª, § 5º n. 1 do contracto existente entre o Governo e a companhia arrendataria, ainda não se achava decidida. Do cumprimento dessa disposição do contracto depende a effectividade do que dispõe a parte I do § 3º da clausula I.

Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco e ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Metros
Estrada de S. Francisco (Bahia a Joazeiro)	575.440,000
Ramal de Alagoinhas a Propriá	429.903,340
Sub-ramal de Capella	11.893,100
Total	1.017.236,440

EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO :

	Metros
Na linha de Alagoinhas a Propriá.	386.559,468
Na extensão total	960.422,920

TRAFEGO

No decurso do anno findo, o serviço do trafego não foi inteiramente regular. Si bem que a fiscalização nenhuma reclamação recebesse directamente, observou todavia que esse serviço se effectuou com alguma irregularidade, como fossem : atrasos de trens provenientes, principalmente, dos frequentes e quasi diarios descarregamentos dos vehiculos, locomotivas e tenders, e, tambem, por motivos de manobras, carga e descarga nas estações, abastecimentos dagua e lenha, defeitos ou desarranjos nas locomotivas, demoras para cruzamento de trens, recarimbamento de bilhetes (!), ignições nas caixas e bronzes das locomotivas e vehiculos, marcha lenta por precaução devido ao má estado da linha e por insufficiencia de pressão das locomotivas, motivadas pelo vasamento das tubulações das caldeiras; pouco asseio, cuidado e trato das classes e outros vehiculos, falta, em alguns percursos, de logares para passageiros, demora nos transportes, cargas e descargas dos wagons de mercadorias, por carencia de pessoal bastante e causas outras, sem duvida, oriundas de má organização ou direcção desses serviços.

NOTA — As extensões médias em trafego foram calculadas levando em conta a suspensão do trafego na linha de Aracajú.

Em 7 de agosto, foi inaugurado o trecho de Rosario a Propriá, com 73.119^m,050 e ramal de Capella, com 11.893^m,160, pontos terminaes da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, o que tem contribuido para o augmento do trafego nesta linha.

Em virtude de torrencias chuvas, cahidas na noite de 15 de dezembro, provenientes de violento temporal na zona comprehendida entre Lagoa Redonda e Barracão, que produziram transbordamento dos rios, inundações notaveis e importantes estragos na linha, causados por arrombamento ou destruição completa de grandes extensões de aterros, deixando a linha e os dormentes suspensos, desmoronamentos parciaes de duas pontes e total de um pontilhão; ficou o trafego interrompido entre esses pontos, fazendo-se irregularmente a circulação dos trens entre Alagoinhas e Capianga, de onde elles voltavam por falta de communicações, motivada pela destruição da linha telephonica, até 23 de dezembro, quando, em caracter provisório, começaram a correr trens entre Alagoinhas e Lagoa Redonda, partindo ás quintas-feiras e sabbados, ás 13 horas, e voltando, nesses mesmos dias, ás 17 horas, emquanto providencias outras eram tomadas pela administração da Estrada, afim de restabelecer o trafego em toda a linha.

Trabalhos provisórios foram executados para dar passagens nesse trecho e a 25 do corrente ficou restabelecido o trafego em toda a linha.

A execução do disposto no art. 122 das tarifas e instruções regulamentares vigentes, approvadas por decreto 9.251, de 28 de dezembro de 1911, referente á cobrança de frete pelo peso obtido em função do volume, bem como o pagamento de \$300 de taxas complementares para carga, descarga, pesagem e recibo das bagagens, só agora, a 1 de dezembro proximo passado, postos em pratica pela administração, têm levantado geraes repulsas por parte dos expedidores e do publico.

Allegam aquelles que o dispositivo do art. 122 sobrepuja, em alguns casos, o valor venal do objecto.

Em parte essas repulsas, referentes ao art. 122, têm fundamento no facto de erros committidos pelos agentes da Companhia, que, não sabendo fazer calculos, cobram mais do que é devido.

LINHA

Durante o anno o estado de conservação da via permanente destas estradas deixou muito a desejar, não tendo sido satisfactorios, por insufficientes e incompletos, os cuidados a ella dispensados pela Companhia para mantel-a em perfeita conservação e segurança.

Os frequentes e quasi que diarios descarrilamentos são attestados do que affirmo.

Exceptuando o trecho de Alagoinhas á Villa Nova, da Estrada de S. Francisco, ha pouco tempo reconstruido, que se manteve bom, salvo, entretanto, os 16 primeiros kilometros, onde se deram alguns descarrilamentos, o estado geral da linha foi máu, principalmente nos trechos de Bahia a Pojuca, Alagoinhas a Aracajú e Aracajú a Rosario, sendo perigoso dar aos trens no primeiro e ultimo desses trechos, bem como em muitos pontos do segundo, velocidade superior a 20 kilometros por hora.

Si bem que melhorado o trecho de Barracão a Aracajú, ainda não é bom o seu estado.

De Aracajú a Rosario, quer pela natureza do terreno, que exige trabalhos de drenagem e lastro de superior qualidade, quer por carencia de conservação mais assidua, a linha manteve-se em pessimas condições, apresentando máu aspecto, causado não só pela insufficiencia de lastro que, por ser saibro fino, é levado pelas chuvas, como pelo desnivelamento e inflexões lateraes e verticaes dos trilhos produzidos pela mobilidade do terreno e ausencia de mais frequentes cuidados da conservação.

A redução dos dias de trabalhos das turmas de conservação para quatro dias por semana, a insufficiencia do pessoal das mesmas, effectivamente occupado no serviço de manutenção da linha, a mingua de dormentes, além de sua má qualidade, para substituir os milhares podres, que existem na linha, a deficiencia em alguns trechos e completa suppressão noutros dos trens do lastro, o imperfeito calçamento dos dormentes, a má qualidade do lastro, a falta de idoneidade de muitos feitores de turmas, de alguns mestres e inspectores de linha, são, entre outras, as causas desse estado da via permanente.

O violento temporal, que na noite de 15 de dezembro desabou na zona comprehendida entre Lagoa Redonda e Barracão, do ramal de Alagoinhas a Propriá, produzindo enchente e transbordamento dos rios Inhambupe, Serra, Pequara e outros, inundando as regiões circumvisinhas, causou os seguintes e importantes estragos na linha :

Kilometro 63 — A cerca de 300 metros aquem do rio Inhambupe, 50 metros de aterro, com tres metros de altura, foram arrombados pelas aguas da enchente; o primeiro encontro da ponte desse rio e mais dois vãos de 12 metros cada um com as longarinas e duas columnas de ferro, bem como 10 metros de aterro na cabeceira desse encontro foram levados pelas aguas, ficando a linha suspensa e torcida em cerca de 40 metros; adiante cerca de 100 metros, novo arrombamento de aterro na extensão de 5 metros; um pontilhão de cinco metros de vão foi totalmente levado; além cerca de 150 metros, mais 30 metros de aterro destruidos.

Kilometro 71 — A ponte de pedras, situada no kilometro 71 + 786^m, de 75 metros de vão, teve dois vãos, com 2½ metros de extensão, bem como as longarinas respectivas, oito columnas, o segundo encontro de alvenaria e cerca de 20 metros de aterro na cabeceira desse encontro, levados pela caudal do rio Raiz da Serra.

Do kilometro 111 até a ponte do Pequara, no kilometro 114. c, depois, em cerca de 100 metros, não ficaram 10 metros de linha aproveitaveis; logares houve nos quaes a linha foi levada pelas aguas para a encosta, arrastada completamente para

fôra do seu leito, outros cobertos por areias e outros com o leito totalmente desaparecido.

A casa de turma do kilometro 113 foi completamente destruida.

A ponte do Pequara nada soffreu, apozar da cheia ter ultrapassado a viga.

Do kilometro 114 ao kilometro 121 deram-se cerca de 20 desmoronamentos. Nesse ultimo kilometro foram destruidos 30 metros de aterro com oito metros de altura.

No kilometro 128, 20 metros de aterro, ao lado de um boeiro, foram arrombados.

No kilometro 150 as aguas da Lagôa Periperi excederam o leito da linha, mas esta nada soffreu, por serem ali boas as suas condições.

No kilometro 151, o riacho da Cova arrombou 20 metros de aterro ao lado do boeiro.

A administração providenciou para o restabelecimento da linha, mandando construir duas variantes provisórias, uma em Pedras, começando em frente á estação, descendo para passar ao lado de uma volta do rio Raiz da Serra, por uma ponte provisoria e dali subindo para entroncar na antiga linha, com o desenvolvimento de 642 metros: outra entre os kilometros 111 e 112, proxima ao Pequara, com 883 metros de desenvolvimento. Os demais trechos damnificados já foram também restabelecidos.

No rio Inhambupe foi feita uma passagem provisoria sobre fogueiras.

Todos esses trabalhos, de caracter provisorio, já estão promptos e foram executados em 30 dias, ficando assim restabelecido o trafego em toda a linha.

Vão em seguida os dados estatísticos sobre os diversos detalhes do movimento:

Transportaram-se:	TRAFEGO	
Passageiros de 1ª classe		252.168
" " 2ª " 		546.902
" das duas classes.		799.070
Animaes.		38.763
T		
Bagagens e encomendas		3.780,406

Os 799.070 passageiros das duas classes subdividem-se:

Pagando.	643.679
Por conta dos Governos:	
Federal	1.854
Estadoal.	15.210
Gratis em serviço do trafego.	138.327

Os telegrammas transmittidos foram em numero de 81.918 com 1.149.303 palavras e subdividem-se:

Particulares pagos:	
Numero	19.120
Palavras	236.038
Officiaes:	
Numero	15
Palavras	466

Do serviço do trafego:

Numero	62.783
Palavras	912.801

Os animaes classificam-se:

De sella	3.440
Cavallar	1.258
Bois, vaccas e vitellas	8.499
Carneiros, porcos e cães	25.566
	<hr/> 38.763

As mercadorias transportadas, em especie, pesos e importancias, comparadas com as do anno anterior, constam do quadro seguinte:

Mapa comparativo das mercadorias discriminadas durante os
annos de 1914 e 1915

ESTRADA DE FERRO S. FRANCISCO

ESPECIE	1914		1915		DIFERENÇAS EM RÊIS
	PESO EM TONELADAS	IMPORTANCIAS	PESO EM TONELADAS	IMPORTANCIAS	
Fumo	5.804	110:279\$759	4.933	98:587\$022	- 11:692\$737
Café	1.210	43:548\$304	1.277	38:420\$790	- 5:127\$514
Couros e peles	1.934	61:867\$867	3.863	121:131\$064	+ 59:263\$197
Algodão	546	11:399\$944	808	15:359\$664	+ 3:959\$720
Cereaes	15.087	136:268\$817	21.431	195:725\$532	+ 59:456\$715
Assucar	3.776	45:712\$588	4.365	53:576\$996	+ 7:864\$408
Tecidos do paiz	2.447	50:105\$115	3.886	73:283\$956	+ 25:118\$841
Aguardente e al- cool	2.199	37:336\$569	1.875	35:854\$708	- 14:811\$861
S. a I.	5.284	118:580\$217	6.349	149:719\$752	+ 31:139\$535
Xarque e baca- lhau	1.357	23:455\$792	1.409	22:270\$301	- 1:185\$491
Borracha	707	45:615\$672	1.676	108:229\$247	+ 62:613\$575
Madeiras	6.010	8:268\$758	6.714	14:363\$975	+ 6:095\$217
Carne verde	11.292	54:578\$000	11.166	54:114\$000	- 464\$000
Carvão vegetal	13.060	29:449\$904	14.131	32:654\$422	+ 3:204\$518
Kerozene	2.287	54:432\$383	1.898	47:103\$994	- 7:328\$389
Lenha	2.600	3:483\$936	10.377	15:729\$465	+ 12:245\$529
Canha de assucar	21.769	26:150\$316	11.751	11:005\$900	- 15:144\$416
Tijolos e telhas	4.119	8:589\$402	2.826	4:420\$425	- 4:168\$977
Pedras	1.039	672\$810	1.281	889\$600	+ 216\$790
Parallelepipedos	3.360	23:376\$000	-	-	+ 23:376\$000
Diversos	39.865	534:793\$628	33.391	549:129\$714	+ 14:336\$086
Total	145.772	1.428:025\$781	145.404	1.643:570\$527	+ 215:544\$746

O total de mercadorias diversas ainda se subdivide do seguinte modo:

	Peso	Importancia
Importação	44.702	364:097\$810
Exportação	5.911	94:557\$219
Interestacional	15.778	90:474\$685
	<u>33.391</u>	<u>549:129\$714</u>

Receita e despesa

O movimento financeiro durante o anno de 1915 foi o seguinte:

Receita	2.967:090\$036
Despesa total	2.958:333\$936
Saldo total	8:756\$100

Despesa do custeio	2.724:133\$044
Receita	2.967:090\$036
Saldo	243:956\$992
Coefficiente de trafego	91,71

Na despesa total estão incluídas as seguintes verbas accessorias:

Quota de fiscalização	72:800\$000
» » arrondamento	163:489\$052
Obras para particulares	1:210\$940
Total	<u>237:200\$892</u>

RELAÇÃO POR CENTO DA RECEITA

		%
Passageiros	908:833\$000	30,63
Bagagens e encomendas	80:474\$308	2,71
Mercadorias	1.643:570\$527	55,39
Animaes	101:883\$400	3,43
Telegrapho	26:965\$779	0,91
Armacenagens	4:903\$980	0,17
Multas e rendas diversas	200:456\$842	6,76
Total	<u>2.967:090\$036</u>	100,00

A receita e despesa do custeio por kilometro e unidade do trabalho, foram:

	Por kilometro de linha	Por tran- kilotmetro	Por vehiculo- kilotmetro
Receita	3:089\$357	3\$561	\$204
Despesa	2:833\$265	3\$266	\$187

RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA

		%
Administração	239:870\$340	8,41
Trafego	487:712\$390	16,49
Locomoção	1.365:539\$548	46,16
Via permanente	579:848\$579	19,60
Telegrapho	48:162\$187	1,62
Despesas accessorias	237:200\$892	8,02
Total	2.958:333\$936	100,00

Despezas

	1914	1915	Diferenças
Administração	236:707\$570	239:870\$340	— 16:837\$230
Trafego	533:705\$992	487:712\$390	— 45:993\$602
Locomoção	1.520:726\$424	1.365:539\$548	— 155:186\$876
Via permanente	735:944\$051	579:848\$579	— 156:095\$472
Telegrapho	59:215\$638	48:162\$187	— 16:053\$457
Despezas accessorias	227:338\$174	237:200\$892	+ 9:862\$718
Despeza total.	3.333:637\$849	2.958:333\$936	— 375:303\$913

Receita comparada da Estrada de Ferro S. Francisco nos annos de 1914 e 1915

VERBAS DA RECEITA	1914		1915		DIFERENÇAS
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias	
Passageiros	730.320	868:433\$300	651.175	893:405\$200	+ 25:031\$300
Bagagens ou encomendas	1.878	98:802\$275	1.663	80:474\$508	— 18:387\$707
Animaes	47.095	181:221\$700	38.763	101:883\$400	— 79:333\$300
Trens especiais	5.547	13:936\$140	9.568	15:369\$300	+ 1:433\$300
Mercadorias	T 145.772	1.423:025\$781	T 145.404	1.043:570\$527	+ 215:544\$746
Telegrammas	15.007	20:152\$203	19.135	26:905\$779	+ 6:813\$516
Armazenagens	—	6:324\$600	—	4:903\$980	— 1:420\$880
Multas e rendas diversas	—	191:179\$264	—	200:456\$342	+ 9:277\$578
Total.	—	2.808:135\$053	—	2.967:090\$036	159:954\$353

LOCOMOÇÃO

O trafego foi movimentado durante o anno de 1915 por 10.603 trens, que percorreram 1.023.338 kilometros, do modo seguinte :

	Numeros	Percursos Kilometro
Mixtos	5.760	496.557
Cargas	2.446	332.959
Especiaes de passageiros	73	3.644
Item de serviço	1.763	158.180
Lastro	561	33.998
Totaes	10.603	1.023.338

Os vehiculos que compozeram esses trens foram :

DESIGNAÇÕES	SERVIÇO REMUNERADO		SERVIÇO GRATIS	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
		Klms.		Klms.
Carros de 1ª classe	7.336	731.942	65	4.693
Idem de 2ª classe	8.351	787.544	70	4.459
Idem mixtos	1.534	99.552	11	844
Idem especiaes	131	13.574	491	72.390
Bagagens e encomendas	4.637	563.937	310	38.467
Wagons de animais	8.301	1.038.397	—	—
Idem de mercadorias	38.498	4.085.138	19.988	1.309.795
Lastro	—	—	—	—
	68.788	7.260.084	20.935	1.430.648

EFFECTIVO DO MATERIAL RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915

	BOM ESTADO	REGULAR	EM REPARO	ENCOSTADO	TOTAL
Locomotivas	64	—	18	11	93
Carros de 1ª classe	35	—	14	—	49
Idem de 2ª classe	50	—	18	9	77
Idem mixtos	8	—	4	—	12
Idem especiaes	16	—	—	—	16
Idem bagagens e correio	17	—	8	7	32
Wagons para gado	118	—	32	51	201
Idem mercadorias fechados	281	—	54	101	436
Idem mercadorias abertos	405	—	26	50	481
Idem tanques	29	—	6	4	39
Idem diversos	12	—	—	2	14
Total de carros e wagons	971	—	162	224	1.357

O serviço de tracção foi feito durante o anno de 1915 por 15.041 trens com um percurso de 1.212.133 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percursos Kilometro
Trens de passageiros	79	3.830
» mixtos	0.201	522.215
» de cargas	2.566	349.612
» » serviço	1.817	106.096
» » lastro	563	35.703
» isolados e em manobras	3.815	134.677
Total	15.041	1.212.133

O dispêndio de combustível, lubrificante e estopa durante o anno de 1915 foi o seguinte :

SERVIÇO DO TRAFEGO

	Kilos	
Carvão	620,744	20:828\$175
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	17.900,800	254:512\$878
Oleos	108,770	54:994\$864
Graxa	21,333	19:470\$707
Estopa	15.823,5	8:700\$300

SERVIÇO DE LASTRO

	Kilos	
Carvão	19,595	685\$855
Lenha	542,533	7:715\$762
Oleos	3.455,8	1:711\$057
Graxa	628,9	562\$527
Estopa	491,5	269\$987

Observaçào — No lubrificante e estopa está incluido o consumo com os vehiculos.

LOCOMOTIVAS EM REPARO

	Numero	Importancias
Grandes reparações (superiores a 3:000\$000)	19	96:157\$242
Médias de (1:000\$ a 3:000\$000)	15	27:111\$363
Pequenas (de 300\$ a 1:000\$000)	19	9:713\$153
Total.	<u>53</u>	<u>132:981\$758</u>

CARROS EM REPARO

	Numero	Importancias
Carros de passageiros	168	75:923\$024
Wagons diversos.	1.241	139:773\$747
Total.	<u>1.409</u>	<u>215:696\$771</u>

VIAJANTES TRANSPORTADOS A UM KILOMETRO

	Numero
De 1ª classe.	12.359.753
» 2ª »	19.814.035
Das duas classes	<u>32.173.788</u>

PERCURSO DOS LOGARES OFFERECIDOS

	Km.
De 1ª classe.	30.273.320
» 2ª »	39.147.232
Das duas classes	<u>69.420.552</u>

ANIMAES TRANSPORTADOS A UM KILOMETRO

	Numero
De sella	211.117
Cavallar	133.912
Bois, vaccas e vitellas	2.818.319
Carneiros, porcos e cães	4.021.871
Total	7.185.219

BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS

	Tons. Peso	Tons.-Kilom.
Remuneradas	1.662,907	124.790
Gratis	2.117,499	321.410
Total	3.780,406	446.200

MERCADORIAS TRANSPORTADAS

	Tons.	Tons.-Kilom.
Remuneradas	145.404,455	23.770.825
Gratis	76.325,307	6.341.827
Total	221.729,762	30.112.652

	Ton.-Km.
Capacidade total offerecida pelos vagões de mercadorias	95.232.613

UTILIZAÇÃO DURANTE O ANNO DE 1913

Percurso kilometrico médio de um viajante de 1ª classe	49,014
Percurso kilometrico médio de um viajante de 2ª classe	36,229
Percurso kilometrico médio de um viajante das duas classes	42,114
Numero médio de viajantes de 1ª classe por trem-kilometro	14,83
Numero médio de viajantes de 2ª classe por trem-kilometro	23,78
Numero médio de viajantes das duas classes por trem-kilometro	38,61
Numero médio de viajantes de 1ª classe por vehiculo-kilometro	7,33
Numero médio de viajantes de 2ª classe por vehiculo-kilometro	12,19
Numero médio de viajantes das duas classes por vehiculo-kilometro	9,72

Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e o percurso dos logares offerecidos	46,34 %
Percurso kilometrico médio de um animal	185,362
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de bagagens e encomendas	118,044

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadorias	135,807
Numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro	36,3
Numero médio de toneladas de mercadorias por vagão-kilometro	2,7
Relação por cento entre o percurso dos vagões de carga vazios e o percurso total.	23,80 %
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagões vazios e cheios	31,62 %

OFFICINAS

As despezas effectuadas foram :	
Reparação do material rodante.	421:660\$596
Obras para as divisões.	—
Idem, idem particulares	1:005\$175
Officinas e depositos	145:500\$292
<hr/>	
Total	568:166\$063

Conservação

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos	16
Talas de junção	710
Parafusos	42,358
Grampos e tirefonds	49,268
Agulhas (pontas, varões, etc).	—
Dormentes de madeira	49,793

LASTRO

De terra.	69.343 ^{m3} ,000
-------------------	---------------------------

LINHA TELEGRAPHICA

Fios collocados	4.612 ^m ,00
Isoladores	4.401

CERCAS

Reparadas	—
---------------------	---

PONTES E PONTILHÕES

Reparados	—
---------------------	---

BOEIROS

Reparados	—
---------------------	---

EDIFICIOS

Reparados	35
---------------------	----

ACCIDENTES EM 1915

Colisão de trens	4
Avarias em locomotivas	21
Idem em tenders	—
Descarrilamentos de locomotivas	45
Idem de vehiculos	210
Locomotivas inutilizadas por causas diversas	—
Vehiculos idem	—

FRACTURAS DE DIVERSAS PEÇAS

De locomotivas :	
Embolos	—
Diversas fracturas	31
De vehiculos :	
Rodas	—
Fretos	1
Travessas-tenders	1
Diversas	66

ACCIDENTES PESSOAES

Em trens :	
Passageiro ferido	1
Idem mortos	2

TAXA DE TRANSPORTE

A taxa de transporte arrecadada e recolhida durante o anno de 1915 foi a seguinte :

MEZES	TOTAL ARRECADADO	4% EM FAVOR DA ESTRADA	LIQUIDO RECOLHIDO
Janeiro	2:204\$300	88\$172	2:116\$128
Fevereiro	2:417\$000	96\$080	2:320\$320
Março	2:669\$700	106\$788	2:562\$912
Abril	5:504\$300	220\$172	5:284\$128
Maió	8:412\$400	336\$496	8:075\$904
Junho	9:087\$400	363\$406	8:723\$994
Julho	8:707\$700	348\$308	8:359\$392
Agosto	9:306\$100	372\$244	8:933\$856
Setembro	9:832\$000	393\$280	9:438\$720
Outubro	11:169\$708	446\$788	10:722\$912
Novembro	12:493\$600	499\$744	11:993\$856
Dezembro	9:764\$300	390\$572	9:373\$728
Total.	91:568\$300	3:662\$740	87:905\$760

Estrada de Ferro do S. Francisco e ramaes

Quadro demonstrativo do movimento financeiro dos mezes, com as respectivas receitas, custeios, quotas de arrendamento e fiscalização, totaes, saldos e «deficits»

ANNO E MEZES	RECEITAS	DESPEZAS			TOTAL	SALDO	
		Das Estradas	Quota de arrendamento	Fiscalização		Devedor	Credor
1915							
Janeiro . . .	210:207\$160	214:117\$176	11:561\$303	6:066\$670	231:745\$230	21:538\$079	—
Fevereiro . . .	206:181\$051	203:363\$940	11:330\$900	6:066\$670	225:770\$600	19:585\$049	—
Março . . .	237:316\$100	214:554\$120	13:052\$300	6:066\$670	233:673\$180	—	3:643\$010
Abril . . .	227:659\$310	202:496\$348	12:521\$262	6:066\$670	221:034\$230	—	6:375\$039
Mai . . .	232:502\$026	205:931\$311	12:787\$611	6:066\$670	224:775\$302	—	7:720\$134
Junho . . .	247:752\$445	208:023\$195	13:626\$333	6:066\$650	227:716\$533	—	20:035\$912
Julho . . .	263:707\$014	221:431\$336	14:503\$355	6:066\$670	242:052\$391	—	21:654\$623
Agosto . . .	267:240\$309	252:454\$254	14:608\$249	6:066\$670	273:219\$173	5:978\$274	—
Setembro . . .	243:078\$536	247:476\$163	13:347\$335	6:066\$670	266:800\$163	24:211\$332	—
Outubro . . .	264:528\$731	266:431\$332	14:540\$080	6:066\$670	237:097\$132	22:568\$401	—
Novembro . . .	302:769\$633	239:535\$505	16:652\$330	6:066\$670	292:304\$505	—	40:465\$043
Dezembro . . .	264:546\$127	241:333\$052	14:550\$030	6:066\$650	292:004\$751	—	2:544\$376
	2.067:000\$036	2.722:343\$032	163:189\$052	72:800\$000	2.958:333\$934	93:835\$035	102:641\$137

Compagnie des Chemins de Fer
Demonstração da Receita por

Table with columns: ESTAÇÕES, PASSAGEIROS (N., Réis), ENCOMENDAS (Peso em kilog., Réis), ANIMAES (N., Réis), MERCAS (Peso em kilog.), and a final column for totals. Rows list various stations from Calçada to Propriá.

Fédéraux de l'Est Brésilien
Estações durante o anno de 1915

Table with columns: DORIAS (Réis), TELEGRAMAS, TRENS ESPECIAES, SEGUROS, ARMAZENAGEM, MULTAS, DIVERSAS, and TOTAL. Rows list various services and stations from 006:433047 to 8:0974105.

Movimento financeiro das estradas de ferro arrendadas à « Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien »

1900-1915

ANNOS	BAHIA AD S. FRANCISCO E RAMAL DO TIMBÓ				S. FRANCISCO-LAGOENHAS A JOMZEIRO				CENTRAL DA BAHIA			
	Recetta	Despeza	Saldo ou deficit		Recetta	Despeza	Saldo ou deficit		Recetta	Despeza	Saldo ou deficit	
1900	1.088.750\$500	1.310.274\$530	- 721.404\$030	1.034.457\$570	1.157.042\$332	- 72.585\$332	1.432.024\$170	1.319.422\$430	+ 157.401\$390			
1901	1.150.380\$430	1.321.203\$056	- 170.822\$506	871.374\$780	931.107\$435	- 409.732\$705	1.090.077\$170	1.074.224\$509	+ 35.582\$390			
1902	1.301.410\$069	1.115.232\$789	+ 86.177\$320	853.312\$898	812.254\$343	+ 16.058\$552	2.053.170\$505	1.439.428\$245	+ 618.742\$290			
1903	1.117.614\$359	939.172\$343	+ 153.440\$147	975.920\$300	920.350\$427	+ 55.031\$372	1.033.314\$330	823.020\$374	+ 215.200\$333			
1904	1.071.031\$340	973.233\$765	+ 93.698\$575	1.128.776\$131	1.003.551\$980	+ 23.024\$504	1.019.595\$122	810.320\$418	+ 209.255\$704			
1905	1.147.514\$300	1.069.366\$037	+ 77.648\$303	1.143.852\$796	1.057.510\$061	+ 76.012\$735	911.730\$532	750.801\$474	+ 190.922\$063			
1906	1.154.550\$320	1.038.505\$549	+ 115.045\$371	1.205.338\$333	1.153.032\$350	+ 52.206\$156	1.055.257\$350	796.520\$996	+ 253.736\$354			
1907	1.261.770\$305	939.370\$737	+ 275.330\$353	1.210.235\$332	1.134.044\$005	+ 34.050\$426	1.014.759\$971	747.013\$713	+ 266.846\$263			
1908	1.154.980\$215	1.128.242\$235	+ 31.038\$983	1.076.383\$337	1.045.303\$944	+ 31.075\$923	838.000\$659	744.545\$792	+ 83.012\$955			
1909	1.076.232\$315	1.015.124\$415	+ 53.157\$775	1.102.355\$079	931.431\$327	+ 140.573\$752	833.460\$231	733.207\$979	+ 150.252\$364			
1910	1.179.415\$035	1.373.333\$722	- 194.420\$577	1.245.474\$015	1.243.492\$400	- 3.018\$322	933.181\$510	833.057\$454	+ 139.494\$394			
1911	1.253.710\$311	1.320.235\$712	- 64.516\$321	1.246.362\$950	1.244.602\$530	+ 2.178\$370	936.047\$044	874.768\$246	- 61.273\$705			
1912	2.407.240\$545	2.635.035\$510	- 167.822\$394	-	-	-	903.727\$561	905.364\$451	- 1.633\$590			
1913	2.343.788\$221	3.181.237\$901	- 367.444\$177	-	-	-	903.918\$308	993.459\$204	- 83.545\$303			
1914	2.903.185\$353	3.179.100\$389	- 371.054\$705	-	-	-	818.917\$051	1.000.143\$304	- 181.226\$353			
1915	2.937.000\$085	2.795.143\$032	+ 171.913\$551	-	-	-	722.753\$320	753.234\$943	- 30.476\$914			

Nota — A reunião das receitas, despesas e dados estatísticos das Estradas Bahia ao S. Francisco e Ramal do Timbó foi mandada effectuar por officio n. 672, de 1 de abril de 1912, desta Inspectoria.

Quadro demonstrativo das quotas de arrendamento nas
diversas estradas arrendadas
1900-1915

ANNOS	S. FRANCISCO			BAHIA AO S. FRANC. — LINHA PRINCIPAL	RAMAL DO TIMBÓ	CENTRAL DA BAHIA	Total
	Quota fixa.	Quota de arrendamento	Total				
1900	20:347\$241	46:599\$363	66:946\$573	—	—	—	66:946\$573
1901	25:000\$000	43:563\$739	65:563\$739	25:616\$347	2:595\$459	—	96:770\$544
1902	25:000\$000	42:717\$492	67:717\$492	53:976\$019	6:094\$531	81:047\$163	203:835\$205
1903	25:000\$000	52:441\$245	77:441\$245	51:322\$272	6:040\$825	103:331\$134	238:614\$476
1904	25:000\$000	60:260\$875	85:260\$875	48:722\$632	4:875\$335	101:059\$512	240:813\$404
1905	25:000\$000	113:677\$031	138:677\$031	52:216\$003	5:159\$397	94:173\$053	200:225\$339
1906	25:000\$000	124:893\$058	149:893\$058	52:559\$597	5:017\$334	105:525\$735	212:006\$374
1907	25:000\$000	128:676\$556	153:676\$556	57:221\$170	5:867\$127	101:475\$967	218:241\$150
1908	25:000\$000	119:549\$030	144:549\$030	51:520\$004	6:226\$466	83:000\$665	235:887\$165
1909	—	110:235\$502	140:235\$502	87:626\$500	9:361\$233	89:347\$530	206:570\$324
1910	—	116:469\$039	146:469\$039	95:637\$879	12:665\$354	95:244\$467	249:074\$639
1911	—	66:788\$223	66:788\$223	97:569\$023	8:595\$370	50:064\$134	222:305\$764
1912	—	—	161:647\$520	—	10:620\$744	50:074\$252	222:339\$513
1913	—	—	189:495\$344	—	—	55:523\$558	245:023\$913
1914	—	—	154:447\$462	—	—	45:040\$438	199:487\$900
1915	—	—	163:189\$952	—	—	39:751\$690	202:941\$642

Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

Linha principal — S. Felix a Bandeira de Mello	K 254,600
Ramal de Queimadinhos a Machado Portella	13,400
Ramal de Cachoeira á Feira de Sant'Anna	45,000
Sub-ramal de S. Gonçalo	3,600
Total	316,600

Durante o anno correu com regularidade o serviço de transporte de mercadorias nesta Estrada, que, aparelhada agora de material novo, empregado após as inaugurações parciais dos trechos de linha reduzidos, pode attender com pontualidade ás exigencias do seu trafego.

Sobre o assumpto, pois, nenhuma reclamação se levantou. Entretanto, queixas justissimas se vêm fazendo quanto aos effeitos das fagulhas, durante a viagem, que queimam e estragam não só as vestes dos passageiros, mas ainda mercadorias, com vexames e serios prejuizos, portanto, para o publico e até para a propria Companhia arrendataria.

Tal inconveniente decorre das chaminés das locomotivas, pois que a Companhia ao adaptar as machinas ao emprego de lenha, que é o combustivel ora empregado, não o fez de modo completo, deixando de apropriar tambem para esse fim as respectivas chaminés.

Em resposta ás reclamações deste Districto, allega a Companhia dificuldades na obtenção de chaminés no mercado estrangeiro, mandando, por isso, fazer nas officinas dessa Estrada as modificações de que necessitam as referidas chaminés.

Acontece, porém, que esse trabalho se vem fazendo com a maxima morosidade, pois que, além de deficientes, para attenderem aos serviços que lhe incumbem, taes

officinas só funcionam quatro dias em cada semana, medida essa de economia adoptada pela Companhia, logo após a conflagração européa.

Persiste, pois, o inconveniente, já tendo até occorrido incendios de carros de mercadorias, que representam grande valor e que estão sendo reclamadas pelos seus proprietarios.

Tambem são constantes as queixas contra a morte de animaes á margem da linha, apanhados pelas locomotivas da Estrada.

Sem cercas proprias em toda a sua extensão, a linha está sempre invadida por animaes, occorrendo, portanto, não raro a morte de diversos.

Como os inglezes e os anteriores arrendatarios, a actual Companhia, sempre que ficava provada a sua responsabilidade na occorrença, attendia ás reclamações, sempre abaixo do valor real dos animaes, mas satisfazião-se os reclamantes, por isso que lhes diminuía o prejuizo. De certo tempo, porém, a Companhia resolveu em contrario, recusando-se ao pagamento, por isso que não ha nas instrucções regulamentares determinação alguma sobre o caso.

Com relação ás officinas desta Estrada nada tenho a acrescentar ao meu relatório anterior, pois acham-se nas mesmas condições precarias, não podendo attender de modo economico e efficaz ás necessidades dos serviços.

Todos os seus machinismos são os de ha muitos annos assentados, exigindo, assim, dispendio de grandes esforços para a satisfação dos trabalhos que alli se executam, muitos dos quaes são de urgentes necessidades, pois que o almoxarifado não dispõe em sobressalente de varias peças indispensaveis ás locomotivas e vehiculos.

Além disso, de certo tempo a esta parte, vêm ellas soffrendo, devido a sua má localização, com as enormes enchentes provenientes do regimen torrencial e caudaloso a que está sujeito o rio Paraguassú, em cuja margem acha-se situada. Em dezembro ultimo, devido aos receios motivados pelo principio de transbordamento das aguas do leito do rio, estiveram ellas ameaçadas de enormes danos.

VIA PERMANENTE

Durante o anno melhorou bastante o estado da via permanente, offerecendo segurança á circulação dos trens.

Entretanto, não é ainda um serviço completo e perfeito o de sua conservação, devido ao facto dos seus trabalhos não serem effectuados em todos os dias uteis da semana, ininterruptamente, como convem á natureza e ás necessidades desse serviço. Diversas obras d'arte soffreram modificações exigidas para o emprego do novo material rodante, sendo tambem reparadas diversas outras.

Varias outras, porém, antigas e damnificadas pelas enchentes, acham-se carentes de reparos, que já têm sido reclamados pelo Districto como necessarios á boa segurança da linha.

MATERIAL RODANTE

E' regular o estado de conservação do material rodante nesta Estrada; entretanto, urge o reparo do galpão de locomotivas em S. Felix, pois que toda a sua cobertura de zinco se acha, de ha tempo, enormemente estragada, de tal modo que não abriga convenientemente o material, exposto assim á acção das aguas de chuvas.

TELEGRAPHO

Ainda servido pelos antigos apparatus inglezes, de agulha, o serviço telegraphico não pôde ter a rigorosa regularidade, que se lhe deve imprimir.

Além de seu antiquado systema, taes apparatus se acham bastante estragados pelo uso, impondo-se, pois, por um o outro motivo, a sua substituição pelos novos apparatus de Morse, afim de que cessem os inconvenientes e irregularidades que constantemente occorrem nesse serviço.

CONTADORIA

Desligada, como é, das demais linhas da rêde de viação bahiana, a Estrada de Ferro Central teve sempre em sua séde, em S. Felix, a sua contadoria, conjunctamente com os demais serviços de sua administração.

Em 1913, porém, a companhia transferiu para a sua sede central, em Calçada, a referida secção, destacando-a, assim, dos demais serviços administrativos da Estrada, que continuam ali mantidos.

Em taes condições, a Fiscalização só pôde pontualmente ter conhecimento da despeza mensal, mas, no que respeita à receita, só o pôde retardadamente, após a remessa do demonstrativo pela contadoria em Calçada, onde ella é apurada.

Accresce que as partes, por sua vez, soffrem com essa medida, pois que as suas reclamações, por falta de escripta na sede da Estrada, só podem ser discutidas e analysadas na sede central, com os inconvenientes de demora.

Julgo, pois, desacertada e prejudicial a medida adoptada pela companhia, a qual não se justifica nem como medida economica, uma vez que com a transferencia não se podia ter realizado economia, attento a que os empregados do interior vencem, proporcionalmente, ordenados inferiores aos de seus collegas na capital.

MATERIAL VELHO

Consoante os termos do aviso n. 86, de 13 de outubro de 1914, do Ministerio da Viação, effectuou-se no dia 15 de junho de 1915 a venda em hasta publica de 655 toneladas de material rodante imprestavel desta Estrada, constituído de 14 locomotivas e 316 vehiculos.

Essa venda produziu o resultado bruto de 2:751\$, correspondente ao preço de 4\$200 por tonelada de material, do qual, deduzida a quantia de 118\$300 de despezas effectuadas com a publicação de editaes, foi recolhido á Delogacia Fiscal do Thesouro Nacional, neste Estado, sob guia deste Districto, o liquido na importancia de 2:632\$700.

Ao contrario da primeira quantidade vendida, que se achava toda em S. Felix, ponto inicial da Estrada, esse restante, em virtude de terem sido parciaes as inaugurações dos trechos reduzidos e o consequente emprego do novo material, se encontra em pontos intermediarios da linha, onde se faziam as indispensaveis baldeações, dos quaes o mais proximo da estação de inicio dista 83.217^m,000 e o mais afastado 252.834^m,000.

Quanto ao material fixo substituído, vão ser feitos os seus devidos arrolamentos e medição para a sua consequente entrega ao Governo.

Vão em seguida os dados estatísticos sobre os diversos detalhes do movimento :

TRAFEGO

Transportaram-se :

Passageiros de 1 ^a classe	25.841
" " 2 ^a " 	55.871
" das duas classes	81.712
Animaes	4.608
Bagagens e encommendas (tons.).	1.107,326

Os 81.712 passageiros das duas classes transportados subdividem-se :

Pagando	73.497
Por conta dos Governos .	8.215
{Federal	193
{Estadual	3.228
Gratis em serviço do trafego	4.794

Os telegrammas transmittidos foram em numero de 22.146 com 282.478 palavras e subdividem-se :

Particulares pagos .	{Numero	9.044
	{Palavras	115.810
Officiaes .	{Numero	—
	{Palavras	—
Em serviço do trafego .	{Numero	13.102
	{Palavras	166.668

Os animacs classificam-se :

De sella	1.202
Cavallar	263
Bois, vaccas e vitellas	2.192
Carneiros, porcos e cães	951
Total	4.608

As mercadorias transportadas em especie, pesos e importancias, comparadas com as do anno anterior, constam do quadro seguinte :

Mapa comparativo das mercadorias durante os annos de
1914 e 1915

Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes

ESPECIES	1914		1915		DIFFERENÇAS EM RÉIS
	Peso em toneladas	Importancia	Peso em toneladas	Importancia	
Fumo	15.289	177:753\$376	14.161	160:476\$136	— 17:277\$240
Café	1.541	27:047\$674	2.864	46:162\$809	19:115\$135
Couros e pelles	962	15:688\$492	1.512	25:054\$424	9:365\$932
Algodão	548	11:675\$482	230	4:424\$822	— 7:250\$660
Coreaes	1.079	5:413\$437	3.953	18:531\$736	13:118\$299
Assucar	1.027	10:097\$508	649	7:180\$644	— 2:916\$864
Tecidos do paiz	1.277	28:346\$988	998	17:246\$446	— 11:100\$542
Aguardente e al- cool	2.606	25:179\$360	2.189	18:394\$625	— 6:784\$735
Sal	3.525	33:775\$841	2.620	21:528\$956	— 12:246\$885
Xarque e baca- lhão	686	5:238\$993	588	4:475\$927	— 763\$066
Borracha	7	286\$405	26	1:053\$943	767\$538
Madeiras	948	1:664\$275	1.558	3:139\$343	1:475\$068
Kerosene	1.205	13:338\$018	1.181	13:258\$271	— 79\$747
Tijolos e telhas	758	864\$873	1.197	1:066\$673	201\$802
Lenha	—	—	40	32\$000	32\$000
Diversas	9.026	133:183\$493	7.075	92:918\$396	— 40:265\$098
Total	40.484	489:554\$215	40.841	434:945\$152	— 54:609\$063

O total de mercadorias diversas ainda subdivide-se :

Importação	5.463	76:757\$866
Exportação	1.024	8:126\$328
Interestacional	586	8:034\$201
Total	7.075	92:918\$396

RECEITA E DESPEZA

O movimento financeiro durante o anno de 1915 foi o seguinte :

Receita	722:758\$029
Despeza total	792:986\$633
Deficit	70:228\$604

Receita	722:758\$029
Despeza do custeio.	725:177\$611
Deficit	2:419\$582
Coefficiente de trafego.	100,33 %

Na despeza total estão incluídas as quantias :

Quota de arrendamento	39:751\$690
Quota de fiscalização	27:200\$000
Obras para particulares	837\$332
Total	67:809\$022

A receita e despeza do custeio por kilometro de linha e unidades de trabalho foram:

	Por kilometro de linha	Por trem-kilo- metro	Por vehiculo- kilometro
Receita	2:282\$441	5\$201	\$352
Despeza	2:290\$083	5\$218	\$353

RELAÇÃO POR CENTO DA RECEITA

		o/o
Passageiros.	155:030\$600	21,45
Bagagens e encomendas	15:878\$640	2,20
Mercadorias	434:945\$152	60,18
Animacs.	9:446\$000	1,30
Telegrapho.	11:608\$029	1,60
Armazenagem.	87\$900	0,01
Ponte D. Pedro II.	34:708\$140	4,80
Multas e rendas diversas	61:053\$568	8,46
Total	722:758\$029	100,00

RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA

Administração.	82:654\$891	10,43
Trafego.	178:501\$861	22,51
Locomoção.	267:339\$976	33,71
Via permanente	193:585\$568	24,41
Telegrapho.	3:095\$315	0,39
Despezas accessorias	67:809\$022	8,55
Total	792:986\$633	100,00

LOCOMOÇÃO

O trafego foi movimentado durante o anno de 1915 por 3.061 trens, que percorreram 179,183 kilometros assim discriminados:

	Numero	Percorso Kilometros
Mixtos	1.085	98.394
Cargas	960	37.136
Especiaes de passageiros	69	3.423
Especiaes de serviço	617	36.326
Lastro	330	3.904
Total	3.061	179.183

Os vehiculos que compozeram esses trens foram :

DESIGNAÇÕES	SERVIÇO REMUNERADO		SERVIÇO GRATIS	
	Numero	Percorso	Numero	Percorso
Carros de 1ª classe.	1.510	97.132	11	423
» » 2ª »	1.696	104.471	25	1.469
» mixtos	146	12.217	7	742
» especiaes	1	7	121	7.641
Bagagens e correio	1.956	139.123	172	9.985
Vagões de animaes.	1.003	71.563	2	536
» » mercadorias	13.882	601.412	6.761	232.786
» » lastro	—	—	—	—
Total	20.194	1.025.924	7.099	253.582

**Receita comparada da Estrada de Ferro Central da Bahia
nos annos de 1914 e 1915**

VERBAS DA RECEITA	1914		1915		DIFERENÇAS
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias	
Passageiros	94.200	181:962\$600	72.662	146:407\$900	— 35:554\$700
Bagagens e encomendas	664	20:290\$684	1.107.326	15:878\$640	— 4:412\$044
Animacs	2.935	6:125\$200	4.608	9:446\$000	3:320\$800
Trens especiaes	3.309	4:709\$300	4.236	8:632\$700	3:913\$200
Mercadorias	40.484	489:554\$215	40.841	434:943\$152	— 54:609\$063
Telegrammas	9.106	11:326\$791	9.044	11:608\$029	281\$238
Armazonagens	—	199\$080	—	87\$900	— 111\$180
Ponte D. Pedro II	—	46:999\$460	—	34:708\$140	— 12:291\$320
Multas e rendas diversas	—	57:749\$321	—	61:053\$568	3:304\$047
Total	—	818:917\$051	—	723:758\$029	— 96:159\$022

DESPEZAS

	1914	1915	Differenças
Administração	87:611\$518	82:654\$891	— 4:956\$627
Trafego	209:963\$454	178:501\$861	— 31:461\$593
Locomoção	380:507\$445	267:339\$976	— 113:167\$469
Via permanente	264:729\$960	193:585\$568	— 71:144\$392
Telegrapho	18:864\$368	3:095\$315	— 15:769\$053
Despezas accessorias	83:507\$587	67:809\$022	— 15:698\$565
Total	1.045:184\$332	793:986\$633	— 252:197\$699

EFFECTIVO DO MATERIAL RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915

	Bom estado	Em reparo	Total
Locomotivas	17	4	21
Carros de 1ª classe	20	—	20
» » 2ª »	37	—	37
» mixtos	6	—	6
» especiaes	1	—	2
» para bagagens e correio	9	1	10
» » » » animacs	5	—	5
Vagões para gado	78	2	80
» » mercadorias fechados	102	1	103
Idem, idem abertos	145	—	145
Idem diversos	13	—	13
Total de carros e vagões	416	5	421

O serviço de tracção foi feito por 6.701 trens com um percurso de 294.673 kilometros, assim distribuidos:

	Numero	Percurso Kilometros
Trens de passageiros	74	3.638
» mixtos.	1.782	107.349
» de carga	1.024	39.463
» » serviço	664	38.313
» » lastro.	330	4.099
Locomotivas isoladas e em manobras	2.827	101.811
Total	6.701	294.673

O dispendio com combustivel, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1915, foi o seguinte:

SERVIÇO DO TRAFEGO

	Peso	Importancia
Carvão	—	—
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	6.918,200 kilos	77:796\$253
Oleos	3.765,6	» 8:042\$569
Graxa	983,5	» 303\$806
Estopa	2.459	» 1:289\$821

SERVIÇO DE LASTRO

	Kilos	
Carvão	—	—
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	64,266 kilos	1:021\$347
Oleos	178,2	» 106\$333
Graxa	6	» 1\$637
Estopa	34,5	» 18\$269

Observação — Está incluído em lubrificantes e estopa o consumo com os vehiculos.

LOCOMOTIVAS EM REPARO

	Numero	Importancia
Grandes reparos (superior a 3:000\$000)	7	24:381\$969
Medios (de 1:000\$ a 3:000\$000)	13	31:147\$909
Pequenos (de 300\$ a 1:000\$000)	9	1:734\$151
Total	29	57:264\$029

CARROS EM REPARO

	Numero	Importancia
Carros de passageiros	146	12:060\$927
Vagões diversos	61	15:527\$673
Total	207	27:588\$600

VIAJANTES TRANSPORTADOS A UM KILOMETRO .

	Numero
De 1ª classe.	1.296.154
» 2ª »	2.425.098
Das duas classes	3.721.252

PERCURSO DOS LOGARES OFFERECIDOS

	Km.
De 1ª classe	4.056.986
» 2ª »	5.066.072
	<hr/>
Das duas classes	9.123.058

ANIMAES TRANSPORTADOS A UM KILOMETRO

	Numero
De sella	60.264
Cavallar	20.454
Vaccum	239.440
Suino, caprino, lanigero, ovino, etc.	63.842
	<hr/>
Total	384.000

BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS

	T.	T.-km.
Remuneradas	549,565	24,944
Gratis	537,761	40.388

MERCADORIAS TRANSPORTADAS

	T.	T.-km.
Remuneradas	40.840,978	3.257,198
Gratis	28.074,788	2.093,993

	T.-km.
Capacidade total offerecida pelos vagões de mercadorias	12.444.977

UTILIZAÇÃO DURANTE O ANNO DE 1915

	Km.
Percurso kilometrico de um viajante de 1ª classe	50,159
» » » » » » 2ª »	43,405
» » » » » das duas classes	45,541
Numero medio de viajantes de 1ª classe por trem-kilometro	9,32
Numero medio de viajantes de 2ª classe por trem-kilometro	17,46
Numero medio de viajantes das duas classes por trem-kilometro	26,78
Numero medio de viajantes de 1ª classe por vehiculo-kilometro	6,23
Numero medio de viajantes de 2ª classe por vehiculo-kilometro	10,79
Numero medio de viajantes das duas classes por vehiculo-kilometro	8,59

Relação por cento entre o percurso dos logares ocupados e o percurso dos logares offerecidos 40,78 %

	Km.
Percurso kilometrico medio de um animal	83,333
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de bagagem e encomenda	59,014
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadoria	77,651
Numero medio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro (mixto e carga)	39,48
Numero medio de toneladas de mercadorias por vagões-kilometro.	2,09
Relação por cento entre o percurso dos vagões de carga vassios e o percurso total.	31,90 %
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro de mercadorias e a capacidade dos vagões vassios e choios	44,60 %

OFFICINAS

As despezas effectuadas foram :

Reparações do material rodante	72:984\$514
Obras para as Divisões	---
" " particulares	761\$695
Conservação das officinas e depositos	24:471\$931
Total	98:218\$140

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUIDO

	Numero
Trilhos	5.000
Talas de junção	---
Parafusos	4.600
Grampos	12.000
Agulhas (pontas, varões, etc.)	---
Dormentes de madeira	4.604

LASTRO

Metros cubicos	66.529,000
--------------------------	------------

LINHIA TELEGRAPHICA

Fios collocados.	---
Isoladores	---

CERCAS

Reparadas	---
---------------------	-----

PONTES E PONTILHÕES

Reparados	---
---------------------	-----

BOEIROS

Reparados	---
---------------------	-----

EDIFICIOS

Reparados	---
---------------------	-----

ACCIDENTES

Collisão de trem	—	
Avaria em locomotivas	—	
Idem, idem em tenders	—	
Descarrilamentos de locomotivas Inutilizadas por causas diversas.	—	11
Descarrilamentos de vehiculos		17
Fracturas de diversas peças.		11
De locomotivas:		
Embolos	—	
Diversas fracturas.	—	
De vehiculos:		
Rodas.	—	
Freios.		1
Diversas		10

ACCIDENTES PESSOÃES

Passageiros feridos.	—	
Idem mortos.	—	
Empregados feridos		2
Idem mortos	—	
Pessoas extranhas feridas		3
Idem idem mortas.		3

TAXA DE TRANSPORTE

A taxa de transporte arrecadada e recolhida durante o anno de 1915 foi a seguinte:

MEZES	TOTAL ARRECADADO	% EM FAVOR DA ESTRADA	LIQUIDO RECOLHIDO
Janeiro.	309\$400	12\$376	297\$024
Fevereiro.	318\$200	12\$728	305\$472
Março	258\$500	10\$340	248\$160
Abril	999\$800	39\$992	959\$808
Maió	1:870\$000	74\$800	1.795\$200
Junho	2:002\$700	80\$108	1:922\$592
Julho	1:733\$700	69\$348	1:664\$352
Agosto.	1:732\$800	69\$312	1:663\$488
Setembro	1:673\$600	66\$944	1:606\$656
Outubro	1:921\$100	76\$844	1:844\$256
Novembro.	2:271\$500	90\$860	2:180\$640
Dezembro.	2:249\$500	89\$980	2:159\$520
Total.	17:340\$800	693\$632	16:647\$168

Quadro demonstrativo do movimento financeiro dos mezes,
com as respectivas receitas, custeios, quotas de arren-
damento e fiscalização, totaes, saldos e «deficits»

ANNO E MEZES	RECEITAS	DESPESAS				SALDO	
		Das Estradas	Quota de arrendamento	Fiscalização	Total	Devedor	Credor
1915							
Janeiro	47:408\$046	57:264\$378	2:612\$392	2:266\$663	62:143\$433	14:645\$387	—
Fevereiro	50:504\$418	55:263\$631	2:731\$012	2:266\$663	60:311\$336	9:746\$048	—
Março	59:071\$344	59:422\$101	3:298\$451	2:266\$663	64:987\$215	5:015\$371	—
Abril	69:721\$382	59:017\$325	3:834\$676	2:266\$663	65:110\$164	—	4:602\$218
Maió	64:232\$661	62:147\$746	3:532\$246	2:266\$663	67:046\$655	3:723\$004	—
Junho	64:239\$322	61:317\$523	3:535\$942	2:266\$663	67:120\$150	2:830\$329	—
Julho	62:024\$386	64:635\$393	3:411\$341	2:266\$663	70:313\$507	8:250\$511	—
Agosto	52:244\$311	63:605\$405	3:423\$484	2:266\$663	69:205\$532	17:050\$721	—
Setembro	62:157\$312	58:212\$185	3:418\$370	2:266\$663	63:897\$527	1:730\$715	—
Outubro	65:333\$391	62:635\$809	3:043\$336	2:266\$663	67:045\$808	2:612\$507	—
Novembro	67:124\$013	61:944\$259	3:691\$520	2:266\$663	67:902\$742	778\$720	—
Dezembro	57:605\$443	60:568\$098	3:165\$301	2:266\$663	66:003\$034	8:397\$641	—
	722:755\$029	726:024\$943	39:751\$690	27:200\$000	792:930\$633	74:830\$322	4:602\$218

Estrada de Ferro Central da Bahia e Rmaes

RECEITA DO ANNO DE 1915

1505-017

ESTAÇÕES	NUMERO	PASSAGEIROS		ENCOMENDAS		ANMAES		MERCADORIAS		TELEGRA- PHO PRODUCTO	ESPECIAES TRENS	ARMAZENAGRM	MULTAS	DIVERSAS	TOTAL
		PRODUCTO	Peso em kg.	Produto	Peso em kg.	Produto	Peso em kg.	Produto	Peso em kg.						
S. Felix	8.442	29.258\$00	62.371	3.595\$334	173	431\$500	7.477.025	131.338\$536	5.530\$334	1.703\$300	31\$020	101\$400	21.214\$443	433.557\$414	
S. Pinto	2.149	2.720\$200	2.639	418\$300	77	403\$400	21.074	391\$501	658\$050	—	—	—	115\$000	3.529\$850	
C. Almas	3.333	4.067\$300	10.313	212\$634	155	473\$500	1.967.784	9.039\$589	382\$724	420\$000	—	2\$200	2.207\$397	46.200\$024	
M. Victorino	202	207\$400	—	—	—	—	—	55\$160	1\$800	—	28\$050	—	41\$734	367\$360	
Sapu	1.573	2.918\$600	6.450	13\$950	95	195\$300	4.403.007	41.891\$270	366\$300	—	22\$200	—	4.947\$371	50.526\$300	
Genipapo	1.839	938\$700	2.111	40\$515	30	193\$500	310.376	2.427\$170	203\$300	—	—	—	3.200	3.416\$800	
C. Alves	4.455	12.698\$100	50.253	1.946\$100	2.231	5.041\$500	4.203.734	64.423\$734	4.063\$220	230\$400	7\$300	7\$200	5.432\$406	91.414\$329	
M. Cruzreiro	748	1.911\$300	2.432	90\$719	42	105\$500	12.435	127\$307	106\$700	—	400	7\$200	5.432\$406	91.414\$329	
Tanquinho	143	196\$500	496	7\$500	45	13\$500	39.504	321\$305	6\$800	—	—	—	76\$714	2.423\$100	
M. Preto	176	492\$400	—	—	—	—	3.530	47\$010	4\$200	—	—	—	52\$005	597\$800	
Logradouro	379	820\$600	1.407	6\$400	22	57\$000	9.905	438\$110	4\$200	—	—	—	7\$600	517\$100	
S. Rosa	363	793\$300	1.430	51\$200	43	67\$000	40.713	465\$703	67\$650	—	—	—	64\$000	1.498\$500	
Paraguassu	1.724	3.407\$400	7.695	451\$330	479	538\$300	1.406.465	28.439\$033	391\$500	38\$000	—	—	83\$797	1.234\$350	
J. Amaro	1.023	2.603\$300	5.430	135\$330	74	433\$700	746.392	3.039\$007	234\$025	3\$500	—	—	1.744\$337	30.532\$300	
Tambury	854	3.950\$900	4.035	209\$215	105	345\$500	1.203.147	23.536\$593	590\$024	36\$000	3\$500	—	4\$800	12.262\$025	
Queimadinhãs	869	390\$300	1.640	34\$500	36	441\$000	3.062	41\$696	54\$350	—	—	—	1.474\$739	30.200\$124	
B. Melão	1.939	9.934\$300	6.309	42\$000	43	504\$000	540.351	9.359\$619	540\$322	593\$000	2\$000	—	774\$300	1.210\$150	
M. Portella	1.727	7.773\$300	8.462	547\$225	53	257\$700	1.329.443	23.024\$972	243\$400	—	—	—	4.829\$400	22.073\$122	
Cachoeira	46.423	26.666\$300	497.514	2.998\$354	293	313\$800	7.044.969	33.359\$372	274\$350	2.594\$700	5\$300	—	8.073\$204	38.650\$400	
T. Feitias	1.213	790\$300	377	9\$000	11	44\$000	929.712	3.093\$555	8\$300	—	—	—	3.073\$204	79.753\$350	
Conceição	6.232	5.073\$400	73.030	736\$193	72	584\$000	1.765.530	4.090\$310	207\$762	201\$600	2\$600	—	1.873\$825	22.073\$122	
D. Cerqueira	6.232	5.813\$500	49.391	339\$561	122	93\$300	150.075	763\$453	35\$100	—	—	—	2\$200	38.650\$400	
S. Gonçalo	912	803\$000	6.374	120\$100	14	20\$200	1.469.162	6.598\$476	308\$412	883\$000	—	—	1.893\$096	7.163\$300	
Magalhães	1.317	923\$000	1.446	27\$300	35	42\$500	114.439	948\$365	17\$300	—	—	—	1.260\$424	9.053\$012	
Tapera	804	543\$700	—	—	—	—	2.216	308\$374	—	—	—	—	1\$400	2.114\$500	
Feira	8.351	45.307\$600	132.446	3.574\$300	653	719\$300	5.555.109	39.600\$251	473\$400	3.743\$200	2\$100	—	5.364\$734	57.743\$300	
Ponte D. Pedro II	72.032	143.407\$300	549.565	15.373\$340	4.603	9.446\$000	40.340.973	434.943\$152	41.603\$029	11.233\$700	37\$000	153\$300	53.334\$563	63.040\$330	
Total geral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.703\$410	729.753\$029

10

Estrada de Ferro Timbó a Propriá

Mandada construir pela lei n. 1.126, de 26 de dezembro de 1903, foram, por portaria de 19 de maio de 1904, approvadas as instrucções para os seus estudos definitivos, sendo approvados os mesmos e os respectivos orçamentos pelo decreto n. 6.671, de 3 de agosto de 1907; finalmente, por decreto n. 7.171, de novembro de 1908, foi autorizada a sua construcção.

Antes porém de ser publicado o edital de concorrência para a sua construcção, 23 de julho de 1908, o então Ministro da Viação, Dr. Miguel Calmon, ordenou o início dos trabalhos de locação e construcção, sob a direcção da Comissão Central, correndo as despesas de construcção por conta da verba « Soccorros Publicos », em vista da secca que então assolava as regiões servidas pelo seu traçado.

Foram executados serviços de locação desde Timbó até Aracajú, organizadas cadernetas de residencia, de accôrdo com o orçamento e estudos approvados, que admittiam grandes extensões com rampas de 0^m,020, e iniciada a construcção dos 20 primeiros kilometros entre Timbó e Aporá.

Todos os trabalhos estiveram a cargo da referida Comissão até 6 de abril de 1909, dia em que foi feita a sua entrega ao engenheiro Austricliano de Carvalho, por força de assignatura do contracto de 3 de fevereiro do mesmo anno, e em que foram iniciados todos os serviços por conta e sob a responsabilidade do referido empreiteiro.

Não tendo feito a Comissão a locação da linha de Aracajú até Propriá e Ramal de Capella, foram esses trabalhos, posteriormente, executados pela Empresa hem como trabalhos outros autorizados pelo então engenheiro chefe director da Repartição Federal das Estradas, constantes de redução das taxas de declividades, em grandes extensões, do maximo de 0^m,20 para 0^m,018, de modificações no traçado do primitivo projecto por meio de diversas variantes e que, incontestavelmente, vieram melhorar as condições technicas do primitivo projecto. Convem observar que no quadro das declividades do primitivo projecto havia, entre Timbó e Laranjeiras, 35 % de rampas e declividades superiores a 0^m,018, entre Laranjeiras e Murta 30 % e entre Murta e Propriá 25 %.

Além disso, nas variantes do rio Sergipe e do Estreito foram eliminados, na 1^a rampas superiores a 0^m,025, reduzindo a ponte do rio do mesmo nome de 100 para 60 metros de vão, e na 2^a eliminando o tunnel previsto no primitivo contracto. Este montou, applicando-se os preços da tabella ás quantidades do edital de concorrência do contracto de 3 de fevereiro de 1909, á quantia de 11.253:123\$236.

A importancia dos trabalhos executados e levados á medição pelo districto, incluindo os trechos de Aporá a Barracão e Murta á Capella, que fazem parte do contracto, mas não previstos no edital de concorrência, atinge a importancia de 23.656:410\$186.

Esta Estrada acha-se muito sobrecarregada na verba material rodante, porque a Empresa Constructora, em virtude da clausula VII do contracto, a que se refere o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, era obrigada a entregar á Companhia Viação Geral da Bahia o seguinte material para a Estrada de Ferro do S. Francisco: 12 locomotivas, sete carros de 1^a classe, 14 de 2^a classe, tres correo e bagagem, 50 wagons abertos e 50 fechados.

Posteriormente, então, em virtude do officio 603, de 22 de maio de 1911, desta Inspectoria, os empreiteiros fizeram encomenda do material rodante para a Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, constante dos seguintes vehiculos: 10 locomotivas, seis carros de 1^a classe, 12 de 2^a classe, dois correo-bagagem, 15 wagons para animaes, 50 fechados, 30 de borda alta e 20 pranchas com fueiros, sendo por aviso 168, de 21 de novembro de 1911, autorizados a entregal-os ao engenheiro chefe do então 3^o districto e a importar novo material, na mesma quantidade, de modo a estar armado em Aracajú a tempo de ser utilizado na inauguração do trecho de Aracajú a Bahia, só devendo, portanto, ser levado á conta da Timbó a Propriá este ultimo encomendado.

Si da importancia de 23.656:410\$186 retirarmos a de 8.704:858\$356, provenientes de verbas não computadas no edital de concorrência e que são assim discriminadas:

Linha de Aporá a Barracão (medição final)	2.020:619\$661
Ramal de Capella (medição até 31 de dezembro)	440:026\$655
Cercas	256:336\$110
Fiscalização	690:000\$000
Officinas	1.184:660\$244
Material rodante (excesso de 3\$900 por metro)	2.338:600\$000

Edifícios e dependencias (excesso de 1\$100 por metro).	551:639\$384
Desapropriações	560:484\$400
Estudos e locação.	162:491\$902
	<hr/>
	8.704:858\$356

teremos a importancia de medições provisórias até 31 de dezembro, no trecho de Barracão a Propriá, no valor de 14.951:551\$830.

Comparando este resultado com o do orçamento primitivo, teremos um acrescimo de 3.698:428\$594, perfeitamente justificavel pelo augmento de despesas com a mudança das condições technicas, fazendo desaparecer por completo rampas superiores a 0^m,018, excavação de poços e açudes para assegurar o abastecimento d'agua, Ramal de Aracajú, na extensão de 2.353^m,730, Parada de Riachão, abrigos, augmento dosapparehos de mudança de via, aterro da grande esplanada, onde está situada a estação de Aracajú e diversos outros serviços, indispensaveis, não previstos, porém, no orçamento.

A proporção que iam sendo concluidos, fôram, de accôrdo com a clausula I, § 2º, lettra e, do contracto autorizado por decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, entregues ao trafego os seguintes trechos :

	Metros	
Timbó-Aporá	20.680,000	4 de março de 1910
Aporá-Barracão	33.247,450	11 de agosto de 1912
Barracão-Aracajú.	170.102,690	8 de julho de 1913
Aracajú-Rosario	49.754,450	22 de março de 1914
Rosario a Propriá.	73.119,650	} 6 de agosto de 1915
Ramal de Capella.	11.450,000	

comprehendendo as estações do quadro junto, com suas distancias kilometricas e altitudes.

Liga, portanto, esta Estrada centros agricolas e productores aos portos de mar das capitães dos dois Estados.

Transpõe diversos cursos d'agua importantes por obras d'arte especiaes, entre ellas a mais vultuosa — a lançada sobre o rio Itapecurú, com 290 metros, sendo dois vãos de 30 metros, um de 50 metros e tres de 60 metros.

Até 31 de dezembro de 1915 eram as seguintes as importancias incluidas em folhas de medição para a sua construcção, como consta do quadro annexo :

Estrada de Ferro de Timbó a Propriá

Especificações	Importancia
Capitulo I — Estudos e locação.	162:491\$902
Capitulo II — Trabalhos preliminares.	164:197\$998
Capitulo III — Trabalhos de excavação	5.781:710\$119
Capitulo IV — Alvenaria e trabalhos connexos.	3.365:649\$310
Capitulo V — Trabalhos de madeira	4:857\$280
Capitulo VI — Edifícios e dependencias	881:639\$384
Capitulo VII — Via permanente	6.415:025\$120
Capitulo VIII — Material rodante	4.008:600\$000
Capitulo IX — Diversos	251:583\$118
Officinas de Aracajú.	1.184:660\$244
Desapropriações e indemnizações	560:484\$400
Quota de fiscalização.	690:000\$000
Ultima folha de Ramal de Capella.	185:511\$311
	<hr/>
	23.656:410\$186

Quadro das distancias

ESTAÇÕES	ALTITUDES	DISTAN- CIAS ENTRE ESTAÇÕES	POR ARACAJU'	DIRECTO
	Kilometros	Metros	Metros	Metros
Timbó	153,800	—	—	—
Malombê	159,500	3.797,000	3.797,000	3.797,000
Aporá	182,170	16.883,000	20.680,000	20.680,000
Barracão	137,000	33.247,150	53.927,150	53.927,150
Gerú	162,400	19.976,040	73.903,190	73.903,190
Itabaianinha	185,400	14.785,000	88.688,190	88.688,190
Pedrinhas	161,320	21.330,000	110.018,190	110.018,190
Boquin	164,000	11.970,000	121.988,190	121.988,190
Salgado	102,000	29.007,540	150.995,730	150.995,730
Itaporanga	38,000	25.299,920	176.295,650	176.295,650
S. Christovão	3,000	17.862,560	194.158,210	194.158,210
Thebaida	19,000	10.370,000	204.528,210	204.528,210
Aracajú	1,600	19.501,630	224.029,840	—
Laranjeiras	6,000	19.076,070	243.105,910	239.444,580
Maroin	8,000	23.258,380	266.364,290	262.702,960
Rosario	13,400	7.420,000	273.784,290	270.122,960
Carmo	9,600	8.820,000	282.604,290	278.942,960
Japarutuba	12,800	9.480,000	292.084,290	288.422,960
Murta	21,500	5.150,000	297.234,290	293.572,960
Japarutubinha	71,337	19.083,150	316.317,440	312.656,110
Batinga	53,542	19.235,900	335.553,340	331.892,010
Propriá	17,342	11.350,000	346.903,340	343.242,010
Timbó	—	—	—	—
Murta	—	—	—	—
Capella	164,302	11.893,100	397.234,290 309.427,390	293.572,960 305.466,060
Aracajú	—	—	—	—
Murta	—	—	—	—
Capella	—	11.893,100	73.204,450 85.097,550	73.204,450 85.097,550

EXTENSÃO TOTAL DA LINHA DE ARACAJU'

TRECHOS	Por Aracajú Metros	Directo Metros
Timbó a Propriá	316.903,340	343.242,010
Ramal de Aracajú	—	2.012,230
Ramal de Laranjeiras	—	341,500
Ultima estaca de Aracajú (Caes duplo)	180,000	—
Parte commum dos dois ramacs	347.083,340 1.738,200	—
Curva do triangulo da linha directa	345.345,140	—
Ultima estaca de Propriá	250,600	—
Ramal de Capella	427,600	127,600
Ultima estaca de Capella	11.320,000 130,000	11.320,000 130,000
	357.173,340	357.173,340

Estrada de Ferro Bahia e Minas

EXTENSÃO DA LINHA EM TRAFEGO. Kilometros
 376,270

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	638:603\$416
Despeza	619:733\$791
Saldo	18:869\$625
Coefficiente de trafego	97,04 %
Em 1914.	121,06 %

Comparados as receitas, despesas e os transportes effectuados nos dous ultimos annos resultam os quadros seguintes :

Receita

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Producto
Passageiros.	4.350	27:373\$100	5.537	35:082\$600	- 1.187	- 7:209\$500
Bagagens e encomendas (kg.).	10.850	800\$000	11.475	1:307\$100	- 3.025	- 507\$100
Animas	80	279\$700	26	118\$500	+ 34	+ 161\$200
Mercadorias (kgs.).	23.529.461	505:133\$000	20.744.242	480:518\$400	+ 2.785.219	+ 84:664\$000
Telegrammas	3.535	5:951\$000	3.178	5:109\$800	+ 357	+ 751\$200
Diversas (accessorias)	-	38:516\$616	-	30:821\$084	-	- 305\$363
Totacs	-	638:603\$416	-	553:048\$384	-	- 85:555\$032

Despeza

	1915	1914	DIFERENÇAS
Administração geral.	91:558\$266	90:899\$472	+ 658\$794
Trafego.	174:071\$434	180:846\$343	- 6:774\$909
Locomoção.	93:840\$051	94:782\$026	- 941\$975
Via permanente e edificios	221:539\$900	295:373\$080	- 73:833\$180
Diversas (accessorias).	38:724\$140	7:621\$480	- 31:102\$660
Totacs	619:733\$791	669:522\$401	- 49:788\$610

Nos ultimos tres annos as receitas e despezas totaes foram as seguintes :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO OU «DEFICIT»
1913.	893:779\$140	778:570\$626	+ 115:208\$514
1914.	553:008\$384	669:522\$401	- 116:514\$017
1915.	638:603\$416	619:733\$791	+ 18:869\$625

TRAFEGO

Correu com regularidade o serviço do trafego no anno de 1915, tendo sido 510 os trens que percorreram a linha: 144 mixtos, 230 de carga e 136 de lastro e serviços não retribuidos, com o percurso de 167.791 kilometros ou 54.182 para os mixtos, 94.131 para os de cargas e 19.478 para os de lastro.

Os vehiculos desenvolveram os seguintes percursos :

Carros de passageiros	136.388	
Vagões:		
carregados	1.117.717	
vazios	286.900	
Bagagens e encommendas	64.451	
Animaes	9.179	1.614.635
	<hr/>	
Serviços não retribuidos		78.262
		<hr/>
		1.692.897

UNIDADES MÉDIAS GERAES

	POR KILOMETRO DE LINHA	POR TREM- KILOMETRO	POR 2-EIXOS- VEHICULOS- KILOMETRO
Receita	1.697\$194	4\$305,7	\$197,75
Despesa	1.647\$045	4\$178,8	\$191,91
Saldo	50\$149	\$127,1	\$005,84

Para o calculo das unidades trem-kilometro e dois-eixos-vehiculo-kilometro foram só tomados os percursos retribuidos.

UNIDADES DE TRAFEGO

Foram transportadas as seguintes unidades de trafego retribuidas, com os productos médios correspondentes, custo de transporte e percursos médios :

	NUMERO	PRODUCTO	CUSTO DE TRANSPORTE	PERCURSO MÉDIO
Passageiros	554.304	\$050,28	\$094,53	127 ^k ,4
Bagagens e encommendas (tons.)	2.465	\$324,58	5\$050,26	227,2
Animaes	1.759	\$159,18	2\$020,10	26,3
Mercadorias (tons.)	5.853.766	\$096,55	\$092,26	248,8

Reunindo bagagens, encommendas, animaes e mercadorias e considerando-as como cargas em geral, ter-se-á :

Carga em geral	5.857.990 unidades
Producto medio	\$096,66
Custo de transporte médio	\$095,00
Percurso medio	248 ^k ,7

LOCOMOÇÃO

O percurso das locomotivas, incluidos todos os serviços, elevou-se a 198.909 kilometros e foi effectuado por 15 locomotivas, resultando o percurso medio de 13.260,6 kilometros por locomotiva, variando o percurso annual de uma locomotiva de 765 a 27.315 kilometros.

O consumo de combustivel e lubrificante foi o seguinte :

Lenha	21.793 ^{m³}	31:382\$500
Por locomotiva-kilometro	0 ^{m³} ,110	\$158
Óleo	20.130 ^{kg}	5:910\$891
Por locomotiva-kilometro	0 ^{kg} ,101	\$029,7
Estopa	890 ^k ,5	605\$839
Por locomotiva-kilometro	0,004	\$003

VEHICULOS

Graxa	3.011 ^k	1:553\$426
Para 1.000 eixos-kilometro	0 ^k ,444	\$229,4
Estopa	307 ^k ,5	202\$930
Para 1.000 eixos-kilometro	0,045	\$030

Possue a Estrada 31 locomotivas : quatro imprestaveis (1, 2, 7 e 8) ; tres encostadas para grande reparação (6, 10 e 13) ; duas em grande reparação (4 e 19) ; tres em reparação media (11, 14 e 20), restando nove em trafego e em pequenas reparações.

Destas locomotivas, quatro pertencem á Companhia Bahia e Minas (18, 19, 20 e 21). As locomotivas 3 e 5 servem nas manobras de carga e descarga de vapores.

Aposar desse numero de locomotivas ainda não são ellas bastante para o trafego, porque não sendo apropriadas ás linhas da companhia, estão constantemente recebendo concerto nas officinas, sendo rara a viagem em que não soffram qualquer avaria, dadas as suas condições frageis. As locomotivas da fabrica Baldwin, fortes e simples, são as que mais convêm ao trafego da estrada ; e o exemplo está nas locomotivas 3, 4, 5, 6, 9 e 10 que, com 20 annos de effectivo serviço, ainda concorrem com as novas ; e, destas, a unica que vae resistindo ás curvas apertadas e aos desnivelamentos da linha, é a 21, que tambem é da casa Baldwin.

Das locomotivas allemãs, uma — a 11 — é muito alta e já por diversas vezes tom tombado ; a outra — a 13 —, typo Consolidation, com muita difficuldade se inscreve nas curvas de pequeno raio (alguns inferiores a 101), gastando-se rapidamente os aros das rodas.

MATERIAL RODANTE

Embora conste a existencia de quatro carros de passageiros, na realidade só se pôde contar com tres, porque o 4º, o Carlington, não pôde e nem deve mais figurar no quadro do material rodante. Este carro, que fez parte dos primeiros vehiculos adquiridos pela Companhia Caravellas a Aymorés, já em 1900 estava retirado do trafego pelo máo estado em que se achava e servia então de deposito de pequenos materias e accessorios ; em 1914 voltou accidentalmente ao trafego, por occasião da inspecção do então chefe do Districto á Estrada, e até hoje continúa em serviço.

O outro carro, antigo mixto, construido em 1906, está em más condições, principalmente depois do descarrilamento de 26 de janeiro deste anno, que o damnificou bastante na caixa, mas que, dadas as condições de pobreza de material, é preciso que trafegue até que venha outro substituil-o para ser reparado.

Os dois que fazem o trafego de passageiros podem apenas receber limpezas ligeiras, por não haver tempo para uma reparação por mais leve que seja ; e si receberem avarias, o que não é difficil succeder, ficará suspenso o trafego de passageiros por falta de vehiculos.

Os antigos vagões de mercadorias, serie I, actuaes serie C, estão com os estrados de tal modo corroídos pela ferrugem, que alguns deixam as testeiras até com os pequenos choques das manobras ; pelo que, poucos são os que ainda se acham em trafego, devendo dar-se baixa aos outros, retirando-os do quadro do material.

Os typos Bahia e Minas, das officinas da companhia, em numero de oito, estão servindo de deposito e dormitorio da reconstrucção e não prestam serviços no

trafego. O trafego tem sido quasi que exclusivamente feito com os 30 vagões de propriedade da Companhia Bahia e Minas e, si esta os retirar, pouco material restará para esse fim.

Das pranchas fornecidas pelo Governo, tres já estão fóra do serviço; tres por accidentes na linha, e uma pela quéda de uma pedra da explosão de uma mina.

Dos quatro carros de bagagens, dois estão inutilizados.

Assim, pois, para que não sobrevenham embaraços para o trafego, faz-se necessario o fornecimento de dois carros de passageiros de 1ª classe, dois de 2ª, dois de bagagens e correio e de 40 vagões de mercadorias.

OFFICINAS

Estiveram em reparação geral as locomotivas 4 e 12; em reparação média as de ns. 6, 11, 17, 18 e 19. Em março sahiu a 18 e entrou a 15; em abril, sahiu a 15; em junho, sahiu a 11 e entrou a 5; em outubro sahiram a 5 e 16 e entrou a 13; em novembro entraram a 9 e 10 e em dezembro, entraram a 18 e a 14 o sahiu a 19.

Além dessas estão em concertos duas locomotivas adquiridas em segunda mão pela companhia.

Foram feitas reparações em diversos carros de mercadorias e serviços para outras secções.

Com o custeio das officinas foi dispendida a importancia de 93:840\$051.

Para que possam ellas dar vasão aos serviços de reparação do material, serviços que augmentam de dia a dia, é preciso munil-as de mais algumas machinas operatrizes: uma plaina horizontal, um torno grande para tornear rodas e outras.

O torno grande existente não dá vasão ao torneamento de um sem numero de rodeiros e quasi que se occupam exclusivamente com os das locomotivas.

Vão sendo executados mui vagarosamente os trabalhos de construção do edificio das officinas; já providenciei, porém, o acceleramento dos serviços de modo a concluir-os até o fim do anno.

VIA PERMANENTE

LINHA

Continúa sendo de 376.270 kilometros a extensão em trafego desta Estrada, sendo 142.400 em territorio do Estado da Bahia e 233.870 em territorio mineiro.

O primeiro trecho está quasi que totalmente reconstruido em vista da autorização da reconstrucção de 142.400 metros para melhoramento da linha entre os kilometros 0 e 172, tendo sido conservados 20 kilometros suppostos em boas condições (kilometros 90 a 110), o que effectivamente não se dá.

Como fosse alcançado o limite da reconstrucção, ficou tambem com linha velha um trecho de cerca de tres kilometros, em cuja extensão está a companhia estendendo trilhos novos sobre os dormentes velhos.

Este trecho está em boas condições, porém ainda com defeitos, pois que a reconstrucção se cifrou em substituir sómente os materiaes, continuando o antigo *grade*, sem alteração alguma, com as suas depressões.

O trecho que vae dos kilometros 172 ao 376.270 está, pela deficiencia de conserva, em más condições e urge ser reconstruido.

Durante o anno de 1915 foram executados os trabalhos seguintes:

	Metros quadrados
Capinas	876.559
Roçadas	131.387
	Metros
Nivelamento.	107.766
Lastramento.	59.768
Repregação	152.455
Valletas novas	12.902
» limpas	19.915
Exgottos	60.915
Juntas niveladas	14.640
» apertadas	12.724

e a substituição do material foi :

Trilhos	74
Chapas	86
Parafusos.	4.284
Pregos.	20.325
Dormentes	22.123

PONTES

As pontes e pontilhões precisam em geral de reforma do vigamento. Pela reconstrução foram substituídas por alvenaria as pontes dos kilometros 43, 44, 44 bis, 46, 53, 58, 65, 136 e 141 e está em andamento a do rio Peruhype, retardada pelas enchentes do rio.

Para que a reconstrução da linha seja completa e que se possa contar no tráfego cada vez mais avolumado e que maior será com a inauguração do prolongamento, com uma linha segura e capaz, é necessario, só no trecho bahiano, a construção de mais 24 pontilhões e um sem numero de boeiros; pois que os actuaes não garantem absolutamente o tráfego e são uma ameaça á vida dos passageiros, porque, como sabeis, as rampas e contra-rampas se succedem sem interrupção, ficando, em geral, essas obras no ponto de mudança de declividade.

As do trecho mineiro, com raras excepções, carecem umas de reparos e outras de reconstrução total; entre outras, citarei a do kilometro 309 (Corrego do Ouro) e com vigas metallicas sobre cavalletes de madeira e a do kilometro 344 (Saudade) que uma bomba d'agua arruinou completamente.

A sobre o rio Mucury, a unica obra de importancia da Estrada, precisa de pintura.

CAIXAS D'AGUA

Nem todas têm funcionado bem e conviria uma radical reforma na canalização que aspira a agua directamente do rio.

Nas estações chuvosas as aguas terrosas são recolhidas ás caixas e d'ahi passam aos tenders, com gravame para as caldeiras por falta de apuração das aguas; ao passo que com a abertura de poços a agua aspirada teria depositado as impurezas em suspensão e evitarse-iam as incrustações, tão prejudiciaes á conservação e segurança das caldeiras.

Os depositos, ainda os primitivos, atacados pela ferrugem, estão vasando.

ESTAÇÕES

No trecho bahiano foi construida a de Mucury e reparada a de Aymorés.

A de Juerana está em boas condições, pois que, apresentando umas frinchas causadas por formigueiros, foi toda reparada pela ultima Administração; a sua plataforma pede porém alguns reparos.

A de Helvetia precisa tambem de reparos e limpeza.

A de Peruhype não existe desde 1908 e bem falta faz, porque sendo a zona bastante exportadora de farinha, e não havendo depositos, ficam as mercadorias ao tempo nos dias de trem, com grande prejuizo para os exportadores.

As do trecho mineiro estão quasi todas bem estragadas: a de Mayrink, que já está recebendo alguns reparos, estava com as paredes divisorias de enchimento bem abaladas pela podridão dos páos de prumo; a de Bias Fortes, que é de madeira, está completamente podre; a de Theophilo Ottoni, que tambem é de madeira, precisa de grandes concertos e pintura; é já insufficiente para o tráfego actual.

As de Urucú, Presidente Penna, Francisco Sá e Pedro Versiani estão regulares, bastando uns pequenos reparos e pintura.

A de Ponta de Areia está apresentando fendas no canto da direita e é tambem passivel de concertos, como já vão sendo executados.

O armazem de Pedro Versiani, que é de madeira, antigo deposito da construção, está de tal modo estragado que não vale o concerto; conviria antes demolil-o, ampliando a estação; o de sal em Ponta de Areia está com os soalhos abatidos pela excessiva carga de sal que recebeu e as paredes, corroidas pelo cupim, ameaçam quéda.

Os da estação central não comportam as mercadorias, quando os vapores se demoram um pouco, o que obriga a encher de mercadorias as plataformas. Urge, portanto, ou a construção de outros armazens, ou a de uma pequena estação para o movimento de passageiros, reservando a actual estação para o serviço exclusivo de mercadorias, mediante uma adaptação; essa constaria da cobertura e assoalhamento da área delimitada pelas duas alas e abertura de plataformas externas, duplicando assim a área para a recepção de cargas.

EDIFICIOS

Os edificios de propriedade da Estrada, com excepção do chalet da Directoria, que foi completamente reparado pela verba da reconstrução, estão mais ou menos reparados, carecendo todavia de limpeza; o do Hotel de Mayrink em máo estado.

LINHA TELEGRAPHICA

Bem defeituoso tem corrido o seu serviço.

O fio oxydado em mais de 70 kilometros dá, pelas más emendas, nascimento a constantes e duradouros isolamentos que muito concorrem para os accidentes na linha; os isoladores, de typos variados e defeituosos, apresentam derivações prejudiciaes; e os postes, sem dimensões sufficientes e de madeiras fracas, não supportam a tensão dos fios e cahem. Só uma reconstrução geral com material todo novo em postes de trilhos usados poderá pôr termo a essas perturbações chronicas.

Foram substituidos 63 isoladores e 832 postes.

A despesa com a via permanente elevou-se a 221:530\$900, sendo 212:826\$126 com a conservação e 8:713\$774 com edificios e dependencias.

ACCIDENTES

Elevaram-se a 21 os accidentes, todos sem damnos pessoas. No material além das pequenas avarias só houve a perda do carro de bagagens D 3. Elles são attribuidos: uns, a defeitos do material; outros, a defeitos da linha.

Parte em construção e grandes melhoramentos da rêde bahiana

Mantiveram-se em construção, durante o anno ultimo, 512^{km},062, distribuidos pelas seguintes linhas:

	Km.
Bomfim a Mundo Novo	139,409
Sítio Novo a Mundo Novo	28,178
Ramal de Campo Formoso	9,906
Machado Portella a Carinhanha	100,0
Bandeira de Mello a Brotas	50,0
Timbó a Propriá	84,569
Theophilo Ottoni a Tremedal	100,0

Realizaram-se, ainda, serviços nas duas variantes, chamadas de S. Gonçalo e do Cabrito, numa extensão de 14^{km},833.

Antes de tratar particularmente de cada um destes trechos, abramos espaço aos melhoramentos postos em pratica nas antigas linhas da rêde.

Entre os grandes melhoramentos, constantes do contracto autorizado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, por que se rogo a viação — mais tarde, pelo de n. 9.029, adjudicado á Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien — figuram a reconstrução da via permanente da E. F. de S. Francisco (Bahia ao Joazeiro), e a redução da bitola para um metro entre trilhos, da E. F. Central da Bahia.

Esta redução, na primeira parte entre Bahia e Alagoinhas, com 123.340 kilometros, embora não realizada dentro do prazo primeiramente fixado, está, pôde dizer-se, concluida, á excepção de pequenas obras complementares. A outra parte, iniciada a 9 de agosto de 1912, attingiu em 13 de outubro do anno passado o seu ponto terminal: Bandeira de Mello.

As sommas levadas á conta destas duas reduções são, respectivamente, 1.968:322\$860 e 3.267:674\$903.

A reconstrucção da via permanente da E. F. de S. Francisco, já levada a termo desde Alagoinhas até á estação de Bomfim, foi executada com applicação de material fixo, absolutamente novo, ao longo de 247 kilometros, e com material servido ao longo dos 75 outros, que completam a distancia existente entre os dois pontos citados. Nestes trabalhos dispendeu-se a importancia de 4.400:261\$139, que deixa um saldo de 319:403\$563 sobre o montante do orçamento approved.

— Pelo termo de accôrdo, lavrado em 31 de dezembro de 1911, consequente ao decreto n. 9.278, do dia anterior, foi encampada a Estrada de Ferro Bahia e Minas — parte integrante da rede federal bahiana. Em 22 de dezembro de 1913, foram iniciados os trabalhos de reconstrucção dos seus primeiros 172 kilometros, sitos entre Ponta d'Areia e Presidente Bueno, conforme autorização especial conferida pelo decreto n. 10.582; um segundo trecho, comprehendido pelos kilometros 172 e 376, já foi projectado e pende de approvação para atacarem-se os trabalhos.

Com o primeiro, já foram gastos 1.168:512\$017, que obedecem á discriminação abaixo :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Movimento de terras :		
Excavação em terra	26.478 ^{m³} ,000	23:830\$200
Carga e descarga dos materiaes de excavação.	26.478 ^{m³} ,000	2:647\$800
Transporte dos materiaes de excavação	26.478 ^{m³} ,000	3:971\$700
Obras d'arte :		
Reparação e modificação :		
Excavação para fundação.	610 ^{m³} ,496	610\$496
Idem, idem com escoramento.	82 ^{m³} ,000	213\$200
Idem, idem, idem até um metro.	403 ^{m³} ,800	1:695\$960
Idem, idem, idem até dois metros	160 ^{m³} ,990	1:191\$326
Idem, idem, idem até tres metros	65 ^{m³} ,120	690\$272
Estacas de madeira de lei de 0,30 × 0,30 de esquadria até oito metros de profundidade.	190 ^m ,	2:527\$000
Concreto de dois volumes de pedra britada para um de argamassa de 2/3 cimento e areia.	110 ^m ,400	6:568\$800
Concreto armado	88 ^m ,880	7:403\$704
Alvenaria de pedra secca.	129 ^m ,000	2:064\$000
Idem ordinaria com argamassa 2/3 de cal e areia para alicerce	111 ^m ,740	2:793\$500
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, cima alicerces.	300 ^m ,262	8:707\$598
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem.	528 ^m ,716	20:171\$572
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem.	175 ^m ,140	7:382\$502
Idem de lajões com argamassa 2/3 de cal e areia	95 ^{m³} ,608	1:847\$848
Rejuntamento com argamassa 2/3 cimento e areia	442 ^{m²} ,12	840\$028
Chapa com argamassa 2/3 cimento e areia.	132,78	673\$900
Transporte de pedras por meios ordinarios por decametros de distancia	4.462 ^{m³} ,500	107\$100
Idem de areia	1.739 ^{m³} ,500	34\$790
Via permanente :		
Montagem da linha antiga	144.000 ^m ,	144:000\$000
Dormentes de madeira de lei.	119.500 ^m ,	310:700\$000
Assentamento de trilhos, desvios, lastro, entalhe e perfuração de dormentes.	144.000 ^m ,	432:000\$000
Chaves completas para mudança de linha.	24	10:800\$000
Estações e edificios :		
Estações de Mucury, Aymorés e outras.	—	38:126\$721
Material rodante e de tracção :		
Locomotivas typo « Ten-Wheel » mixtas	3	114:000\$000
Despezas geraes e administração 2 %	—	1.145:600\$017
		22:912\$000
Total	—	1.168:512\$017

VARIANTE DO CABRITO

Esta variante, corrida na extensão de 3908^m,29, destina-se a substituir, na E. F. de Bahia a Alagoinhas, a grande ponte de S. João, cujas más condições determinaram a medida prevista na lettra c, § 2º, da clausula I, do contracto em vigor.

O projecto e respectivo orçamento da variante foram approvados pelo aviso n. 139, de 31 de agosto de 1911.

Em 1915, sómente durante os dois primeiros mezes é que se verificou algum trabalho, no valor de 10:347\$432 e todo elle havido com o serviço de cravação da estacaria para as fundações da ponte de 20 metros sobre o rio do Cobre.

Depois de fevereiro cessaram completamente as obras desta variante. As quantidades e importancias até hoje empregadas constam da demonstração abaixo:

DESIGNAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Desapropriações de terrenos e benfeitorias	—	9:740\$000
Reconhecimento e estudo do traçado	3.908 ^{km} ,29	3:126\$632
Locação	3.908,29	2:344\$974
Roçado em capoeira	39.600 ^{m²} ,00	396\$000
Excavação em terra	27.780 ^{m³} ,182	25:002\$163
Idem em pedra solta	1.863,152	5:589\$456
Idem em rocha	26,650	170\$560
Transporte medio dos materiaes de excavação	22.285,878	2:399\$783
Idem de pedras	13.093,145	314\$235
Idem de cimento, cal e areia	16.626,208	332\$524
Estacas para fundações enterradas até oito metros	918 ^m ,63	12:217\$779
Idem, idem, idem, idem a mais de oito metros	280,49	4:459\$791
Tubos de cimento armado de 0,80 de diametro	30 ^m ,	900\$000
Cavas para fundações	225 ^{m³} ,729	225\$729
Alvenaria de pedra secca	207,307	3:316\$912
Idem ordinaria para alicerce com argamassa n. 8	48,448	1:211\$200
Idem, idem, idem, idem, idem n. 5	19,797	755\$295
Idem, idem, idem, cima, idem, idem n. 8	40,0376	1:161\$090
Idem, idem, idem, idem, idem, idem n. 5	40,585	1:710\$739
Alvenaria de cantaria	1 ^{m³} ,968	196\$800
Concreto	61,326	3:648\$927
Chapa de cimento	82 ^{m²} ,25	411\$260
Rejuntamento	1.289,46	244\$997
Apiloamento	4 ^{m³} ,020	38015
Reboco e emboço	252 ^{m²} ,080	30\$249
Dormentes simples	1.319	3:429\$400
Assentamento da linha e lastro	980 ^m ,000	2:940\$000
Material metallico importado	T 214.609,840	36:483\$672
Abatendo material do Governo: pedras	26 ^m ,650	113:023\$172 170\$560
Eventuaes e administração	—	112:852\$612 2:257\$052
Total	—	115:109\$664

VARIANTE DE S. GONÇALO

Esta visa a supressão do sub-ramal de S. Gonçalo, por meio de um traçado que dê lugar á passagem directa do ramal de Feira de Sant'Anna pela Villa de S. Gonçalo de Campos. A variante foi estudada com o desenvolvimento de 10.925 metros e approvada pelo decreto n. 9.771, de 18 de setembro de 1912.

Os trabalhos de construcção oncetaram-se em 6 de abril do anno immediato, e pouco falta para a sua conclusão, conforme se aprecia da resenha em seguida exposta.

MOVIMENTO DE TERRAS

Está feito ao longo de 9.600 metros. As excavações compõem o volume de 33.680^{m³},558, dos quaes cerca de 94 % praticados em terra.

OBRAS DE ARTE

Sem obras de especial relevo, poudes este capitulo proseguir regularmente ao lado da terra-plenagem. Apenas, na passagem do riacho Aquí, é que se tem verificado

solução de continuidade na abertura do leito, devido á demora de apresentação e consequente aprovação do projecto da respectiva ponte.

De alvenarias para obras estão medidos $845^{\text{m}^3},161$; além de $878^{\text{m}^2},04$ de trabalhos connexos, como rejuntamento, etc.

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

Estão assentados 9.600 metros de linha e uma extensão de dez o meio kilometros de cercas.

DESPEZAS TOTAES

As despesas feitas sobem, até 31 de dezembro ultimo, á importancia de 294.113\$932 e obedecem á discriminação junto:

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Locação	10. km ² 25,000	5:462\$500
Trabalhos preparatorios :		
Rocado e limpa em capoeira.	103.500m ² ,00	1:035\$000
Idem em capoeirão.	79.800,00	1:596\$000
Destocamento.	238,00	173\$740
Movimento de terras :		
Em córtes, empréstimos, vallas e valletas :		
Excavação em terra.	31.635m ³ ,088	28:471\$579
Idem em pedra solta	861,428	2:584\$284
Idem em cavas para fundação.	1.184,042	1:184\$042
Accrescimento de preço para escoramento		
Até 1 metro de pre:undidade	88m ³ ,956	142\$330
» 2 metros » »	88,956	284\$659
» 3 » » »	75,467	362\$242
» 4 » » »	10,530	67\$392
Accrescimento de preço para exgottamento		
Até 1 metro de profundidade	88m ³ ,956	142\$330
» 2 metros » »	88,956	284\$659
» 3 » » »	75,467	362\$242
» 4 » » »	10,530	97\$392
Alvenaria e trabalhos connexos :		
Alv. ord. c/arg. 2/3 cal, areia para alicerce.	235m ³ ,803	5:895\$075
» » » » » » cima »	260,062	7:541\$798
» de lajões c/arg. 2/3 cal areia.	25,748	798\$188
Concreto c/arg. 2/3 cimento areia.	240,119	14:287\$080
Alv. ord. c/arg. 2/3 cimento areia cima alic.	82,942	4:568\$445
Cantaria c/arg. cimento puro	0,487	48\$700
Chapa c/arg. 2/3 cimento areia	437m ² ,85	2:189\$250
Rejuntamento idem, idem	437,96	832\$124
Apparelho fino a escopro.	2m ³ ,23	23\$192
Carga, descarga materiaes excavados	26.017m ³ ,744	2:601\$774
Transporte de materiaes excavados	263.700,560	3:995\$507
Transporte de pedras para obras darte	78.482,452	1:883\$579
Idem de cal e cimento idem, idem.	37.613,945	752\$278
Idem de areia idem, idem	47.400,637	942\$012
Via permanente :		
Trilhos de aço de 25 kilos por metro.	610.000t,000	103:700\$000
Dormentes communs de 1 ^m ,80 × 0 ^m ,18 × 0 ^m ,14	13.606	35:375\$600
Idem especiaes	35	157\$500
Assentamento de trilhos	9.571m ³ ,500	28:714\$500
Cerca de arame farpado com cinco fios.	21.240m ² ,000	31:860\$000
Despezas geraes e administração 2%	—	288:386\$993 5:726\$939
Total.	—	294:113\$932

Tirante os melhoramentos até aqui tratados, só falta fallar das obras de arte da Estrada de Ferro do S. Francisco, cuja redução da bitola, para 1^m entre trilhos, acarretou a modificação da plataforma, conforme prevê a letra e § 2º da clausula I do contracto. Taes obras, porém, ainda não foram pela Administração da estrada retomadas, depois que se paralysou o pouco serviço nellas empenhado, ainda antes de começar o anno a que se refere este relatorio.

LINHAS NOVAS

E' forçoso reconhecer que todos os serviços de construcção a cargo da Chémins de Fer F. de l'Est Brésilien se têm arrastado com accentuada lentidão. E' o que se vai verificar pela exposição, relativa a cada uma das novas linhas da viação bahiana, com ella contractadas.

BOMFIM Á JACOBINA

	km
EXTENSÃO.	118,520

TRABALHOS PRELIMINARES

Tendo sido a construcção iniciada em novembro de 1912, era natural que, no anno passado, pouco ou mesmo nada restasse a fazer neste capitulo. De facto, apenas 5.600^m2 de roçado em caopeirão foram praticados ao longo do trecho.

MOVIMENTO DE TERRAS

A terraplenagem pôde considerar-se concluida, pois estão todos os córtex abertos e os aterros formados na côta do projecto. Mais alguns rampamentos de taludes pouco inclinados, além do engrossamento dos aterros, em certas secções, — o ficará este serviço completamente ultimado.

Durante o anno foram excavados ainda :

235.136^m3,110 de terra.
105.133^m3,826 de pedra solta.
17.440^m3,353 de rocha.

Este subsidio veio prefazer o volume total de 2.236.601^m3,713, que se acha do seguinte modo classificado : terra : 67,21 % ; pedra solta : 27,05 % ; e rocha : 5,74 %.

OBRAS DE ARTE

Foram applicados durante o anno 7.349^m3,681 de alvenarias para obras especiaes e correntes, além de 4.445^m2,14 de chapa de cimento e rejuntamento, empregados em paramentos diversos.

A ponte desta construcção que se distingue, por maior vão, é a que transpõe o rio Itapicuri do Sul. As alvenarias dos encontros acham-se de ha muito promptas, mas o assentamento da superstructura, de 50 metros, ainda não se fez, por demora da encomenda.

Em vãos menores, inclusive de 10 a 30 metros, foram montadas 85,817 toneladas de superstructuras metallicas ; tendo-se com isto de muito adiantado os trabalhos do capitalo, aliás prestes a concluirem-se.

As obras do trecho enumeram-se como segue :

- 1 ponte de 50^m de vão livre.
- 1 " " 50^m em dois vãos (um de 30^m, outro de 20^m).
- 1 " " 30^m de vão livre.
- 2 pontes de 25^m de vão livre.
- 3 " " 20^m " " "
- 1 ponte de 15^m " " "
- 7 " " 10^m " " "
- 7 " " 5^m dos quaes um em arco pleno.
- 16 pontilhões de 3^m.
- 14 " " 2^m.
- 2 " " 1^m,60.

- 9 pontilhões de 1^m,50.
- 1 " " 1^m.
- 6 mata-burros de passagem de nivel.
- 7 muros de arrimo.
- 21 boeiros duplos capeados e, finalmente,
- 237 obras mais, entre boeiros simples diversos, empedramentos, canaes de derivações, etc.

EDIFICIOS

Não existe, propriamente, nenhuma estação terminada. Proseguiram, entretanto, durante o anno as obras das denominadas Missão do Sahy, Ytinga, Campo Formozo, Pindobassú e Cahen.

VIA PERMANENTE

Ao todo, entrando desvios e linhas accessorias, foram assentados 25.940 metros de via permanente, com o emprego de 48.797 dormentes communs e 219 especiaes para pontes. Com este avançamento, chegou o serviço de assentamento de trilhos até ao kilometro 35 + 940 metros.

CERCAS DA LINHA

Assentaram-se tambem, durante o anno, mais alguns lanços de cerca de arame farpado, na extensão de 3.631 metros. O total de cercas já construidas ficou, assim, elevado a 114^{km},222.

DESPEZAS TOTAES

Monta a 8.683:694\$118 o computo geral dos gastos desta construcção, cujo pormenor vai reproduzido do relatório, que o 4^o Districto apresentou.

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Trabalhos preparatorios:		
Rocado e limpa em capoeira	1.515,863m ²	15:158\$630
Idem em capoeirão de machado	1.486,379	29:731\$580
Idem em matta virgem	617,244	24:089\$760
Destocamento	3.302	2:410\$160
Movimento de terras:		
Córtes, emprestimos, vallas e valletas		
Excavação em terra	1.503.139m ³ ,941	1.352:825\$946
Idem em pedra solta	605.064,708	1.815:194\$124
Idem em rocha	128.397,064	821:741\$211
Em cavas para fundações:		
Excavação de muralhas, pontilhões, boeiros e edificios	23.713m ³ ,571	23:713\$571
Accrescimento de preço de excavação para fundações de obras d'arte com necessidade de escoramento para cada metro de profundidade:		
Para o 1º metro	1.439,284	2:302\$854
» » 2º »	868,460	2:779\$072
» » 3º »	537,440	2:675\$712
» » 4º »	336,040	2:150\$656
» » 5º »	23,040	154\$320
Idem para cada metro de profundidade abaixo do nivel d'agua:		
Para o 1º metro	2.945,904	4:713\$445
» » 2º »	1.306,744	4:181\$581
» » 3º »	688,164	3:303\$187
» » 4º »	70,080	448\$512
Terras em derivações de rios	65,750	78\$900
Alvenarias e trabalhos connexos com transporte até 10 metros, carga e descarga:		
Alvenaria de pedra secca	1.472,557	23:560\$912
» » » descontada a pedra	153m ³ ,497	1:995\$461
» ordinaria com argamassa 2/3 cal-areia para alicerce	5.135m ³ ,033	128:375\$875
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cal para alicerce (desc. ped.)	218,374	4:804\$228
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cal para alicerce (desc. ped.)	14,160	263\$376
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para alicerce	10.136,474	386:726\$735
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para alicerce (desc. ped.)	270,024	9:491\$883
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para alicerce (desc. ped.)	22,614	718\$040
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 cal para alicerce (de-c. ped.)	238,664	5:456\$813
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 cal para alicerce	717,536	18:558\$351
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 cimento para alicerce	556,164	18:076\$315
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 cimento para alicerce (desc. ped.)	26,400	821\$568
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento para alicerce	1.106,126	56:500\$917
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento para cima	4.553,282	132:103\$178
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento para cima (desc. ped.)	110,294	2:867\$644

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento para cima (des. ped.).	m 10,916	246\$ 02
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para cima (des. ped.).	280,695	10:989\$770
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para cima	14.677,185	618:672\$701
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento para cima (esc. ped.).	8,332	297\$886
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 cimento para cima	1.406,591	53:619\$248
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 cimento para cima (esc. ped.).	20 556	721\$927
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento para cima	610,642	33:634\$161
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 cal-cimento para cima (esc. ped.).	52,168	1:409\$500
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 cal-cimento para cima.	915,590	27:343\$178
Alvenaria de aparelho com argamassa 1/1 cimento areia	10,080	620\$071
Alvenaria de aparelho com argamassa 2/3 cimento areia	26,048	1:490\$596
Alvenaria de aparelho com argamassa 1/3 cimento areia	17,094	874\$314
Alvenaria de lajões sem argamassa	1.151,910	31:101\$570
" " " com argamassa 2/3 cal-areia.	21 ^{m3} ,430	664\$330
Cantaria com argamassa de 2/3 cimento e areia	9,600	902\$688
Concreto de 2 volumes de pedra britada para um de argamassa de 2/3 cimento e areia.	1.281,667	76:259\$184
Idem, idem, idem, idem (descontada a pedra).	39,880	2:253\$220
Chapa de argamassa 2/3 cimento e areia	6.600 ^{m2} ,512	33:002\$560
Rejuntamento com argamassa 2/3 cimento e areia	10.719,889	20:367\$789
Argamassa n. 8 de 2/3 cal e areia	10 ^{m3} ,340	195\$425
Trabalhos diversos:		
Transporte dos materiaes de excavação por decametro de distancia (V. 17.294,678 T. M. 19 dec.).	m3 20.683.328,527	310:249\$934
Idem de pedras para obras d'arte por decametro de distancia por meios ordinarios.	675.515,719	163:092\$377
Idem de tijolo, cimento, cal e areia para as obras d'arte por decametro de distancia, idem, idem.	31.268.451,798	625:369\$036
Carregamento e descarga dos materiaes de excavação	1.972.958,766	197:295\$874
Enchimento de vão com pedra quebrada	1.555 ^{m3} ,197	19:906\$522
Enrocamento com pedras jogadas	4.216,960	29:518\$720
Idem, idem arrumadas.	72,000	648\$000
Exgotto com tubo de barro de 0 ^m ,30 de diametro.	20 ^m	360\$000
Apiloamento de terras em camadas de 0 ^m ,20	182 ^{m3} ,446	136\$833
Emboço e reboco com argamassa de 2/3 cal e areia.	1.032 ^{m2} ,30	1:238\$760
Vigas de madeira de lei falquejadas nas duas faces oppostas para grades de fundação por metro corrente da viga assentada.	516 ^{m3}	4:386\$000
Edificios e dependencias:		
Portões de dois batentes de taboas, quadrados, com todas as ferragens	16 ^{m2} ,80	840\$000
Portas lisas e inteiriças ou de dois batentes.	25,80	701\$760
Ditas com almofadas de dois batentes	6,60	238\$920
Bandeiras com vidros para portas e janellas	3 ^{m2} ,26	88\$020

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Venezianas moveis para janellas.	9,60	259\$200
Soalho com 0 ^m ,035 de espessura, com juntas de 1/2 fio, barrotamento e assentamento comprehendido	39,520	533\$320
Travejamento do tecto com madeira de lei.	12 ^m 3,442	1:679\$670
Encaibramento e ripamento de madeira	239 ^m 2,28	1:459\$608
Pintura a oleo	298,36	656\$392
Caiação a tres mãos.	677,624	203\$387
Obras metallicas :		
Conductos e calhas de ferro galvanizados postos na obra, por kilogramma	167 ^m ,50	512\$350
Ferro forjado simplesmente furado, torcido ou dobrado, inclusive seu assentamento, por kilogramma.	554 ^{kg}	3:484\$660
Coberturas :		
Telhas chatas modelo francez, assentadas	239 ^m 2,28	1:507\$464
Cobertura de folhas de zinco de 0,0003, ondulado, assentadas na obra	91,38	255\$864
Via permanente :		
Dormentes de madeira de lei de 1 ^m ,80×0 ^m ,18×0 ^m ,14.	73,618	101:406\$800
Idem especies para pontes	257	1:456\$500
Trilhos de aço de 25 kilos por metro corrente e accessorios	5.000 ^t ,000	850:000\$000
Chaves completas para mudança de linha, assentadas. Assentamento de trilhos inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhe e perfuração de dormentes	35.940 ^m	107:820\$000
Cerca de arame farpado de cinco fios com postes de madeira, assentados	114.222 ^m ,00	171:333\$000
Montagem das superstructuras e pilares metallicos das pontes e viaductos :		
Armação, cravação, assentamento e pinturas de superstructuras metallicas para vãos de um a cinco metros, por tonelada.	13 ^t ,379	876\$414
Idem para vãos de seis a 12 metros, idem	14,682	1:433\$900
Idem para vãos de 13 a 50 metros, idem	75,331	9:002\$053
Despezas geraes e administração — Art. 47 do annexo n. 2, cap. III, 2 %	—	8.513:625\$596
		170:272\$512
A deduzir : transporte de cal que entrou para mais na folha de março e abril de 1914.	—	8.683:898\$108
		199\$990
A deduzir : despesas geraes e administração correspondente a quantia de 199\$990	—	8.683:698\$118
		4\$000
Total.	—	8.683:694\$118

Jacobina a Mundo Novo

EXTENSÃO 20 km. +880,80

Este pequeno trecho é contado de Jacobina que, como se viu atrás, foi limite da construção, que parte da antiga Feira de Sant'Anna (Bomfim) e se dirige a Sítio Novo.

MOVIMENTO DE TERRAS

Durante o anno foi diminuto o trabalho feito neste capitulo. Apenas 888^m,071 se mediram, para formar a cifra de 96.335^m,455, que representa o cubo total excavado até 31 de dezembro ultimo.

Este total corresponde ao movimento de pouco mais de 4 1/2 metros cubicos por metro corrente, o qual está perto de exprimir o coofficiente definitivo, porque os trabalhos, embora muito vagarosos, deram quasi para completar a abertura do leito, que está concluida ao longo de 20 kilometros.

OBRAS DE ARTE

Nos trabalhos do anno relatado contam-se 207^m,314 de alvenarias diversas, applicadas em fundações e elevações de obras de arte, além de 128^m,06 de rejuntamento e chapas de cimento.

As obras já construidas são : uma ponte de 50 metros de vão livre, tres de cinco metros, um pontilhão aberto de um metro, outro abobadado de 1^m,60 e 34 boeiros de pequena vasão, dos quaes sómente oito pertencem ao typo capeado. Além destas, muito poucas mais serão precisas, visto poder considerar-se a enumeração offerecida como correspondente a 20 kilometros de plataforma inteiramente completa.

Nos demais capitulos esteve o serviço de todo paralyzado. A' vista disto, o assentamento da via permanente apresenta-se com a mesma extensão de 1914 (7.221 metros).

DESPEZAS TOTAES

O apuramento geral dos gastos deixa uma differença sobre o do anno anterior igual a 15:322\$204, que é a expressão do custo dos trabalhos realizados durante 1915. A discriminação de tudo quanto se tem feito no trecho, no valor global de 312:881\$239, consta da relação adeante exposta.

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Trabalhos preparatórios :		
Roçado e limpa em capoeira	380.564 ^m 2,00	3:805\$640
Idem em capoeirão de machado	392.930,00	5:858\$600
Destocamento.	1.140,00	832\$200
Movimento de terras :		
Em côrtes, emprestimos, vallas e valletas:		
Excavação em terra.	73.462 ^m 3,088	66:115\$878
Idem em pedra solta	15.222,616	45:667\$848
Idem em rocha	7.650,751	48:964\$806
Em cavas para fundações :		
Idem de muralhas, pontilhões, boeiros e edificios	946,258	946\$258
Acrescimo de preço de excavação para fundação de obras d'arte com necessidade de escoramento para cada metro de profundidade :		
Para o 1º metro.	52,880	48\$608
» » 2º »	52,880	169\$216
» » 3º »	34,352	164\$890
» » 4º »	15,120	96\$768
Idem para cada metro de profundidade abaixo do nivel d'agua :		
Para o 1º metro.	52,880	84\$608
» » 2º »	52,880	169\$216
» » 3º »	34,352	164\$890
Terras em derivações de rios	5.200,000	6:240\$000
Alvenaria e trabalhos connexos com transporte até 10 metros carga e descarga :		
Alvenaria de pedra secca	9,980	159\$680
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 de cal e areia	250,218	6:235\$450
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 cimento e areia	165, ^m 950	8:629\$966
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 cimento e areia	73,960	2:821\$721
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 cimento e areia	42,504	1:450\$236
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 de cal e areia	219,188	5:669\$078
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 de cal e areia	137,016	3:973\$464
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3 de cimento e para cima alicerce.	167,430	9:222\$044
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 de cimento para cima alicerce.	147,970	6:237\$231
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 de cimento e para cima alicerce.	26,940	1:026\$952

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1 de cal e para cima alicerce	443 ^{m³} ,808	12:357\$962
Alvenaria de lajões sem argamassa	16,800	453\$600
Alvenaria de lajões com argamassa 2/3 de cal e areia	2,268	70\$308
Alvenaria de tijolos communs com argamassa 2/3 de cal e areia	31,032	1:241\$280
Concreto de dois volumes pedra britada para um de argamassa de 2/3 de cimento e areia	69,242	4:119\$899
Chapa de argamassa de 2/3 de cimento e areia	348 ^{m²} ,854	1:744\$270
Rejuntamento de 2/3 de cimento e areia	576,234	1:094\$845
Trabalhos diversos :		
Transportes de materiaes de excavação por decametro distancia.	380.669,322	5:710\$039
Idem de pedras para obras d'arte decametro distancia	103.823,401	2:491\$761
Idem, tijolo, cimento, cal, areia idem	1.385.288,233	27:705\$765
Carregamento e descarga dos materiaes excavados	48.656,829	4:865\$683
Apiloamento de terras em camadas de 0 ^m ,20	169 ^{m³} ,450	127\$087
Emboço e reboco com argamassa 2/3 de cal e areia	091 ^{m²} ,680	830\$016
Edifícios e dependencias :		
Travejamento de tecto de madeira de lei	3 ^{m³} ,654	493\$290
Encaibramento e ripamento de madeira	181 ^{m²} ,60	1:107\$760
Via permanente :		
Cerca de arame farpado de cinco fios com postes de madeira assentados	7.221 ^m ,00	10:831\$500
Estudos e locação :		
Locação do projecto definitivo, comprehendidos trabalhos de campo e escriptorio	13.380 ^{km} ,00	0:690\$000
		<hr/>
		306:746\$313
Despezas geraes e administração, art. 47 do annexo n. 2, capitulo III, 2 %	—	0:134\$926
		<hr/>
Total	—	312:881\$239

Trecho de Mundo Novo a Sitio Novo

Extensão 28^{km} + 177^m,90
Os estudos deste trecho foram approvados em 9 de outubro de 1912, pelo decreto n. 9.815, e os trabalhos de construcção atacados a 15 de novembro do anno seguinte.

Em 31 de dezembro ultimo contavam-se 25 kilometros de leito completamente prompto. Eis a resenha, por capitulos, dos trabalhos e obras executados durante o anno relatado:

MOVIMENTO DE TERRAS

Excavaram-se 30.654^m3,978 que, accumulados á parte anteriormente feita, compõem o total de 157.150^m3,418, assim classificado:

		%
Terra	102.748 ^m 3,998	65,40
Pedra solta	38.424,769	24,45
Rocha	15.976,651	10,15

O coefficiente volumetrico correspondente ao trecho é igual a 5^m3,577.

OBRAS DE ARTE

Só ha duas obras de arte de typo especial: a ponte de 10 metros sobre o riacho Sepultura, e a de 130 metros sobre o grande rio Paraguassú.

Na primeira, trabalhou-se consecutivamente durante o anno e, na segunda, apenas se assentaram as ultimas fiadas de um dos encontros. O outro encontro, cujos alicerces foram começados em 1914, não teve nenhum andamento em 1915, e dos dois pilares, constantes do projecto, não existe nada ainda feito.

Executaram-se 289^m3,489 de alvenarias diversas e 48 ^m2 de chapas de cimento e rejuntamento. Estas quantidades, reunidas ás precedentemente verificadas, dão os totaes de 2.163^m3,806 e 355^m2,34 consumidos nas seguintes 42 obras de arte, com que se praticam o exgottamento e enxugo da linha:

- 1 ponte de 130 metros em tres vãos.
- 1 ponte de 10 metros.
- 3 pontilhões abertos.
- 1 dito de dois metros, em arco pleno.
- 2 boeiros duplos.
- 25 boeiros simples capeados.
- 9 ditos abertos, de bocca de córte.

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

Embora, como se disse acima, esteja a plataforma aberta em quasi todo o trecho, ainda não se procedeu á sua regularização final para o assentamento dos trilhos. Quanto ás cercas, existem 7.200 metros construidos, dos quaes 3.200 durante o anno findo.

DESPEZAS TOTAES

Os trabalhos realizados em 1915 montam a 128:506\$578, dando logar á apuração de 523:629\$411, para todos os gastos realizados desde o inicio da construcção. Esta somma corresponde ás quantidades que vão por monor expostas na demonstração adiante.

ESPECIFICAÇÕES	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915	
	Quantidades	Importancias
Locação da linha	28km, 177m, 90	14:088\$950
<i>Trabalhos preparatorios</i>		
Roçado e limpa em capoeira	312.600m ² , 00	3:126\$000
Idem, idem em capoeirão de machado	223.720,00	4:474\$400
Idem, idem em matta virgem	279.000,00	11:160\$000
<i>Movimento de terras</i>		
Excavação em terra	101.839m ³ , 568	91:655\$612
Idem em pedra solta	38.424,769	115:274\$307
Terras removidas	909,430	793\$932
<i>Obras d'arte</i>		
Cavas para fundações:		
Em terra	1.100m ³ , 712	1:100\$712
Idem com escoramento a 1 ^m ,60 de profundidade . . .	67,808	176\$301
" " " " 2 ^m ,60 " " " " " " " " "	41,206	173\$065
" 1 ^m ,0 abaixo do nivel de agua.	35,704	92\$830
Em pedra solta	173,429	520\$287
Idem, idem 1 ^m ,0 abaixo do nivel de agua	66,540	306\$084
" " 2 ^m ,0 " " " " " " " " " "	36,064	223\$597
<i>Alvenaria " trabalhos conexos, com transportes até 10 metros, carga e descarga</i>		
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 de cimento e areia para alicerces	711m ³ , 439	27:142\$820
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3 de cimento e areia cima alicerces	248,070	10:456\$646
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 de cimento e areia para alicerces	453,158	15:461\$752
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/4 de cimento e areia cima alicerces	513,301	19:567\$033
Alvenaria de pedras seccas	11,770	188\$320
" " lajões sem argamassa.	74,092	2:000\$484
" " " com " 1/4 de cimento e areia	13,725	550\$648
Cantaria com argamassa de cimento puro	8,989	898\$900
Concreto de 2 v. pedra britada para 1 v. de argamassa de 2/3 cimento e areia	50,798	3:022\$481
Chapas de argamassa 2/3 de cimento e areia m ²	92,38	461\$900
Rejuntamento idem, idem m ²	234,26	445\$094
Apparelho grosso a ponteiro	28,70	149\$240
Alvenaria de aparelho com argamassa 1/3 cimento e areia	4,449	227\$633
Reenchimento de vão com pedra quebrada.	74,015	947\$392
<i>Trabalhos diversos</i>		
	m3 d.	
Transporte dos materiaes de excavação.	2.592.066,394	38:881\$007
" de pedras para obras d'arte.	115.810,048	2:779\$440
" de cimento para obras " " " " " " " " "	267.388,940	5:347\$779

ESPECIFICAÇÕES	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915	
	Quantidades	Importancias
Transporte de areia para obras d'arte	m3 dec. 62.786,312	1:255\$727
» de agua » »	2.650,800	53\$016
Carregamento e descarga dos materiaes de excavação <i>Via permanente</i>	120.701,932	12:070\$193
Cercas de arame farpado, de cinco fios com postes de madeira, assentadas	7.200 ^m ,0	10:800\$000
Despezas geraes e administração — Art. 47 do an- nexo n. 2 do decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911	—	10:267\$243
	—	523:629\$441

Ramal de Campo Formoso

TRABALHOS PRELIMINARES

Apenas 280^{m2} de roçado em capoeirão foram executados durante o anno.

MOVIMENTO DE TERRAS

Andou em 44.448^{m3}167 o volume das excavações praticadas para abertura do leito. Este acrescimo veio perfazer a massa geral de 166.720^{m3},100, que obedece á seguinte classificação:

Terra	53,85 %
Pedra solta	32,60 %
Rocha	13,55 %

Foram ainda, durante o anno, movidos 818^{m3} de terras para derivação de aguas correntes.

OBRAS D'ARTE

As diversas alvenarias para obras especiaes e correntes consumiram 973^{m3},528, além de 1.128^{m2},63 de rejuntamento, rebouco, etc., empregados nas superficies apparentes.

Estes trabalhos referem-se a tres pontes de 10 metros de vão livre; dois pontilhões de quatro metros; quatro pontilhões de tres metros; 22 boeiros simples capeados e quatro boeiros abertos de bocca de córte.

Nas pontes foram assentadas 29,183 toneladas de vigas metallicas.

EDIFICIOS

No anno findo de 1915 foi que tiveram inicio os serviços deste capitulo. Desde cavas para alicerces até coberturas, inclusive madeiramento e aquisição de telhas, foram dispendidos 6:032\$306.

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

O assentamento de trilhos teve, igualmente, principio em 1915, e até 31 de dezembro se achavam assentados 9.480 metros de linha, pertencentes não só á via principal, como a desvios, etc.

As cercas accresceram-se, apenas, de um pequeno lanço de 140 metros.

DESPEZAS TOTAES

Os trabalhos havidos durante o anno importaram em 217:682\$883 e a somma geral, de 763:764\$649, relativa a todos os gastos desde o inicio da construcção, especifica-se da maneira seguinte :

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Trabalhos preparatorios :		
Roçado e limpa em capoeira	177.773 ^{m²} , 10	1:777\$731
Idem em capoeirão de machado	137.440,00	2:748\$800
Destocamento	40,00	29\$200
Movimento de terras :		
Em córtes, empréstimos, vallas e valletas.		
Excavações em terra.	88.090 ^{m³} , 192	79:284\$170
Idem em pedra solta	54.352,780	163:058\$340
Idem em rocha.	24.277,128	155:373\$618
Em cavas para fundações :		
Excavação para fundações de muralhas, pontilhões, boeiros e edificios	1.651,231	1:651\$231
Accrescimo de preço de excavação para fundações de obras d'arte com necessidade de escoramento para cada metro de profundidade:		
Para o 1º metro	83 ^{m³} , 560	133\$696
» » 2º »	83,560	267\$392
» » 3º »	77,854	373\$699
» » 4º »	54,581	349\$318
» » 5º »	18,309	146\$472
Idem, idem para cada metro de profundidade abaixo do nivel d'agua :		
Para o 1º metro	199 ^{m³} , 130	318\$592
Terras em derivações de rios	2.163 ^{m³} , 900	2:596\$680
Alvenaria e trabalhos connexos com transportes até 10 metros carga e descarga :		
Alvenaria de pedra secca	9,000	144\$000
Idem descontada a pedra	20,440	382\$720
Alvenaria ordinaria com argamassa de 2/3 cal e areia para alicerce	330,520	8:263\$000
Idem, idem, idem, idem, descontada a pedra	122,300	2:690\$600
Idem, idem, idem, idem, idem, idem	18,240	339\$264
Alvenaria ordinaria com arg. 2/3 cimento e areia	549,044	28:045\$167
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem, (desc. pedra)	4,800	230\$784
Idem, idem, idem, idem, 1/3 cimt. e areia	369,630	14:102\$123
Idem, idem, idem, idem, 1/4 idem, idem	175,780	5:997\$613
Idem, idem, idem, idem, 1/3 idem, idem (desc. pedra)	77,124	2:711\$063
Idem, idem idem, idem, 2/3 cal e areia	504,913	14:642\$477
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem (desc. pedra)	48,120	1:251\$120
Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem (desc. pedra)	14,616	330\$322
Idem, idem, idem, idem 1/3 cimento e areia	94,586	38:551\$755
Idem, idem, idem, idem 1/4 idem, idem, idem	93,736	3:573\$216

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Alvenaria de aparelho com argamassa 1/3 cimento e areia.	3,600	184\$194
Idem de lajões sem argamassa	92,805	2:503\$735
Idem com argamassa de 2/3 cimento e areia.	6,608	621\$350
Concreto de dois volumes pedra britada para um de argamassa de 2/3 cimento e areia	156,807	9:330\$016
Chapa de argamassa de 2/3 cimento e areia.	872 ^{m²} ,52	4:362\$635
Rejuntamento com argamassa de 2/3 cimento e areia	1.021,39	1:940\$642
Trabalhos diversos :		
Transporte dos materiaes de excavação por dec. de distancia	1.627.456,899	24:411\$855
Idem de pedras para obras d'arte por dec. de distancia por meios ordinarios.	240.546,227	5:772\$389
Idem de tijolo, cimento, cal, areia para obras d'arte por meios ordinarios.	1.551.732,614	31:034\$653
Carregamento e descarga dos materiaes de excavação	155.895,704	15:589\$570
Enchimento de vãos com pedras quebradas	14 ^{m³} ,720	188\$416
Apiloamento de terras em camadas de 0 ^m ,20	84,283	63\$212
Emboço e reboco com argamassa 2/3 cal e areia	409 ^{m²} ,61	491\$539
Edificios e dependencias :		
Portões de dois batentes de taboas enquadradoss com todas as ferrageus.	13 ^{m²} ,20	660\$000
Portas lisas inteiriças ou de dois batentes.	8,00	217\$600
Idem com almofadas de dois batentes.	6,60	238\$920
Bandeiras com vidros para portas e janellas.	7,07	190\$890
Soalho com 0,035 de espessura com junta de 1/2 fio, barrotamento e assentamento comprehendido	27,590	372\$465
Travejamento de tecto de madeira de lei.	7,120	961\$200
Encaibramento e ripamento de madeira	61,080	372\$588
Pintura a oleo.	144,680	318\$296
Caiação a tres mãos	409,61	122\$885
Obras metallicas :		
Conductos e calhas de ferro galvanizados, postos na obra, por kilogramma	115 ^k	351\$900
Ferro forjado simplesmente furado, torcido ou dobrado, inclusive seu assentamento, por kilogramma	279	1:754\$910
Coberturas :		
Telhas chatas, modelo francez, assentadas	61 ^{m²} ,080	381\$804
Cobertura de folhas de zinco assentadas	30,660	85\$848
Via permanente :		
Dormentes de madeira de lei de 1,80 x 0,18 x 0,14	12.464	32:406\$400
Assentamento de trilhos inclusive desvios, lastro excepto o de pedra, entalhe e perfuração de dormentes.	9.480 ^m ,00	28:440\$000

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Cerca de arame farpado de cinco fios, com postes de madeira assentados	17.970 ^m ,54	26:955\$810
Montagem das superestructuras e pilares metallicos das pontes e viaductos :		
Armação, cravação, assentamento e pintura de superestructuras metallicas para vão de um a cinco metros por tonelada	T 7.160	472\$560
Idem para vãos de 6 a 12 metros por tonelada..	22.023	2:453\$849
		722:318\$284
Despezas geraes e administração, art. 47 do annexo n. 2, capitulo III, 2 %	---	14:446\$363
Total	---	736:764\$640

Linha de Machado Portella a Carinhonha

Extensão em construcção 50 kilometros.

Assim se exprime o relatório do 4º districto com relação a esta parte:

« Durante todo o anno de 1915 nenhum impulso tomou o trecho desta linha em construcção, a não serem os diminutos serviços executados nos primeiros 24 kilometros, tendo os restantes permanecido paralyzados.

Motivou semelhante estagnação a ameaça constante de pessoas influentes do logar, que tinham interesses e negocios dependentes dos tarefeiros, contra a Empresa encarregada do serviço, com o fito de forçal-a a liquidar os debitos contrahidos pelos mesmos tarefeiros ».

MOVIMENTO DE TERRAS

Durante o anno excavaram-se 13.238^{m3},796, que fizeram o volume geral do capitulo ascender a 409.412^{m3},050 com a seguinte classificação:

	m3	%
Terra	258.402,174	63,09
Pedra solta	86.419,580	21,05
Rocha	64.890,296	15,86

Com a massa aqui representada não está longe da definitiva, porque a terra-plainagem, salvo poucas interrupções, se acha toda praticada, póde desde já mostrar relativo interesse a determinação do volume excavado por metro corrente. E' ello de 8^{m3},182.

OBRAS D'ARTE

Estiveram em execução apenas cinco pontilhões e 10 boeiros simples capeados. Com elles foram feitos 292^{m3},218 de excavações para fundações, 437^{m3},311 de alvenarias diversas e 163^{m2},16 de rejuntamento e chapas de cimento.

O conjunto das obras até agora construidas vem a ser:

- 1 ponte de 6 metros
- 5 ditos de 5 " "
- 2 pontilhões de 4 metros
- 2 " " 3 " "
- 1 " " 2 " "
- 1 boeiro duplo capeado, de 0^m,60 × 0^m,90
- 2 boeiros simples capeados de 0^m,90 × 1^m,20
- 32 ditos de 0^m,60 × 0^m,90
- 9 boeiros abertos de diferentes vazões.

As quantidades de trabalhos havidos com estas 55 obras, são representadas por 4.249^{m3},821 de excavações para fundações, 4.871^{m3},863 de alvenarias diversas e 1.362^{m2},79 de rejuntamento, etc.

Sobre a via permanente e cercas da linha, segue transcripto o que diz o relatório do districto:

« Até a época actual, ainda não foi iniciado o assentamento de trilhos, se bem que o Governo tivesse ordenado a inclusão em folhas de 100 kilometros de trilhos com accessorios, os quacs se acham depositados na Calçada e em S. Felix e pesam 5.000 toneladas, no valor de 850:000\$000.

Afim de evitar as constantes reclamações do proprietarios de terrenos marginaes á linha, foi autorizada a construcção de cercas, que montam a 43.446 metros, não tendo havido avançamento durante o anno de 1915 ».

DESPEZAS REALIZADAS

Andam em 50:952\$380 as despesas do anno relatado e em 2.154:330\$759 as que se têm feito, desde o principio da construcção. Eis a sua discriminação por capitulos:

	1915	Total
Trabalhos preparatorios	—	17:791\$674
Movimento de terras (excavação).	30:394\$992	905:948\$589

Transporto do material de excavação por deca- metro.	1:576\$475	37:316\$345
Carregamento e descarga do mesmo material.	1:313\$729	34:552\$927
Obras d'arte	15:791\$616	183:059\$011
Transporte de pedras, cal, cimento e areia.	876\$502	15:310\$257
Trilhos mandados incluir em folha e depositados na Calçada e em S. Felix	—	850:000\$000
Corcas.	—	65:169\$000
	<hr/>	<hr/>
Despezas geraes e administração 2 %	49:953\$314	2.109:147\$803
	999\$066	42:182\$956
	<hr/>	<hr/>
Total	50:952\$380	2.151:330\$759

Em resumo a situação dos trabalhos é esta:

	Km.
Leito prompto para receber trilhos	15,500
» com movimento de terras concluido e obras em andamento	15,100
Leito com movimento de terras concluido, faltando as obras de arte	19,400

Prolongamento da Estrada de Ferro de Bahia e Minas

Theophilo Ottoni a Tremedal

TRECHO DO KILOMETRO 0 AO 49+500

Nesta estrada acham-se em andamento regular os trabalhos de construcção, constantes de dois trechos: kilometro 0 ao kilometro 49+500^m e dahi ao kilometro 140+629^m. Os estudos daquelle foram approvados pelo decreto n. 9.931, de 11 de dezembro de 1912, e os deste pelo decreto n. 10.896, de 25 de junho de 1913.

A construcção do primeiro trecho iniciou-se a 14 de maio de 1913 e tem sido bem impulsionada, chegando mesmo, durante o anno relatado, a ser o serviço da Rede Bahiana onde se manifestou maior actividade.

MOVIMENTO DE TERRAS

Foi excavado o consideravel volume de 456.675^m3,018, assim classificado:

	m3
Terra.	313.455,191
Pedra solta.	123.679,569
Rocha	19.540,258

A massa geral, movida desde o inicio dos trabalhos, monta a 1.517.846^m3,253 e discrimina-se pelas porcentagens abaixo:

	m3	%
Terra	1.023.247,209	67,41
Pedra solta.	358.369,216	23,61
Rocha	136.229,738	8,98

Estes numeros ainda não representam o cubo definitivo, pois que faltam, além de taludamentos de côrtes, o preenchimento de muitos vãos de aterros occasionados por obras de arte correntes em execução, e a formação de um alto aterro entre as estacas 508+18^m,50 e 511+8^m,50. Em todo o caso, considerado o capitulo no pé em que se acha, o movimento de terras por metro linear attinge 30^m3,664. Tão forte coofficiente ainda se eleva, desde que se rcuna aos volumes acima indicados os que se referem a derivações de aguas e á abertura de tunneis cujas excavações, no volume de 19.399^m3,062 e no valor de 139:773\$940, se acham destacadas na enume-
ração dos trabalhos adiante offerecida.

OBRAS D'ARTE

No relatório transacto, esta Inspectoria apresentou uma relação minuciosa das obras d'arte deste trecho, onde, pelo seu grande numero, principalmente de muros de arrimo, se aprecia a importancia desta construção, no ponto de vista das difficuldades do terreno e do preço do chamado primeiro estabelecimento.

Durante o anno de 1915 foram executadas as seguintes quantidades de serviços:

Excavações diversas para cavas de fundações.	3.302 ^m 3,003
Alvenarias diversas	3.325,965
Trabalhos connexos	147 ^m 2,58

VIA PERMANENTE

O assentamento da linha já está realizado ao longo de nove kilometros, dos quaes sete se fizeram em 1915. Por causa de um viaducto sito no kilometro 10, que o 4º districto propoz judiciosamente substituir por um aterro, o serviço está paralyzado. Entretanto, os depositos de trilhos e dormentes, já providenciados em quantidade sufficiente, asseguram o proseguimento regular do avançamento da linha, logo que se desfaça a solução de continuidade imposta pelo referido viaducto.

DESPEZAS REALIZADAS

Foi dispendida durante o anno a somma de 1.222:764\$122 que, adicionada aos gastos anteriores, perfaz o total de 6.271:375\$533, representativo das despesas geraes effectuadas até 31 de dezembro de 1915.

Segue, por designação de trabalho e custo correspondente, a resenha completa da construção.

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Locação	49.500,000	24:750\$000
Trabalhos preparatórios :		
Roçado e limpa em capoeira	866.100,00	8:661\$000
Idem em capoeirão	52.500,00	1:050\$000
Idem em matta virgem	569.400,00	22:776\$000
Destocamento	14.980,00	10:935\$400
Movimento de terras :		
Excavação em terra	1.023.247,299	920:922\$567
Idem em pedra solta	358.369,216	1.078:107\$648
Idem em rocha	136.299,738	871:870\$324
Idem em terra para tuncnis	4.659,800	83:876\$400
Idem em rocha idem	1.164,952	39:608\$368
Transporte dos materiaes excavados.	11.528.732,318	172:930\$987
Carga e descarga dos mesmos materiaes	1.521.050,028	152:105\$002
Terras em derivação	13.574,310	16:289\$172
Obras d'arte :		
Excavação em rocha para fundação.	669,864	4:287\$130
Idem em terra idem, idem	20.016,802	20:016\$802
Idem com escoramento até um metro	446,856	1:161\$826
Idem, idem até dois metros com exgottamento até um metro.	557,240	3:231\$992
Idem, idem idem tres metros idem idem idem dois metros	557,240	5:015\$160
Idem, idem idem quatro metros idem idem idem tres metros	204,300	2:492\$460
Accrescimo com escoramento e exgottamento até um metro.	4.038,207	16:060\$468
Idem idem idem idem idem dois metros	3.873,406	28:663\$205
Idem idem idem idem idem tres metros	2.205,392	23:377\$155
Idem idem idem idem idem quatro metros.	429,406	5:925\$802
Idem idem idem idem idem cinco metros	110,360	1:876\$802
Enchimento de vão com pedra quebrada	2.187,354	27:998\$132
Concreto de dois volumes de pedra britada para um volume de argamassa, 2/3 cimento e areia	7.631,243	254:058\$959
Concreto armado	171,480	14:284\$284
Alvenaria ordinaria com argamassa, 2/3 cal e areia para alicerces.	529,102	13:227\$550
Idem idem idem idem, 2/3 idem idem idem cima idem	482,643	13:996\$647
Idem idem idem idem, 1/3 cimento e areia idem alicerces	15.936,853	608:022\$815
Idem idem idem idem, 1/3 idem idem idem cima idem	20.713,828	873:129\$277
Idem idem idem idem, 1/4 idem idem idem alicerces.	532,258	17:853\$562
Idem idem idem idem, 1/4 idem idem idem cima idem	285,543	10:884\$899
Idem de lajão sem argamassa.	28,892	780\$084
Idem idem com argamassa, 2/3 cal e areia.	1.192,118	36:955\$658
Idem de aparelhos.	214,317	10:967\$065
Cantaria com argamassa de cimento puro	139,051	13:903\$100
Chapa de argamassa	3.653,00	18:265\$000
Rejuntamento	16.647,73	31:630\$687

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Apparelho grosso a ponteiro	1.458,93	7:586\$436
Transporte de pedra para obras d'arte.	6.367.061,461	152:809\$475
Idem de areia idem, idem.	1.315.175,693	26:303\$514
Idem de cimento	13.228.553,264	264:571\$066
Idem de cal	240.029,389	4:800\$632
Via permanente :		
Dormentes de madeira de lei.	9.100	23:660\$000
Assentamento de trilhos	7.000,000	21:000\$000
		6.460:581\$830
Despezas geraes e administração 2 %	—	123:211\$636
		6.283:793\$466
Deduzido na medição anterior	—	12:417\$933
Total.	—	6.271:375\$533

TRECHO DO KILOMETRO 49 + 500^m AO KILOMETRO 140 + 620^m

Neste só houve ordem de serviço para atacar os trabalhos até ao kilometro 100, contado do marco inicial do trecho anterior.

TRABALHOS PRELIMINARES

Até ao referido ponto acham-se quasi concluidos desde 1914, pois que, durante o anno findo, neste capitulo, foram feitos apenas 438^{m²} de destocamento.

MOVIMENTO DE TERRAS

O volume excavado alcançou em 31 de dezembro a cifra de 149.112^{m³},204, dos quaes 98.557^{m³},504 praticados durante o periodo relatado.

Até agora a classificação tem-se mantido simplesmente nas duas categorias mais baixas e segundo a proporção seguinte :

Terra	131.932 ^{m³} ,743	88 %
Pedra solta.	17.179 ^{m³} ,461	12 %

OBRAS D'ARTE

Este capitulo experimentou um accentuado desenvolvimento durante o anno findo, como provam as quantidades aqui indicadas :

Excavações diversas para cavas de fundações	15.752 ^{m³} ,424
Alvenarias diversas	10.262,596
Rejuntamento e chapa de cimento.	481 ^{m²} ,22

Com estes trabalhos podem considerar-se as obras d'arte concluidas ao longo dos vinte e meio primeiros kilometros, que é até onde tambem se acha completamente aberta a plataforma do traçado.

DESPEZAS TOTAES

Os trabalhos realizados em 1915 importaram em 674:677\$731, elevando-se a despeza total, verificada até 31 de dezembro ultimo, á importancia de 1.052:620\$557, conforme a discriminação abaixo:

ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
Locação	70,500	35:250\$000
Trabalhos preparatorios :		
Rocado e limpa em capoeira.	187.200,00	1:872\$000
Idem em capoeirão.	248.400,00	4:968\$000
Idem em matta virgem	1.088.400,00	43:536\$000
Destocamento	746,00	544\$580
Movimento de terras :		
Em córtes, empréstimos, vallas e valletas :		
Excavação em terra	131.932,743	118:739\$469
Idem em pedra solta	17.179,461	51:838\$383
Carregamento e descarga dos materiaes excavados	147.602,724	14:760\$272
Transporte dos mesmos materiaes por decametro de distancia	878.520,685	13:177\$810
Terras em derivações	50,400	60\$480
Obras d'arte :		
Excavação em rocha para fundação.	47,040	301\$056
Idem idem terra idem idem	11.633,441	11:633\$441
Accrescimo para escoramento até um metro	2.451,987	3:923\$179
Idem idem idem idem dois metros	1.525,808	4:882\$586
Idem idem idem idem tres metros	1.024,066	4:915\$517
Idem idem idem idem quatro metros	470,113	3:008\$723
Idem idem idem idem cinco metros	152,324	1:220\$192
Idem idem idem idem seis metros	42,249	405\$590
Idem idem exgottamento idem um metro	1.788,480	2:861\$568
Idem idem idem idem dois metros	1.400,958	4:483\$066
Idem idem idem idem tres metros	716,143	3:437\$486
Idem idem idem idem quatro metros	96,574	618\$074
Idem idem idem idem cinco metros.	27,870	222\$960
Enchimento de vão com pedra quebrada	202,029	2:585\$971
Concreto dois volumes de pedra britada para um de argamassa	344,108	20:474\$426
Alvenaria ord. com argamassa n. 5 para alicerces	1.396,603	53:283\$197
Idem idem idem idem n. 5 idem cima idem	879,845	37:087\$227
Idem idem idem 1/4 cimento e areia para alicerce	5.710,021	194:825\$917
Idem idem idem 1/4 idem idem idem cima alicerce	5.295,125	201:850\$165
Cantaria com argamassa de cimento puro	9,012	901\$200
Apparelho grosso a ponteiro ou picão de pedra	387,35	2:014\$220
Alvenaria de lajão com argamassa 2/3 cal e areia	185,823	5:760\$513
Idem sem argamassa	100,303	2:708\$181
Chapa de argamassa	260,28	1:301\$400
Rejuntamento	994,53	1:889\$607
Transporte de pedra para obras d'arte por meios ordinarios e decametro de distancia.	1.632.804,394	39:187\$306
Idem de areia	314.316,145	6:216\$154
Idem de cimento	6.747.952,563	134:617\$592
Idem de cal	45.871,610	917\$432
		1.031:980\$939
Despezas geraes e administração 2 %	—	20:639\$618
Total.	—	1.052:620\$557

Estrada de Ferro Victoria a Minas

LINHA EM TRAFEGO:

	km.
Victoria a Diamantina e Ramal de Itabira	443,462
Linha de Currealinho a Diamantina.	147,516
Total.	<u>590,678</u>

Concessionaria — Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas.

Goza da garantia de juros de 6 %, sobre o capital depositado :
34.272;666\$564 (ouro).

Linha de Victoria a Diamantina e ramal de Itabira

PARTE EM TRAFEGO

Foi um pouco mais animador que o do anno anterior o resultado financeiro da exploração da linha actualmente em trafego. O balanço apresentado pela Companhia, e que junto, em annexo, apresenta um *deficit* de 244:312\$710. E' de esperar, porém, que venha a ser sensivelmente reduzido com o resultado da tomada de contas que nesta data estou procedendo.

Ao findar do anno de 1914 a perspectiva era realmente desanimadora. A crise financeira interna havia reflectido muito directamente na actividade commercial da zona servida pela estrada, zona toda nova, pouco povoada e pôde se dizer toda ella creada pela propria estrada, á medida que progredia a sua construcção.

Os resultados dessa crise ainda mais foram ampliados pela outra provocada pela guerra européa. O segundo semestre de 1914 fôra de pessimos resultados financeiros. O primeiro de 1915 tambem o foi. As receitas do trafego haviam cahido bruscamente e continuavam a se manter baixas, e, para de certo modo compensar essa quôda de suas rendas, a administração procurou reduzir as suas despesas. As medidas, então adoptadas e que foram approvadas pela Fiscalização, foram :

Reducção do numero do seu pessoal ;

Reducção proporcional nos vencimentos do pessoal restante e redução no numero de trens diarios, esta ultima com approvação da Inspectoria.

Apezar destas medidas, o resultado de modo algum melhoraria, si não fosse a safra extraordinaria de café obtida na zona servida pela estrada.

A administração achava-se desanimada com os constantes e successivos *deficits* obtidos na exploração das linhas e estava convencida de que só obteria um equilibrio quando esta attingisse o seu fim principal, isto é, quando chegasse a Itabira e começasse o serviço de exportação do minerio de ferro.

O seu ponto terminal achava-se ainda a cerca de cento e cincoenta kilometros daquella cidade e a construcção estava completamente paralyzada.

A impossibilidade de fazer vir os fundos que a Empreza tinha depositado na Europa havia determinado a suspensão dos serviços de construcção.

Eram estas as condições da Estrada no anno de 1915.

Procurando estudar os meios que de certo modo atenuem os efeitos desse regimen de *deficits* permanentes e buscando mesmo corrigil-o, chega-se á conclusão que duas medidas principaes se tornam necessarias e mesmo urgentes :

I — Revisão geral das tarifas da estrada, de modo a permittir uma melhor exploração da zona servida pela linha até então em trafego ;

II — Prorogação dos prazos marcados nos seus contractos para a conclusão de suas linhas, principalmente da linha para Itabira, de modo a evitar a caducidade da concessão, que impediria a Estrada de attingir o seu fim principal.

As tarifas, que eram velhas, de doze annos atraz, e que tinham sido feitas por occasião da abertura do trafego do primeiro trecho da estrada, quando ainda nada se conhecia da zona que se ia servir, nem da producção que a mesma comportava, fôram modificadas em novos moldes e mais de accôrdo com as necessidades e capacidade da zona e sua approvação está dependendo da autoridade competente.

Além dessas duas medidas principaes, outras de menor vulto se tornam necessarias ; medidas, porém, que não dependem da acção da estrada, nem do Governo Federal, mas sim dos governos estadoaes, como sejam :

I — Construir estradas de rodagem que permitam um melhor accesso ás estações da estrada e um mais facil escoamento de sous productos, principalmente do café, a mercadoria que mai- renda dá á estrada.

Ha zonas em que nem o trafego de cargueiros pôde ser feito; de tal modo que estes muitas vezes preferem fazer o dobro do percurso e levar o café produzido pela zona propria da estrada ás estações da Estrada de Ferro Leopoldina, a qual desse modo vem indirectamente fazer concorrência á Estrada de Ferro Victoria á Diamantina.

II — Procurar entrar em accôrdo com os governos estadoaes, o de Minas, principalmente, para que não seja entravada e mesmo prohibida a exportação de madeiras e productos mineraes, cuja extracção se inicia com bons auspicios,

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	1.423:760\$603
Despeza	1.483:425\$197
<i>Deficit</i>	59:664\$594
Coefficiente do trafego	405,30 %
Idem em 1914	128,78 %

Quadros das receitas e despezas comparadas nos dous ultimos annos:

Nota — O movimento financeiro e os quadros relativos são extraidos do Balanço da Tomada de Contas.

Receita

DESIGNAÇÃO	PRODUCTOS		
	1915	1914	Diferenças
Passageiros.	150:449\$700	185:464\$500	— 35:014\$800
Baragens e encomendas	17:475\$300	19:593\$000	— 2:117\$700
Animaes	31:994\$900	33:634\$300	— 1:637\$400
Mercadorias	877:868\$700	759:921\$100	+ 117:947\$600
Telegrammas	11:343\$248	10:417\$085	+ 926\$163
Carros	44\$700	198\$200	— 153\$500
Armazenagens.	822\$600	1:773\$900	— 951\$300
Diversos e eventuaes.	12:788\$910	33:614\$880	— 20:823\$940
Accessorias (comissão de imposto de transito)	20:970\$515	15:050\$106	— 5:920\$340
	1.423:760\$603	1.059:664\$131	+ 64:096\$472

Despeza

	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração e direcção geral	129:726\$935	147:242\$960	— 17:516\$025
Quotas de Fiscalização	45:000\$000	45:000\$000	
Trafego :			
Serviço central	45:730\$354	22:409\$261	— 6:678\$907
» dos trens	98:849\$855	47:701\$849	+ 51:148\$006
» das estações.	50:596\$843	123:009\$622	— 72:412\$779
Locomoção :			
Serviço central	18:476\$505	34:051\$497	— 15:574\$992
Traecção	133:689\$295	152:074\$326	— 18:385\$031
Officinas e depositos.	179:993\$972	153:575\$947	+ 27:418\$025
Via permanente :			
Serviço central	21:665\$499	43:462\$005	— 21:796\$506
Conservação da linha	477:363\$278	589:633\$363	— 112:270\$085
Edifícios e depen tencias	21:935\$822	16:749\$103	+ 51:186\$719
Telegrapho.	20:396\$839	20:768\$026	— 371\$187
Total.	1.183:425\$197	1.364:677\$959	— 181:252\$762

O quadro seguinte mostra as receitas e despezas totaes da Estrada de Ferro de Victoria á Diamantina e Ramal de Itabira nos ultimos cinco annos :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO OU « DEFICIT »	COEFFICIENTES DO TRAFEGO
1911.	923:373\$195	1.009:971\$625	— 86:598\$430	109,36 %
1912.	1.361:327\$955	1.397:571\$016	— 36:243\$061	163,66 %
1913.	1.455:972\$153	1.690:484\$267	— 234:512\$114	116,10 %
1914.	1.059:664\$131	1.364:677\$959	— 305:013\$828	128,78 %
1915.	1.123:760\$603	1.183:425\$197	— 59:664\$594	105,30 %

Receitas e despesas médias geracs do trafego, em serviço retribuido dos dois ultimos annos:

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA		POR TREM-KILOMETRO		POR DOIS EIXOS-VEHICULO-KILOMETRO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Receita. . .	2:488\$458	2:357\$183	4\$105	2\$792	\$334	\$284
Despeza. . .	2:841\$019	3:045\$564	4\$633	3\$607	\$376	\$366

UNIDADES DE TRAFEGO

Em serviços retribuidos as unidades de trafego e os respectivos percursos médios foram os seguintes :

UNIDADES	NUMEROS	PERCURSOS MÉDIOS KILOMETROS
Passageiros-kilometro	3.023.068	66,5
Bagagens e encomendas — T. - km.	29.575,474	90,3
Animaes-kilometro	1.330.497	310,8
Mercadorias — T. - km.	5.531.169,399	180,3

Receita e despeza médias por unidade de trafego :

UNIDADES	PRODUCTO MÉDIO	CUSTO DO TRANSPORTE
Passageiros-kilometro	\$049	\$071
Mercadorias-kilometro.	\$158	\$176

Percurso dos trens :

Durante o anno correram a linha 1.219 trens em serviço retribuido e 778 em serviço de lastro e outros :

Os trens de serviço retribuido foram:

De passageiros.	2
Mixtos..	1.043
De carga	174

Percurso dos vehiculos em serviço retribuido :

Vehiculos de passageiros, percurso-kilometro	302.063
» » mercadorias, carregados	671.869
» » » vasios	278.536
» » bagagens e encomendas	226.442
» » animaes	221.710
Total.	1.700.723

Movimento de passageiros, bagagens e encomendas e mercadorias transportadas a qualquer distancia :

Passageiros de 1ª classe N.	9.024	Percurso médio.	61,9
» » 2ª » »	36.376	» »	67,7
Total.	45.400		
Bagagens e encomendas T.	327,387	» »	90,33
Animaes de montaria N.	114	» »	
» (bois, vaccas, vitel- las). N.	1.509	» »	
» (carneiros, porcos, etc.) N.	2.657	» »	310,86
Total de animaes. N.	4.280	» »	
Mercadorias. T.	30.666,518	» »	180,3
Telegrammas pagando N.	9.357		
Ditos gratis em serviço do trafego. N.	16.653		

Quadro dos transportes de mercadorias nos dois ultimos annos

DESIGNAÇÃO	1915	1914
	Klgs.	Klgs.
Café.	11.600.314	8.271.135
Assucar.	1.500	—
Cereaes.	4.499.064	1.347.661
Aguardente	10.368	33.292
Madeiras	5.815.768	—
Div. Importação.	5.644.965	5.598.078
» Exportação	3.094.539	7.465.938
Total.	30.666.518	22.687.742

O serviço do trafego fez-se regularmente durante o anno. Com a redução feita em fins de 1914 do numero de trens diarios e numero de trens-kilometro que havia sido de 372.991 naquelle anno, passou a ser de 322.441, isto é, 50.550 menos que no anno anterior.

O numero de trens-kilometro em serviço de lastro e outros não remunerados foi reduzido de 106.445 em 1914, para 51.580 em 1915.

Entre as mercadorias que mais avultaram no trafego está classificado o café, que contribuiu com 43 % do total da tonelagem de mercadorias transportadas e com 58 % da receita de mercadorias.

A madeira, pelas causas acima apontadas, contribuiu apenas com 10 % da receita de mercadorias e com 23 % no total da tonelagem.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso de 386.997 kilometros, incluindo todos os serviços, sendo :

	Kilometros
Em serviço do trafego	281.321
" " " lastro e outros	103.676
Material rodante :	
Locomotivas, numero total	18
Carros de passageiros, especiaes	3
" " " de 1ª classe.	5
" " " " 2ª "	4
" " " mixtos.	10
Wagões para carvão e bagagem	6
" " animaes.	12
" fechados para mercadorias.	62
" abertos para mercadorias.	4
" plataforma	96
" de lastro	12
Numero total de wagões.	192

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa.

Consumo por locomotiva-kilometro :

		Custo
Carvão (kg.)	1,1	\$043
Lenha (m ³).	0,038	\$108
Oleo (kg.)	0,035	\$012
Estopa (idem).	0,004	\$002
Somma		\$165

Consumo de lubrificantes e estopa por 1.000 vehiculos-kilometro :

		Custo
Oleo (kg.)	2,056	\$561
Estopa (idem).	0,300	\$132
Somma		\$693

Apezar da redução feita no numero de operarios empregados nas officinas, estas satisfizeram perfeitamente ás necessidades do trafego da estrada, trazendo com a eficiencia necessaria todo o material rodante e de tracção. A redução do numero de trens diarios trazendo um melhor aproveitamento para esse material e diminuindo em muito o serviço do mesmo, contribuiu ainda para que se obtivesse esse estado de eficiencia.

VIA PERMANENTE

A linha está em bom estado e satisfaz perfeitamente ás necessidades do trafego, reduzido como se acha. Durante o anno não houve interrupção importante. Foram substituidos durante o anno 30.094 dormentes.

ACCIDENTES NA LINHA

Deram-se oito descarrilamentos, sendo dois por animaes na linha e seis por outros motivos.

Houve duas pessoas mortas, sendo um empregado da Estrada e outra pessoa extranha; houve quatro pessoas feridas, das quaes tres eram empregados da Estrada.

CONSTRUCÇÃO

Durante o anno a Estrada não inaugurou trecho algum novo, nem procedeu a trabalhos de construcção nos seus prolongamentos. Apenas em janeiro estiveram as suas turmas trabalhando no prolongamento do ramal de Itabira, mas apenas recolhendo materiaes e concluindo serviços inadiaveis para paralyzal-os completamente em fevereiro.

Linha de Curalinho á Diamantina

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	172:511\$775
Despeza	268:336\$409
Deficit	95:824\$634
Coefficiente de trafego.	153,54 %
Idem em 1914	172,91 %

A receita e a despeza nos dois ultimos annos constam dos quadros seguintes :

Receita

DESIGNAÇÃO	1915	1914	DIFFERENÇAS
Passageiros.	52:478\$300	67:442\$900	- 14:964\$600
Bagagens e encomendas	10:349\$300	9:736\$900	+ 612\$400
Mercadorias	105:326\$200	107:898\$600	- 2:572\$400
Animaes	386\$500	911\$300	- 524\$800
Vehiculos	138\$600	219\$900	- 61\$300
Telegrammas	1:062\$435	1:239\$775	- 177\$320
Armazenagens.	52\$100	83\$900	- 31\$800
Diversas e eventuaes.	1:997\$500	1:254\$800	+ 742\$700
Accessorios (commissão do imposto de transito).	700\$820	676\$470	+ 24\$350
	172:511\$775	189:464\$545	- 16:952\$770

Despeza

DESIGNAÇÃO	1915	1914	DIFFERENÇAS
Trafego :			
Serviço Central.	19:908\$275	27:157\$909	- 7:159\$634
Estações.	29:256\$939	32:695\$484	- 3:438\$542
Movimento	5:409\$937	5:431\$499	- 21\$562
Locomoção :			
Tracção	28:381\$752	51:954\$029	- 23:572\$277
Officinas e depositos	36:768\$443	36:450\$771	+ 317\$672
Via permanente :			
Conservação da linha	129:587\$082	155:425\$150	- 25:838\$068
Idem de edificios	1:808\$204	1:380\$753	+ 427\$451
Telegrapho.	5:125\$777	5:124\$843	\$934
Quota de fiscalização.	12:000\$000	12:000\$000	
	268:336\$409	327:620\$435	59:284\$026

Movimento de passageiros, bagagens e encomendas, animaes e mercadorias transportadas a qualquer distancia :

		Percurso médio	Kilom.
Passageiros de 1ª classe, n.	2.842	»	81,8
Idem de 2ª classe, n.	7.737	»	76,8
Total	10.579	»	—
Bagagens e encomendas, tons.	179,483	»	134,6
Animaes de montaria, n.	2	»	—
Idem (bois, vaccas e vitellas) n.	17	»	93,9
Idem (carneiros, porcos, etc.) n.	139	»	—
Mercadorias, tons.	16.174,240	»	46,0
Telegrammas : Pagando, n.	987	»	—
Idem gratis, em serviço do trafego n.	2.013	»	—

Receitas e despezas geraes do trafego, em serviço retribuido :

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA		POR TREM-KILOMETRO		POR DOIS EIXOS-VEHICULO-KILOMETRO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
	Receita . . .	1:164\$693	1:313\$719	3\$567	3\$481	\$394
Despeza. . .	1:751\$250	2:196\$307	3\$363	3\$820	\$592	\$664

Unidades de trafego :

UNIDADES	NUMEROS	PERCURSO MÉDIO
Passageiros-km.	793.260	78km, 2
Bagagens e encomendas, ton.-km.	24.173,407	134,6
Animaes-km.	16.724	93,9
Mercadorias, ton.-km.	745.623,932	46,0

Producto médio de um passageiro-kilometro	\$066
Custo " " " " " " "	\$081
Producto " " " uma tonelada-km. de mercadoria, bagagem e encomenda	\$150
Custo médio de uma tonelada-km. de mercadoria, bagagem e encomenda	\$243

O trafego dessa linha não apresentou melhoria em 1915, porquanto o que em geral produziu nesse anno o augmento de trafego nas estradas de ferro nacionaes foi o café, que não é produzido na zona servida pela linha.

E' esta uma linha nova, em zona de pequena producção agricola, com um traçado em difíceis condições de trafego, de modo que não ha esperanças de desaparecer o deficit na sua exploração. Poder-se-hia comtudo diminui-o sensivelmente com uma revisão conscienciosa das tarifas que procurasse attrahir uma parte da producção da zona do alto rio Dóce e do Jequitinhonha, de modo a evitar a concorrência que fazem os cargueiros conduzindo as cargas directamente para a estação de Curvello da E. de F. Central do Brazil e ainda a concorrência que fazem os dois ramaes desta estrada, o de Montes Claros desviando as cargas do alto sertão e o de Santa Barbara as do alto rio Dóce.

E' de tal modo precaria a situação da linha que até a Estrada de Ferro de Bahia e Minas lhe faz concorrência, desviando a producção do extremo norte de Minas.

A produção da zona propria da estrada é toda ella de mineração, principalmente de ouro e diamantes, productos que os passageiros levam consigo, sem pagar o respectivo frete, nem ser possível estabelecer fiscalização de modo a que venha a pagar-o.

A principal renda da linha é produzida pela importação. Para isso torna-se urgente a criação de um trafego mutuo com a E. de F. Central do Brazil, de modo a evitar as despesas de commissarios e de despachos em Currallinho.

O trafego se fez normalmente durante o anno. O numero de trens-kilometro que em 1914 foi de 54.224 passou ao de 48.164 em 1915, isto é, menos 6.060 durante o anno.

Em serviço de lastro e outros não remunerados o numero foi de 25.283 trens-kilometro, isto é, 5.680 mais que em 1914.

Durante o mez de dezembro a linha esteve interrompida durante tres semanas, com o arrombamento de um aterro no kilometro 92, devido a chuvas torrençiaes que então cahiram. O trafego, porém, não foi interrompido. A baldeação foi feita no local, não só de passageiros como ainda de mercadorias. E isto foi possível devido não só ao pequeno trafego que possui a estrada como ainda ao horario por demais folgado que se achava em vigor na estrada.

Hoje esse horario foi modificado de modo a melhor aproveitar o serviço do material e melhor servir a correspondencia com os trens da Central. A linha resente-se de falta de conservação e renovação de dormentes. O numero de dormentes substituidos durante o anno foi de 5.434, numero insufficiente, devido principalmente á qualidade inferior das madeiras dos dormentes empregados na construção.

O material rodante é em numero sufficiente e se acha todo elle em bom estado, quasi novo: o de tracção é porém insufficiente. A estrada possuía em 31 de dezembro apenas tres locomotivas capazes de fazer o serviço dos trens e, depois disso, cedeu uma, a mais possante, á administração da Central.

Torna-se necessaria a aquisição de duas outras de preferencia do typo Tenweel, classe 10-28-D ou mesmo 10-30-D.

LOCOMOÇÃO

O material rodante na linha de Currallinho á Diamantina é o seguinte :

Locomotivas	5
Carros de passageiros	7
Ditos para correio e bagagem	3
Wagões para animacs	6
Ditos fechados para mercadorias	41
Dito para inflammaveis	1
Ditos plataforma	25
Ditos de lastro	6
Total de vehiculos.	59

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa por locomotiva-kilometro :

		Custo
Carvão (kg.).	0,08	\$005
Lenha (idem).	69,7	\$133
Oleo (idem).	0,043	\$026
Graxa (idem).	0,000,1	\$000,1
Estopa (idem)	0,007	\$008
Custo por locomotiva-kilometro		\$172,1

Consumo de lubrificantes por 1.000 vehiculos-kilometro :

		Custo
Oleo (kg.).	1,209	\$769
Graxa (idem).	0,005	\$005
Estopa (idem)	0,206	\$254
Total do custo (idem)		\$1028

ACCIDENTES NA LINHA

Deram-se quatro descarrilamentos, sendo um por animaes na linha e tres por outros motivos. Houve uma pessoa morta, extranha ao pessoal da linha.

CONSTRUCÇÃO

A estrada não inaugurou nem construiu trecho algum novo. Desde o anno de 1914 que ella está toda inaugurada e com os seus trabalhos de construcção concluidos.

Estrada de Ferro do Norte

EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915 :

Praia Formosa a Entroncamento (cargas) 46^{km},138

Cessionaria — *The Leopoldina Railway Company, Limited*

Não gosa de garantia de juros

TRAFEGO

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita 2.552:964\$038
 Despesa 1.499:628\$270
 Saldo 1.053:335\$768

Tendo sido a receita propriamente do trafego de 2.535:400\$854, resultou para o anno de 1915 o coefficiente de trafego de 59,14 %, tendo sido em 1914 de 61,66 %. As receitas comparadas nos annos de 1914 e 1915 foram as seguintes :

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos	Quantidades	Productos
Passageiros (N.)	4.773.109	1.340:370\$300	4.334.031	1.311:942\$316	+ 439.178	+ 28:428\$184
Bagagens e encomendas (T.)	21.160,4	266:554\$800	21.121,2	292:537\$100	+ 45,2	- 25:932\$500
Animaes (N.)	2.177	4:671\$000	2.053	3:931\$300	+ 114	+ 740\$100
Carros (N.)	123	2:604\$000	130	2:703\$700	- 2	- 99\$700
Mercadorias (T.)	338.049	917:326\$894	353.563,4	790:903\$038	+ 31.435,6	+ 126:423\$905
Telegrammas (N.)	3.100	3:872\$880	2.351	1:693\$800	+ 749	+ 2:179\$260
Armazenagens	—	2:836\$000	—	2:958\$600	—	- 74\$700
Certificados	—	1:666\$000	—	920\$000	—	+ 737\$000
Commissão 4 % imposto	—	2:724\$324	—	530\$148	—	+ 2:194\$176
Rendas eventuaes	—	10:285\$000	—	12:952\$620	—	- 2:666\$600
		2.552:964\$038		2.421:081\$072		+ 131:882\$066

As despesas comparadas no anno de 1915-1914 foram as seguintes :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração	16:354\$990	24:962\$540	— 8:607\$550
Trafego	635:669\$900	722:343\$180	— 86:673\$280
Locomoção	615:881\$950	548:524\$240	+ 67:357\$710
Via permanente e edificios.	231:721\$430	186:376\$500	+ 45:344\$870
Totaes	1.499:628\$270	1.482:206\$520	+ 17:421\$750

ESPECIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS

	Kilogrammas
Café	138.669.204
Assucar	16.139.620
Aguardento	2.627.190
Algodão	3.671.240
Fumo	476.590
Madeiras	22.152.380
Cereaes	74.285.969
Sal.	6.647.420
Diversas de importação.	53.687.630
» » exportação.	69.691.834
Total.	388.049.077

DISCRIMINAÇÃO DOS PASSAGEIROS

Suburbios :			
1ª classe	4.056.641	268:955\$900	
2ª »	3.260.746	500:079\$300	
Total	4.317.387	—	769:035\$200
Interior :			
1ª classe	417.956	531:094\$000	
2ª »	37.766	50:241\$600	
Total	455.722	—	571:335\$600
			1.340:370\$800

DISCRIMINAÇÃO DAS BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Suburbios	5.013 ^t ,265	60:426\$000
Interior.	16.156 ^t ,153	206:128\$600
Total	21.169^t,418	266:554\$600

TRENS

	Numero	Percurso kilometros
Trens de passageiros (suburbios).	24.545	387.208
» » » (interior)	5.106	229.516
» » cargas	3.300	52.510
» » lastro	1.166	7.418
» em serviço da Estrada	2.208	9.329
Total geral	36.325	685.981

VEHICULOS

SERVIÇO REMUNERADO

Suburbios :		Percurso kilometros
Carros de 1ª classe	54.253	852.252
» » 2ª »	109.030	1.746.006
» bagagem	24.751	387.112
Interior :		
Carros de 1ª classe	15.748	708.454
» » 2ª »	2.553	114.640
» mixtos	2.553	114.876
» bagagem	5.106	229.516
» animais	2.919	55.046
Wagons fechados	38.009	715.516
» abertos	17.515	329.090

UTILIZAÇÃO DOS TRENS E VEHICULOS

Numero de passageiros embarcados :

Suburbios :		
1ª classe	1.056.641	
2ª »	3.260.746	4.317.387
Interior :		
1ª classe	417.956	
2ª »	37.766	455.722
Total		4.773.109

Numero de passageiros transportados a um kilometro :

Suburbios :		
1ª classe	10.566.410	
2ª »	32.607.460	43.173.870
Interior :		
1ª classe	18.702.328	
2ª »	1.199.501	19.901.829

PERCURSO DOS LOGARES OFFERECIDOS

Suburbios :		
1ª classe	35.894.584	
2ª »	104.959.960	140.854.544
Interior :		
1ª classe	32.053.328	
2ª »	10.345.480	42.398.808
Total		183.253.352

NÚMERO DE ANIMAES EMBARCADOS

		Percurso kilometros
Vacuum	1.573	27.354
Cavallar	417	17.442
Suino, caprino, etc.	185	7.909
Total	2.177	52.705

Numero de toneladas de bagagens e encommendas embarcadas :

Suburbios	5.013 ^t ,263
Interior	16.136 ^t ,153
Total	21.160^t,418

Numero de toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro :

	t.-k
Suburbios	53.399,725
Interior	718.098,336
Total	771.498,061

	t.-k
Toneladas de mercadorias embarcadas	388.049,077
” ” ” transportadas a um kilometro.	5.747.003,283

TELEGRAPHO

Particulares — Numero 3.100. Palavras 34.849.

LOCOMOÇÃO

COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Locomotivas

Carvão de pedra (kilogrammas).	8.289.482	341:608\$350
Lenha (metros cubicos)	2.879	12:450\$930
		354:059\$280
Oleos (kilogrammas)	22.189	7:882\$670
Estopa (idem)	4.570	2:120\$180
		10:002\$850

Vehiculos

Oleo (kilogrammas)	1.975	586\$320
Graxa (idem)	9	5\$240
Estopa (idem)	238	119\$240
		710\$800

Total — 364:772\$930.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

EM TRENS REGULARES E REMUNERADOS

		Percorso kilometros
Suburbios.	24.543	464.759
Interior	8.408	338.441

EM TRENS DE LASTRO (TRAFEGO)

1.166 percorreram 9.329 kilometros.

OFFICINAS

Reparação de locomotivas	34:241\$590
” ” carros	48:131\$680
” ” wagões.	17:312\$740
Total	99:686\$010

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUÍDO

Dormentes comuns	41.098
» especiais	219
Trilhos novos	7
Chapas de junção — pares	153
Parafusos de trilhos	2.622
Grampos	5.571
Chaves e cruzamentos	6
Lastro de pedra britada (m. cubicos)	1.228

SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO ORDINARIA

Nivelamento executado na extensão de 65.382 metros lineares com emprego de 1.646 trollies de terra e 668 de pedra.

Vallas limpas (metros lineares)	20.017
Valletas limpas (idem)	11.040
Exgottos limpos	2.303
Repregação	36.138
Juntas niveladas (numero)	26.323
Idem apertadas (idem)	150.922
Capinação (metros quadrados)	476.669
Roçada (idem)	201.602
Obras d'arte limpas (numero)	191
Passagens de nivel preparadas (idem)	42

Além dos serviços enumerados no quadro acima foram ainda executados os seguintes:

MOVIMENTO DE TERRAS

Reduziu-se apenas a 318 metros cubicos de terra, que foram transportados para reforçar o aterro do desvio do cruzamento na Parada do Rosario.

OBRAS D'ARTE

Foram substituidas as vigas de madeira nos pontilhões de 5^m,00 de vão, nos kilometros 26,974 e 29, por vigas metallicas.

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS

Na estação de Triagem concluiu-se a pintura da nova cobertura metallica. Calçou-se com uma camada de concreto a plataforma na extensão correspondente á dita cobertura, medindo 136 metros quadrados.

AMORIM

Concluiu-se a pintura da nova cobertura metallica. Revestiram-se as columnas de apoio com uma camada de concreto de cimento até 0^m,30 acima do nivel do terreno e concretizou-se a area abrangida pela mesma cobertura em uma extensão de 116 metros quadrados.

OLARIA

Ficou terminada a pintura da cobertura metallica e calçou-se com concreto a superficie do terreno comprehendida pela mesma cobertura, 116 metros quadrados.

BRAZ DE PINNA

Foi iniciada e concluida a montagem e cravação da nova cobertura metallica o ficaram assentados os caibros e as ripas.

VIGARIO GERAL

Demoliu-se parte do pavimento da plataforma para adaptar-se a nova cobertura metallica.

Ficou terminado o engradamento de madeira para a installação de uma cabine de signaes para segurança da circulação dos trens na rua D. Anna Nery.

Levantaram-se 1.000 metros da linha abandonada entre os kilometros 22 e 23,500, onde se fez o rebaixo do córte para melhorar o grade, aproveitando-se dahi a pedra britada para nivelamento e lastramento da linha no novo leito.

Para reforço e nivelamento da linha foram empregados 4.228 metros cubicos de pedra britada em diversos kilometros.

Entre os kilometros 36,739 e 39,346 foram construidos 5.175 metros correntes de cerca de arame com postes de trilhos usados e assentaram-se quatro portoiras para passagens de nivel.

Estrada de Ferro Central de Macahé

EXTENSÃO EM TRAFEGO.	42km,700
BITOLA	1 ^m ,00

Goza da garantia de juros de 6% ao anno sobre o capital maximo de 28:028\$241 por kilometro (decreto n. 10.121, de 15 de dezembro de 1888)

O capital empregado na construcção da Estrada, e sobre o qual o Governo paga juros, é de 4.496:805\$897, sendo o juro annual de 71:808\$354.

Cessionaria : The Leopoldina Railway Company, Limited, pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	59:404\$875
Despeza	40:313\$421
<i>Deficit</i>	80:908\$546
Coefficiente de trafego.	236,19 %
Em 1914.	263,28 %

As receitas, despesas e transportes comparados nos dois ultimos annos foram os seguintes :

Receita

ESPECIES	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros	3.400	7:511\$ 45	4.611	8:530\$000	- 1.211	- 1:018\$755
Bagagens e encomendas — K.	173.670	1:823\$300	142.630	1:531\$500	+ 40.040	+ 292\$100
Animas	16	80\$400	23	131\$700	- 7	- 51\$300
Mercadorias — K.	4.003.710	30:516\$300	2.744.992	22:403\$000	+ 1.317.733	+ 8:033\$300
Telegrammas — N.	240	232\$675	121	193\$250	+ 123	+ 30\$425
Diversas	—	10:200\$555	—	20:635\$026	—	- 1:425\$471
Totals.	—	50:404\$875	—	53:631\$076	—	+ 5:783\$793

Despeza

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração.	21:934\$691	22:548\$503	— 613\$812
Trafego.	15:539\$080	16:382\$020	— 842\$940
Locomoção.	22:900\$780	22:496\$560	+ 404\$220
Via permanente — Edifícios e Telegraphos	76:823\$670	77:721\$620	— 897\$950
Diversas	3:115\$200	2:230\$600	+ 884\$600
Totaes.	140:313\$421	141:379\$303	— 1:065\$882

O augmento da receita provém do maior movimento de alguns generos, como se pôde ver pelos seguintes numeros, pesos em kilogrammas, transportados nos dois ultimos annos :

	1915 Kgs.	1914 Kgs.
Café.	2.315.450	1.236.550
Assucar.	104.300	96.720
Fumo	10.480	6.470
Cercas.	789.330	432.410
Sal	111.550	92.790
Importação.	622.638	184.372
Totaes	3.953.748	2.040.312

Na verba « diversas » estão comprehendidas as seguintes despezas :

	1915	1914
Aluguel de wagões	2:138\$000	1:920\$000
Fretes de materiaes	977\$200	310\$600
Totaes	3:115\$200	2:230\$600

Houve um pequeno augmento nas despezas de locomoção, de aluguel de wagões e fretes dos materiaes de consumo, sendo menores todas as outras verbas, resultando a differença para menos de 1:065\$882, acima demonstrada.

PERCURSO DOS TRENS E VEHICULOS

Durante o anno circularam 797 trens com o percurso total de 22.507 kilometros, sendo :

Em serviços remunerados :

	N.	Klms.
Trens de passageiros	2	86
Idem mixtos.	313	13.459
Idem de cargas.	16	394
Totaes.	331	13.939

Em serviço de lastro e especiaes :

Trem especial	1	3
Trens lastro.	465	8.565
Totaes.	466	8.568
Totaes geraes	797	22.507

Compozeram os trens acima 1.879 vehiculos, que percorreram 61.383 kilometros, sendo :

Em serviço retribuido :

	N.	Klms.
Carros de passageiros.	327	14.061
Idem de animaes	24	1.032
Idem mixtos, bagagens e animaes	290	12.427
Wagões de mercadorias	536	21.443
Totaes.	1.167	48.963

Em serviços especiais e de lastro :

	N.	Klms.
Carros de passageiros.	11	43
Wagões fechados de mercadorias	11	43
Idem de lastro	690	42.334
Totaes.	712	42.420
Totaes geraes	1.879	61.383

DESPESAS MÉDIAS GERAES

	POR KILOMETRO DE LINHA	POR TREM-KILOMETRO	POR DOIS EIXOS- VEHICULOS
1915	3:224\$706	10\$060,2	1\$432,8
1914	3:209\$324	10\$203,2	1\$523,2

UNIDADES DE TRAFEGO

Durante o anno foram transportadas as seguintes unidades do trafego retribuidas, com os percursos médios respectivos:

Unidades	Numero	Percurso médio
Passageiros N.	128.182	36 ^h ,72
Bagagens e encomendas T.	6.970,4	40,13
Animaes N.	188,1	48,88
Mercadorias T.	173.591,6	42,41
Cargas T.	180.750,1	42,32

Sendo os carros de animaes e os wagões mixtos de bagagens e animaes utilizados em todos os transportes, simultaneamente, resumiremos todos os transportes de animaes, bagagens e mercadorias em uma só unidade de trafego « cargas » para determinar o seu producto médio e custo de transporte, em 1915:

Unidades	Producto médio	Custo do transporte
Passageiros	\$058,8	\$314,9
Cargas	\$179,3	\$533,2

LOCOMOÇÃO

Todo o serviço de tracção foi executado durante o anno por 1.224 locomotivas com o percurso total de 35.480 kilometros, sendo:

Em serviços remunerados (kilometros)	13.930
Em serviços da Estrada, manobras e locomotivas esco- teiras (idem)	21.541
Total geral	35.480

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopas em todos esses serviços foi:

	TOTAES		POR LOCOMOTIVAS-KILOMETRO	
	Kilo-grammas	Réis	Kilo-grammas	Réis
Carvão	149.074	6:210\$230	4,20	\$175,0
Lenha (equivalente: 8 ^{m3} =1.000 ^{kg})	23.750	824\$650	0,66	\$023,2
Oleo	524	183\$600	0,014	\$005,2
Estopa	121	56\$130	0,003	\$001,6
Veiculos:				
Por 1.000 vehiculos-kilometro:				
Oleo	408	120\$640	6,64	1\$965
Estopa	170	78\$900	2,76	1\$285

MATERIAL RODANTE

O material rodante acha-se em estado regular de conservação e a sua reparação foi effectuada nas officinas da Companhia, em Imbotiba, Porto Novo, Nictheroy, Alto da Serra e Cachoeiras.

VIA PERMANENTE

A linha ferrea continúa a dar passagem segura aos trens. Foram reparadas a estação de Glycerio e a casa do tur ma do kilometro n. 40.

Continuaram os serviços de reconstrucção dos encontros da ponte do kilometro en. 18.172, autorizados pelo decreto n. 11.062, de 12 de agosto de 1914. Depois de ter a Companhia despendido a somma de 50:326\$310 e pretendido construir as fundações do segundo encontro sobre estacadas, como anteriormente applicou em relação ao primeiro, verificou ser tal systema de construcção muito dispendioso, além de faltar a solidez requerida, pelo que solicitou do Governo Federal consentimento para construir essas fundações sobre tres cylindros de alvenaria de tijolo em argamassa de cimento.

Esses cylindros têm o diametro interior de dois metros e a grossura das paredes de 0^m,30; são afundados por meio de excavações no interior e pesos sobrepostos e construidos sobre bases circulares cortantes de cimento armado, sendo cheios de concreto fraco e sobre elles applicada uma camada de concreto reforçada com trilhos, a qual formará a base do proprio encontro.

Essa modificação se executa com regularidade, estando em sua totalidade já cheios de cimento fraco esses cylindros.

Estão afundados com uma média de 10^m,06 com uma carga estatica maxima de 128 toneladas para um delles.

O custo total da obra attingirá 81:904\$880.

O Governo approvou as respectivas plantas e esse orçamento pelo decreto n. 11.773, de 3 de novembro de 1915.

Foram feitas substituições de dormentés nos pontos precisos e até hoje não foi ainda cercada a via ferrea, medida tão necessaria para a segurança dos trens.

Na carpintaria e ferraria repararam-se as ferramentas e utensilios ainda aproveitaveis no serviço.

Examinou-se com toda a regularidade a linha telegraphica e os apparatus.

Além desses serviços, foram executados mais os seguintes:

Nivelamento (ms.)	12.340
» terra (m ³)	787
Vallas novas (ms.)	6.650
» limpas (idem)	1.250

Valletas novas (ms).	3.490
» limpas (idem)	800
Exgottos limpos (n.)	9.970
Repregação (ms.)	8.865
Juntas niveladas (n.)	2.373
Capinação (m ²)	168.280
Roadada (idem)	102.010
Fossos (n.)	17
Pontilhões desobstruídos (idem)	3
Boeiros (idem)	2
Material substituído:	
Dormentes (n.)	6.955
Trilhos (ms.)	136
Parafusos (n.)	1.800
Grampos (idem)	11.000
Chapas (idem)	1.288

ACCIDENTES

Julho 25 — O trem de lastro, ás 3,55 da manhã, rebocado pela locomotiva n. 46, no kilometro n. 18 pegou um homem que andava ao lado da linha e que se atirou na frente da locomotiva, morrendo instantaneamente.

Agosto 10 — A locomotiva n. 68, que rebocava o trem n. 57, pegou no kilometro n. 35 um boi, que tentava atravessar a linha, em frente á locomotiva.

Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama

EXTENSÃO EM TRAFEGO.	51 ^{km} ,440
BITOLA	1 ^m ,00

Gosa da 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 Federal 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	134:956\$425
Despesa	215:544\$097
<i>Deficit</i>	80:587\$672
Coefficiente de trafego.	159,71 %
Em 1914.	193,78 %

Comparados os transportes effectuados, as receitas e despesas nos dois ultimos annos, resultam os seguintes quadros:

Receita

ESPECIES	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros	11.360	18:915\$700	11.573	16:644\$700	+ 2.737	+ 2:301\$000
Bagagens e encomendas	1.056 t,9	6:550\$700	1.019,3	6:059\$100	+ 7,6	+ 491\$600
Animaes	191	253\$300	227	334\$300	- 36	- 20\$500
Mercadorias	11.823 t.	60:042\$300	7.031,5	36:653\$300	+ 4.191,5	+ 23:389\$000
Telegrammas	1.260	1:162\$435	823	1:117\$553	+ 433	+ 44\$932
Aluguel de locomotivas e vagões	-	45:814\$000	-	49:532\$000	-	- 3:718\$000
Armazõnagens e diversas	-	2:186\$940	-	6:590\$616	-	- 4:403\$676
Totaes	-	134:956\$425	-	116:932\$069	-	+ 18:024\$356

Despeza

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração geral.	26:424\$367	27:163\$818	- 739\$451
Trafego	21:931\$060	21:284\$550	+ 646\$514
Locomoção.	73:323\$360	54:986\$870	+ 18:336\$490
Via Permanente, edificios e telegraphos .	70:315\$010	85:714\$170	- 15:396\$160
Diversas.	23:550\$300	16:193\$490	+ 7:356\$810
Totaes.	215:544\$097	205:339\$898	+ 10:204\$199

Nas despesas diversas estão comprehendidas as seguintes verbas:

	1915	1914
Aluguel de locomotivas.	6:313\$000	3:332\$000
Aluguel de vagões	5:773\$000	4:869\$000
Transporte de materiaes	11:464\$300	7:992\$490
Totaes	23:550\$300	16:193\$490

O augmento da receita provém da maior somma de transporte effectuados em passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias.

Os transportes de mercadorias estão representados pelos seguintes pesos em kilos nos dois ultimos annos.

	1915	1914
Café	5.994.120	2.740.240
Assucar	408.440	285.950
Aguardente	86.590	64.100
Madeiras	28.940	610
Fumo	21.180	16.720
Cereaes	2.695.220	2.592.897
Sal.	389.860	348.570
Importação	2.935.381	1.098.340
Exportação	784.080	484.115
Totaes	13.343.811	7.631.542

O augmento da despeza provém do maior consumo do material no serviço da tracção dos trens e de maior somma de reparações effectuadas no material rodante;

no maior percurso do material de outras linhas na linha do prolongamento como nos transportes de materiaes pagos ás outras linhas onde se effectuaram.

Na via permanente diminuiu a despeza por terem sido menores todas as despesas de conservação ordinaria e extraordinaria da linha.

PERCURSO DOS TRENS E DOS VEHICULOS

Durante o anno correram a linha 875 trens com o percurso total de 36.225 kilometros e rebocando 4.375 vehiculos, que fizeram o percurso total de 145.420 kilometros, sendo:

Trens:

	Numeros	Percurso Kilometros
Passageiros	6	139
Mixtos	658	33.558
Cargas	44	1.041
Em serviço da Companhia	—	—
Especiaes	33	868
Lastro	134	619
Totaes	875	36.225

Vehiculos:

Passageiros	735	36.231
Mixtos, bagagens e animaes.	658	33.614
Animaes.	658	17.549
Mercadorias.	1.949	55.761
Totaes	4.000	143.155
Em serviço da Companhia:		
Passageiros	48	1.450
Lastro	327	815
Totaes	375	2.265
Totaes geraes.	4.375	145.420

DESPEZAS MÉDIAS GERAES

	Por kilometro de linha	Trem-kilome- tro	Dois eixos ve- hiculo-kilometro
1915	4:190\$203	6\$204,8	\$752,8
1914	3:991\$833	6\$667,7	\$910,7

Para o calculo de trens e vehiculos só foram considerados os percursos retribuidos.

UNIDADES DE TRAFEGO

Foram os seguintes os numeros das unidades de trafego, retribuidos, transportados e seus respectivos percursos médios:

	Numero	Percurso médio
Passageiros (n.)	312.814	21 k, 78
Bagagens e encomendas (t.)	38.938,4	36,84
Animaes (idem)	1.031,6	27,15
Mercadorias (idem)	342.608,9	28,98
Cargas (idem).	382.578,9	29,61

Sendo os carros de animaes e os wagões mixtos de bagagens e animaes utilizados em todos os transportes, simultaneamente, resumiremos todos os transportes de animaes, bagagens e mercadorias em uma só unidade de trafego «cargas» para determinar o seu producto medio e custo de transporte, em 1915:

Unidades	Producto medio	Custo de transporte
Passageiros	\$060,56	\$174,66
Cargas	\$174,72	\$422,91

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realisaram o percurso total de 40.200 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

O consumo total de combustível, lubrificantes e estopa com o serviço dos trens foi o seguinte:

Locomotivas :

Carvão (kg.)	433.114	17:618\$430
Lenha (m ³)	159	090\$390
Oleo (kg.)	561	194\$620
Estopa (kg.)	69,5	32\$390
Total	—	18:535\$830

Consumo medio por locomotiva-kilometro :

Carvão (kg.)	10,76
Lenha (m ³)	0,004
Oleo (idem)	0,014
Estopa (idem)	0,0017

Vehiculos :

	Kgs.	
Oleo	499	146\$650
Estopa	211	97\$830

O material rodante acha-se em estado regular de conservação e todo elle foi reparado por conta das estradas, nas diversas officinas da Companhia.

VIA PERMANENTE

E' regular o estado de conservação da linha. Foram terminadas as reconstrucções da ponte do kilometro 43,150 e dos boeiros dos kilometros 46,472 e 47,916 ; realizados diversos serviços nas estações, sendo que os executados na estação do Triumpho não melhoraram as suas más condições.

A linha continúa a não ser cercada.

Foram executados mais os seguintes serviços :

Nivelamento (m ²)	29.811
" terra (m ³)	7.926
" pedra (idem)	39
Vallas novas (m ²)	1.625
" limpas (idem)	130
Valletas novas (idem)	35.581
" limpas (idem)	10.100
Exgottos limpos (n.)	87.232
Repregação (m)	22.974
Juntas niveladas (n.)	2.428
Capinação (m ²)	286.420
Roçada (idem)	128.205
Fossos (n.)	363

tendo sido substituido o seguinte material :

Dormentes (n.)	8.538
Trilhos (m ²)	59
Parafusos (n.)	2.758
Grampos (idem)	22.000
Chapas de junção (idem)	4

ACCIDENTES

No dia 27 de novembro a locomotiva n. 445, rebocando o trem n. 59, ás 16 horas e 45 minutos, apanhou um homem no kilometro n. 31, que estava bastante alcoolizado, causando-lhe ferimentos.

Estrada de Ferro Carangola e seus dois ramaes de Itabapoana e Poço-Fundo

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Kilometros
Linha principal (tronco)	168,432
Ramal de Itabapoana	20,593
Ramal de Poço-Fundo	37,900
	<hr/>
Extensão total	226,925

GARANTIA DE JUROS

Por decreto n. 5.822, de 12 de dezembro de 1874, foi concedida, durante 20 annos, fiança de juros de 7 % ao anno, garantida pela lei provincial n. 4.876, de 6 de junho de 1873, e a garantia de egual juro por mais 10 annos, sobre o capital maximo de 5.000:000\$000.

Por decreto n. 6.418, de 9 de fevereiro de 1876, foi elevado a 6.000:000\$ o capital maximo garantido pelo Estado á Companhia Leopoldina, cessionaria dessa Estrada e por decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898, foi essa concessão, conjuntamente com outras, transferida á The Leopoldina Railway Company, Limited.

Por decreto n. 4.269, de 9 de dezembro de 1901, foi reduzida a taxa de garantia de juros de 7 % para 6 % ao anno sobre o mesmo capital maximo de 6.000:000\$, empregado na construção dessa Estrada e dos seus dois ramaes.

Por aviso n. 834, de 27 de abril de 1897, determinou o Governo que o capital garantido de 6.000:000\$ devia ser considerado constituido de uma parte ouro, £ 393.700 = 3.499:555\$555, e outra papel 6.000:000\$ = 3.499:555\$555 + + 2.500:444\$444, em virtude da autorização concedida por despacho de 21 de maio de 1881, á antiga companhia cessionaria, para contrahir um empre-timo externo da importancia de 3.700:000\$00, sendo a responsabilidade annual do Governo de £ 27.559 relativamente á parte ouro, e de 173:031\$111, relativamente á parte papel.

A garantia de juros de que gozou essa Estrada terminou no dia 20 de março do anno de 1905, entrando ella nessa data no periodo da reversão da importancia dos juros pagos pelo Estado durante o prazo de 30 annos.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	1.687:404\$429
Despeza	1.387:407\$835
	<hr/>
Saldo	299:993\$394
Coefficiente de trafego	82,27 %
Idem no anno anterior	75,76 %

Quadro comparativo da receita nos dous ultimos annos

VERBAS	1915	1914	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Passageiros	219:500\$739	246:451\$477	—	26:590\$738
Mercadorias	4.156:759\$750	899:878\$390	256:881\$360	2:975\$200
Bagagens e encomendas.	39:464\$500	42:439\$700	—	
Animaes	12:023\$100	9:606\$700	2:416\$400	
Telegrapho	2:685\$874	2:370\$661	315\$213	
Rendas diversas e even- tuaes	37:303\$680	25:786\$025	11:517\$055	
Comissão de 4 % do im- posto de transitio	1:024\$988	271\$296	753\$692	
Carros	365\$600	195\$500	170\$100	
Armazenagens	3:378\$000	2:241\$700	1:136\$300	
Certificados	499\$100	670\$500	—	171\$400
Aluguel de wagons	59:145\$000	59:145\$000	—	—
Serviços prestados á E. F. de Itapemirim	—	18\$750	—	18\$750
Transportes por conta da Companhia	18:096\$436	82:622\$718	—	64:526\$282
Total	1.350:306\$767	1.371:399\$017	178:007\$750	94:282\$370
Quota das despesas da E. F. de Itapemirim	136:794\$662	121:150\$650	15:644\$012	
Total geral	1.687:101\$429	1.492:549\$667	194:551\$762	

Observação — A verba de 136:794\$662, com o titulo Quota das despesas da E. F. de Itapemirim, corresponde ás despesas que a E. F. Carangola faz com o trafego dessa Estrada, que não possui material rodante; assim se consegue separar as despesas exclusivas da Carangola para comparal-as com a sua receita.

Quadro da despesa em 1915

Designação:	Totais
Administração superior	114:553\$370
Trafego:	
Serviço central	9:194\$440
" de trens	53:836\$070
" " estações	119:614\$380
Locomoção:	
Serviço central	7:867\$000
Tracção	246:120\$200
Officinas	112:391\$668
Almoxarifado	17:852\$510

Via permanente :	
Serviço central.	15:425\$333
Conservação ordinaria.	229:819\$909
" extraordinaria.	262:878\$083
Polícia e vigilância.	11:549\$140
Telegrapho	3:582\$000
Transporte de materiaes	45:928\$900
Total	1.250:613\$173
Quota das despesas da E. F. de Santo Eduardo ao	
Cachoeiro de Itapemirim.	136:794\$663
Despeza total geral	1.387:407\$835

Observações — O saldo verificado no anno de 1913 não foi maior por ter sido incluída na despesa de custeio a quantia de 292:729\$453, importancia das despesas feitas, durante o segundo semestre desse anno, com a substituição dos antigos trilhos de 20^k,0 por metro corrente e em mão estado, por outros de 25 e 37 kilos por metro corrente, nos trechos comprehendidos entre as Estações de Murundú e Cardoso Moreira e entre os kilometros 116 e 133 da Estrada de Ferro Carangola (linha tronco).

Receita total das estações

ESTAÇÕES	PRIMEIRO	SEGUNDO	NOS DOIS
	SEMESTRE	SEMESTRE	SEMESTRES
Campos.	198:880\$313	196:410\$231	394:990\$544
Travessão	25:840\$840	35:820\$470	61:670\$310
Guandú.	10:579\$230	14:319\$664	24:898\$894
Conselheiro Josino.	22:871\$400	26:566\$248	49:437\$648
Villa Nova	19:452\$044	22:392\$798	41:844\$842
Murundú	15:272\$521	19:019\$038	34:291\$559
Cardoso Moreira	5:883\$654	8:898\$522	14:782\$176
Moução	7:898\$102	8:496\$108	16:394\$210
Paraiso	10:889\$888	14:436\$604	25:326\$462
S. Caetano.	2:039\$866	3:843\$836	5:883\$722
S. Domingos	10:196\$750	11:667\$314	21:864\$064
Itaperuna	20:968\$454	32:347\$686	53:316\$140
Bananeiras.	15:252\$754	18:332\$232	33:584\$986
Natividade	33:861\$548	61:423\$006	115:285\$454
Porciuncula	23:370\$382	26:340\$720	49:711\$102
Retiro	9:673\$294	9:896\$810	19:573\$104
Lage.	10:650\$976	17:866\$776	28:526\$752
Patrocínio	6:589\$132	5:709\$696	12:298\$828
Santa Barbara.	5:982\$440	5:651\$868	11:634\$278
Santo Eduardo	192:814\$452	340:770\$424	433:584\$876
Total	668:978\$980	779:919\$971	1.448:898\$951

Quadro da despesa comparada nos dous ultimos annos

DESIGNAÇÃO	1915	1914	DIFERENÇAS
Administração e direcção geral . . .	414:553\$370	417:750\$164	— 3:203\$504
Trafego	482:644\$890	190:264\$009	— 7:619\$119
Locomoção	384:231\$378	395:412\$055	— 40:880\$677
Via permanente	519:672\$435	221:889\$295	297:783\$140
Telegrapho	3:382\$000	3:333\$500	46\$500
Transporte de materiaes	45:928\$900	81:134\$870	— 35:205\$970
Totacs	1.250:613\$473	4.009:604\$893	240:918\$280

Quadro do movimento financeiro nos ultimos cinco annos

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	COEFFICIENTE DE TRAFEGO
1911	958:784\$452	918:328\$259	40:456\$193	93,78 %
1912	1.162:278\$349	926:695\$448	235:582\$921	79,73 %
1913	1.369:656\$754	1.204:948\$448	364:708\$306	76,76 %
1914	1.492:549\$667	1.430:845\$543	361:704\$124	75,76 %
1915	1.687:401\$429	1.387:407\$835	299:693\$594	82,27 %

Observação — Acham-se incluídas neste quadro as quotas das despesas da Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim com o trafego feito com material da Estrada de Ferro Carangola.

TRAFEGO

PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno o serviço do trafego foi feito por 12.883 trens, que percorreram 412.034 kilometros, sendo :

Em serviço remunerado :

214 trens de passageiros com o percurso kilom. de	14.937
2.602 trens mixtos com o percurso kilom. de	186.028
4.626 trens de carga com o percurso kilom. de	163.893
7.442 trens total com o percurso kilom. de	364.878

Em serviço não remunerado :

4.169 trens especiaes com o percurso kilom. de.	40.172
1.272 trens de lastro com o percurso kilom. de.	6.984
5.441 trens total com o percurso kilom. de	47.156

PERCURSO DOS VEICULOS

Os diversos carros e wagões effectuaram o percurso de 3.066.593 kilometros, sendo :

	Kilometros
Carros de passageiros	311.671
” especiais de passageiros (serviço gratuito)	8.939
Wagões de bagagens e encomendas	196.281
Ditos de animais	138.362
” ” mercadorias	2.324.032
” ” lastro (serviço gratuito)	87.308
Total	3.066.593
Taxa de utilização dos vehiculos de passageiros	26,44 %
Idem ” ” ” ” ” bagagens e encomendas	4,89 %
Idem de utilização dos vehiculos de mercaderia	30,88 %

O serviço do trafego da Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim com material rodante da Estrada de Ferro Carangola foi feito por 2.164 trens, que percorreram 138.590 kilometros, sendo :

	Kilometros
208 trens de passageiros com o percurso de	19.344
730 trens mixtos com o percurso de	67.888
960 trens de cargas com o percurso de	67.112
88 trens especiais com o percurso de	2.890
178 trens de lastro com o percurso de	1.356
<u>2.164 total com o percurso de</u>	<u>138.590</u>

Movimento de passageiros na Estrada de Ferro Carangola e seus dous ramaos :

	Km.
42.411 passageiros de 1ª classe com percurso médio de	46,46
59.866 ditos de 2ª classe com percurso médio de	29,34
<u>102.277</u>	

Foram transportados por conta do Governo Federal :

	Km.
140 de 1ª classe com percurso médio de	78,87
395 ” 2ª ” ” ” ” ” ” ” ” ”	74,36

Foram transportados por conta dos governos estaduais :

	Km.
200 de 1ª classe com percurso médio de	46,14
383 ” 2ª ” ” ” ” ” ” ” ” ”	102,20

O numero de passagens gratuitas concedidas pela companhia foi :

	Km.
480 de 1ª classe com percurso médio de	71,89
787 ” 2ª ” ” ” ” ” ” ” ” ”	78,03

Observações — No numero das passagens gratuitas estão incluidas as dos fiscaes do Governo Federal e as dos empregados da Companhia em serviço da Carangola. A Companhia emitta tambem cadernetas kilometricas de tres, seis e doze mil kilometros por preços reduzidos, a saber: de 3.000^{km.}0 por 203%, de 6.000^{km.}0 por 369% e de 12.000^{km.}0 por 664%, estando neste preço incluida a importancia do imposto de transito. Ella concede ainda aos passageiros representantes de casas commerciaes de importação, o abatimento de 20 % sobre os preços das cadernetas kilometricas de seis e doze mil kilometros, mas este abatimento deve ser extensivo a todo e qualquer passageiro e pelas leis em vigor o Governo pode obrigar-a a fazel-o.

Movimento de bagagens e encomendas :

	T
Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia	1.605,619
	K.
Transporte médio de uma tonelada	65,28
Foram transportados mediante requisições :	
Por conta do Governo Federal :	Km.
8 ^t ,840 com o percurso médio de	71,35
Por conta dos Governos dos Estados :	Km.
3 ^t ,450 com o percurso médio de	107,57
Em serviço da Companhia :	
Numero de toneladas transportadas :	Km.
30 ^t ,152 com o percurso médio de.	72,49

MOVIMENTO DE ANIMAES

Numero de animaes transportados 4.708 com o percurso médio de 72 ^{km} ,24, sendo:	
Animaes de montaria	395
Bois e vaccas.	211
Cães, porcos e carneiros	4.102

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

	T.
Numero de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia	182.290,879
	Km.
Percurso médio de uma tonelada	58,58
Foram transportadas mediante requisições :	
Por conta do Governo Federal :	Km.
446 ^t ,537 com o percurso médio de	63,91
Por conta dos Governos Estadoaes :	Km.
1.546 ^t ,730 com o percurso médio de	18,27
Em serviço da Companhia :	
Numero de toneladas transportadas :	Km.
29.381 ^t ,835 com o percurso médio de.	50,43

• Quadro dos transportes de mercadorias nos dois ultimos annos

DESIGNAÇÃO	1915	1914
	T	T
Café	27.956,090	16.724,140
Assucar	3.758,870	3.099,860
Algodão	11,820	—
Aguardente	1.392,160	738,910
Fumo	34,240	23,430
Sal	2.479,940	1.725,780
Cereaes	19.324,370	10.795,557
Madeiras	22.817,085	14.634,120
Diversas de importação.	8.436,089	10.493,255
Idem de exportação.	96.080,215	97.947,729
Total	182.290,879	156.182,781

Observações — No grande numero de toneladas de mercadorias sob a denominação de diversas de exportação estão incluídas certas mercadorias que deviam ser também especificadas, de modo a se conhecer o progresso da zona servida por essa Estrada.

TARIFAS

Continuam ainda em vigor nesta Estrada 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.

O resultado do imposto de transitio arrecadado nos dois ultimos annos foi o seguinte :

Imposto de transitio arrecadado em 1914	6:782\$400
” ” ” ” ” 1915	25:624\$700
Diferença para mais em 1915	18:842\$300

O resultado das percentagens correspondentes foi :

Em 1914 (%).	2,755
” 1915 (idem).	11,671
Diferença para mais em 1915	8,916

A cobrança desse imposto, que era de 10 % sobre o preço total da passagem de 20% ou de preço inferior até 5\$, preço das passagens isentas de imposto, foi augmentada pelo Congresso para o exercicio de 1915 para 20 %, ficando isentas de imposto as passagens de preço inferior a mil réis, sendo esta a unica razão que e'evou em 1915 a importancia desse imposto.

Si se examinar, porém, o quadro anterior, se verificará que o seu augmento se produziu á custa da reduçcão da receita de passageiros e portanto do numero dellos, que baixou de 109.597 em 1914 a 102.277 em 1915.

O; passageiros de primeira classe transportados em 1914 foram 47.423 e os transportados em 1915 foram 42.411, havendo uma differença para menos em 1915 de 5.012 passageiros de primeira classe.

Os de segunda classe em 1914 foram 62.174 e em 1915 59.866, havendo, portanto, uma differença para menos em 1915 de 2.308 passageiros de segunda classe.

Essa grande differença entre as duas reduçções é natural e se verifica em todas as vias-ferreas, desde que se augmenta de uma mesma percentagem os preços das passagens de ambas as classes : os de primeira premiados pelo preço elevado sacrificam

o seu conforto e passam a viajar em segunda classe e muitos desta ultima abandonam a propria via-terrea e voltam aos primitivos meios de locomoção.

Si esse imposto, em lugar de ter sido elevado fosse reduzido a 10 % sobre 40 % do preço da passagem, pois, é esta, exclusivamente, a parte que corresponde ao preço de tracção de passageiros, sendo a outra (960 %) destinada á conservação da via-permanente e ao premio e amortização do capital n'ella empregada; si fosse assim cobrado sem isenções, que produzem desigualdades no tratamento dos passageiros e que se procura sempre evitar em todas as vias ferreas, elle teria produzido em 1915, apenas 8:782\$430, mas em compensação não dificultaria a locomoção dos habitantes de zonas longinquas dos centros civilizados.

Examinando-se ainda o quadro anterior verifica-se na columna das porcentagens, que estas sómente nas estações intermedias se approximam da porcentagem de 20 % sobre o preço da passagem, como foi determinado pelo Congresso, ficando nas estações terminaes muito inferiores a ella.

Esta anormalidade provém da escripturação feita pela Companhia, que manda lançar em cada estação o imposto correspondente ao preço do percurso total da passagem, muito embora tenha elle de ser feito em outras linhas da mesma Companhia; e do mesmo modo, manda escripturar nas estações terminaes, como pertencentes a outras linhas, impostos de transito, que em parte pertencem á Carangola.

Deste modo, como se vê, não se pôde estudar qual a arrecadação feita e quaes os effeitos da isenção do imposto nas passagens de preço inferior a 4\$000.

E' o respectivo engenheiro fiscal de parecer que seria conveniente que a conta de receita do imposto de transito arrecadado em cada uma das estações, fosse levada apenas a correspondente ao percurso do passageiro na Carangola, de modo a se verificar qual a importancia produzida por esse imposto, correspondente a essa via-ferrea, unico meio de se conhecer quaes os effeitos que elle pôde produzir na locomoção dos passageiros e na vida economica da Companhia.

MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS

Foram transmittidos 2.331 telegrammas em serviço remunerado, seis em serviço do Governo Estadual e 125.184 em serviço da Companhia.

Receitas e despesas médias geraes do trafego em serviço retribuido

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA		POR TREM-KILOMETRO		POR DOIS EIXOS-VEHICULO-KILOMETRO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
	Receita	6:952\$048	6:149\$771	4\$249	4\$202	\$260
Despeza	5:608\$431	4:527\$780	3\$427	3\$094	\$210	\$212

UNIDADES DE TRAFEGO

As unidades de trafego de serviços retribuidos e os respectivos percursos médios foram os seguintes :

UNIDADES	NUMEROS	PERCURSOS MÉDIOS KILOMETROS
Passageiros-kilometro	3.726.534	36,44
Bagagens e encomendas Tons.-km.	104.813,684	65,28
Animaes-kilometro	340.121	72,24
Mercadorias — T.-kilometro	10.678.498,024	58,28

Receita e despeza médias por unidade do trafego

UNIDADES	PRODUCTO MÉDIO	CUSTO DO TRANSPORTE
Passageiros-kilometro	\$038,92	\$035,21
Bagagens e encomendas Tons.-km.	\$376,32	\$792,45
Animal-kilometro	\$035,35	\$170,73
Mercadorias Tons.-km.	\$108,36	\$091,63

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 Carangola, no serviço do trafego e conservação da linha da Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. O consumo total de combustível e lubrificantes nessas duas estradas foi nos dois semestres do anno proximo passado o indicado no quadro seguinte :

COM AS LOCOMOTIVAS	PESO EM KILOS	PRODUCTO
Carvão de pedra	2.461.471	101:208\$190
Lenha (metros cubicos)	24.592	106:378\$660
Graxa	173	126\$520
Estopa	3.036	1:403\$630
Oleos e kerosene	16.317	5:723\$000
Com os vehiculos :		
Graxa	83	51\$640
Estopa	1.210	564\$100
Oleos	7.306	2:167\$940
Kerosene	35	7\$070
Total.	—	217:632\$750

Observações — O consumo total de combustível e lubrificantes nos dois semestres do anno de 1914 foi de 185:541\$100, havendo, portanto, em 1913, a diferença para mais de 32:091\$650, diferença essa, em grande parte determinada pelo transporte dos materiaes destinados á renovação da linha nos trechos já mencionados.

Consumo médio de combustível, lubrificantes e estopa por locomotiva-kilometro :

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	CUSTO
Carvão (kg.)	3,861	\$159
Lenha (metros cubicos).	0,038	\$167
Oleo e kerosene (kg.)	0,023	\$009
Graxa (idem)	0,0003	\$000,2
Estopa (idem)	0,006	\$000,8
 Somma.	—	\$336

Consumo médio de lubrificantes e estopa por 1.000 vehiculos-kilometro :

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	CUSTO
Oleo e kerosene (kg.)	1,883	\$338
Graxa (idem)	0,022	\$013
Estopa (idem)	0,317	\$145
 Somma.	—	\$716

PERCURSO DO MATERIAL RODANTE

O percurso do material rodante nas duas estradas Carangola e nos dois ramaes e Itapemirim, em 1913, foi o seguinte:

NA ESTRADA DE FERRO CARANGOLA E RAMAES

Locomotivas	Kilometros
7.442 em serviço ordinario com o percurso de	420.311
4.169 » » especial com o percurso de	40.172
1.272 » » de lastro com o percurso de	9.382
<hr/> 12.883 com o percurso total de	<hr/> 469.765

PERCURSO DOS CARROS E WAGÕES

CARROS ESPECIAES

Numero	Kilometros
121 em serviço especial com o percurso de	8.939

CARROS DE PRIMEIRA CLASSE

1.246 em serviço ordinario com o percurso de	88.204
--	--------

CARROS DE SEGUNDA CLASSE

732 em serviço ordinario com o percurso de 49.972

MIXTOS DE PRIMEIRA E SEGUNDA CLASSE

2.143 em serviço ordinario com o percurso de 173.493

CARROS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

1.677 em serviço ordinario com o percurso de 133.165

CARROS DE ANIMAES

1.464 em serviço ordinario com o percurso de 138.362

MIXTOS DE BAGAGENS E ANIMAES

1.120 em serviço ordinario com o percurso de 43.116

WAGÕES FECHADOS CARREGADOS E VASIOS

36.630 em serviço ordinario com o percurso de 1.393.161
 44 " " especial com o percurso de 2.263

WAGÕES ABERTOS CARREGADOS E VASIOS

24.341 em serviço ordinario com o percurso de 930.871
 3.528 " " especial com o percurso de 63.047
 4.627 " " de lastro com o percurso de 21.398

77.893 com o percurso total de 3.066.593

NUMERO TOTAL DE WAGÕES

Numero	Kilometros
69.573 em serviço ordinario com o percurso de	2.970.346
3.693 " " especial com o percurso de	74.849
4.627 " " de lastro com o percurso de	21.398
77.893 com o percurso total de	3.066.593

NA ESTRADA DE FERRO SANTO EDUARDO AO CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

Locomotivas	Kilometros
1.898 em serviço ordinario com o percurso de	160.747
157 " " especial " " " " "	4.867
178 " " de lastro " " " " "	2.166
2.233 com o percurso total de	167.780

PERCURSO DOS CARROS E WAGÕES

CARROS ESPECIAES

Numero	Kilometros
30 em serviço especial com o percurso de	2.232

CARROS DE 1ª CLASSE

1.202 em serviço ordinario com o percurso de 116.762

CARROS DE 2ª CLASSE

730 em serviço ordinario com o percurso de 67.838

CARROS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

911 em serviço ordinario com o percurso de 85.581

CARROS DE ANIMAES

730 em serviço ordinario com o percurso de 67.230

WAGÕES FECHADOS CARREGADOS E VASIOS

5.198 em serviço ordinario com o percurso de 289.544
 7 " " especial " " " " 210

WAGÕES ABERTOS CARREGADOS E VASIOS

3.450 em serviço ordinario com o percurso de 193.036
 205 " " especial " " " " 7.072
 601 " " do lastro " " " " 2.863

 13.124 com o percurso total de 832.355

NUMERO TOTAL DE WAGÕES

Numero	Kilometros
12.381 em serviço ordinario com o percurso de	819.978
242 " " especial " " " "	9.514
601 " " do lastro " " " "	2.863
<hr/>	
13.124 com o percurso total de	832.355

NA ESTRADA DE FERRO CARANGOLA E RAMAES

Numero	Percurso total
66 locomotivas que percorreram até 10.000 ^{km} ,0	99.922
19 " " " " de 10.000 ^{km} ,0 a 20.000 ^{km} ,0	233.419
8 " " " " " 20.000 ^{km} ,0 a 30.000 ^{km} ,0	136.424
<hr/>	
93	469.765

NA ESTRADA DE FERRO SANTO EDUARDO AO CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

Numero	Percurso total
77 locomotivas que percorreram até 10.000 ^{km} ,0	167.780
— " " " " de 10.000 ^{km} ,0 a 20.000 ^{km} ,0	—
— " " " " " 20.000 ^{km} ,0 a 30.000 ^{km} ,0	—
<hr/>	
77	167.780

OFFICINAS

Funcionaram com toda a regularidade as oficinas da Estrada de Ferro Carangola, situadas á margem esquerda do Rio Parahyba, em Campos.

Nellas foram executadas as reparações das locomotivas dessa Estrada e as de algumas de outras linhas da mesma Companhia, com excepção apenas das reparações dependentes da fundição de ferro, que foram feitas em outras oficinas de propriedade dessa Companhia e das grandes reparações que exigem possantes machinas operatrizes.

As importancias despendidas com as reparações executadas nessas outras officinas, que são as de Imbityba, as de Porto Novo e as de Cachoeiras, foram devidamente verificadas e apuradas nas tomadas de contas dos dois semestres do anno proximo passado.

As despesas feitas nas officinas da Carangola durante o anno de 1915 importaram em 112:391\$668, sendo :

Com o pessoal	75:359\$378
Com o material.	37:032\$290
Total	<u>112.391\$668</u>

As despesas feitas nas mesmas officinas no anno de 1914 importaram em 127:376\$115, sendo :

Com o pessoal	76:872\$605
Com o material.	50:503\$510
Total	<u>127:376\$115</u>

Observações — Houve, portanto, a differença para menos em 1915 de 14:984\$447.

Classificação e estado das locomotivas da Carangola em 31 de dezembro de 1914

TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO		PESO DAS LOCOMOTIVAS EM MARCHA		PESO DO TENDER CARREGADO			CAPACIDADE DO TENDER			PESO TOTAL EM MARCHA LOCOMOTIVA E TENDER		COEFICIENTE DE ADHÉRENÇA		CALDEIRA				PISTÕES		RODAS MOTRIZES		NÚMERO DAS LOCOMOTIVAS E NOMES DOS FABRICANTES	
	Adherente	Total	Kilos	M3	Kilos	Litros	M3	Kilos	Carvão	Lenha	Kilos	M3	1/6	1/3	1/6	1/3	1/6	1/3	1/6	1/3	Curso	Diametro		Numero
Passageiros	3	46.104	25.475	13.260	4.540	4.540	3.003	5,0	43.333	4/6	4,0	38.000	1/3	5,79	55,50	2,602	9,3	0,457	0,380	M	4	1,401	61, 66, 63, R. Steph.	
»	1	13.000	22.000	11.000	4.000	4.000	3.000	4,0	38.000	1/3	6,25	56,93	1/3	5,79	55,50	2,602	9,3	0,457	0,380	M	4	1,401	65, S. Stewart.	
»	1	14.000	23.400	13.000	4.540	4.540	3.000	5,0	41.900	1/6	6,88	65,74	1/6	6,88	65,74	2,895	40,7	0,457	0,381	M	8	0,970	73, Baldwin.	
Consolidation	1	23.000	27.000	13.000	6.000	6.000	4.000	6,0	45.000	1/3	7,05	89,53	1/3	7,05	89,53	3,655	40,7	0,508	0,407	M	8	0,970	119, Baldwin.	
»	8	23.000	32.000	26.000	6.750	4.500	4.500	8,0	53.000	1/4	6,02	55,16	1/4	6,02	55,16	2,622	40,7	0,453	0,357	M	6	1,040	120, 122, 123, 124, 125, 127, 124, 135.	
Mogul	2	24.000	25.000	13.000	4.540	3.000	3.000	5,0	43.000	1/6	6,02	55,16	1/6	6,02	55,16	2,622	40,7	0,453	0,357	M	6	1,040	131 e 135.	
		16																						

Destas 16 locomotivas acham-se 13 em bom estado e tres em reparação, a saber: 61, 124 e 125.

Classificação e estado dos vehiculos

DESIGNAÇÃO	PROCEDENCIA	SERIE	CAPACIDADE	PESO MORTO KILOS	NUMERO		
					Em ser- viço	Em re- paração	Total
Carros de 1ª classe	Estados Unidos	B.	40 passageiros.	12.700	1	—	1
Carros de 1ª classe	Brazil	B.	34 »	9.360	1	—	1
Carros de 2ª classe	Brazil	C.	60 »	10.725	2	—	2
Carros de 2ª classe	Estados Unidos	C.	60 »	10.550	1	—	1
Carros mixtos.	Brazil	B.C.	21 1ª e 32 2ª	12.245	1	—	1
Carros mixtos.	Inglaterra.	B.C.	21 1ª e 26 2ª	12.333	1	—	1
Carros mixtos.	Estados Unidos	B.C.	21 1ª e 26 2ª	12.490	4	1	4
Carros Correio e Bag.	Brazil	D.	14.000	11.463	3	—	3
Wagões fechados	Inglaterra.	E.	14.944	6.930	30	—	30
Wagões fechados	Belgica.	E.	15.000	8.291	6	—	6
Wagões fechados	Estados Unidos	E.	13.929	7.466	28	—	28
Wagões fechados	Brazil	E.	15.312	7.559	15	1	16
Wagões animaes	Brazil	O.E.	14.000	8.063	3	—	3
Wagões animaes	Brazil	O.	14.000	7.746	3	1	4
Wagões abertos.	Brazil	L.	15.000	7.430	9	1	10
Wagões animaes e bagagens	Brazil	O.D.	12.000	8.200	1	—	1
Wagões soccorro	Estados Unidos	S.	15.000	6.530	1	—	1
					130	4	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 algum d'elles e até as suas capacidades.

VIA PERMANENTE

Condições técnicas da Estrada de Ferro Carangola e dos Ramaes de Itabapoana e Poço-Fundo.

O decreto n. 6.931, de 23 de abril de 1908, na clausula III, impoz á Companhia Leopoldina, como compensação dos favores que lhe foram concedidos pelo Estado na Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, a obrigação de substituir, no trecho comprehendido entre as estações de Campos e Santo Eduardo, os antigos trilhos de 20 kilos por metro corrente por outros de 37 kilos e de aterrar as condições técnicas desse trecho, de modo a poder de envolver n'elle uma velocidade commercial nunca inferior a 35 kilometros por hora, necessaria aos trens directos, que se destinassem á cidade da Victoria, capital do Estado do Espírito Santo.

A Companhia, tendo satisfeito essa obrigação, della resultu a alteração das antigas condições técnicas, que passaram a ser as seguintes:

	Metros
Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1910	224.786,15
Largura entre trilhos	1,0
Extensão dos desvios	13.714,27
Extensão da via simples	224.786,15
Planta : extensão em alinhamentos rectos	133.919,75
Planta : extensão em curvas de raio = e maior de 1.000 ^m ,0	10.921,0
Planta : extensão em curvas de raio menor de 1.000 ^m ,0 e igual a maior 300 ^m ,0	34.376,25
Planta : extensão em curvas de raio menor de 300 ^m ,00.	46.569,15
Planta : extensão em curvas de raio minimo.	235,0
Raio minimo	101,0
Perfil : extensão em nivel.	57.688,30
Perfil : extensão em declividade maior de 0 ^m ,05 e menor ou igual a 0 ^m ,01.	42.660,0
Perfil : extensão em declividade maior de 0 ^m ,01 e menor ou igual a 0 ^m ,02.	37.190,0
Perfil : extensão em declividade maior de 0 ^m ,02.	10.610,0
Perfil : extensão em declividade maxima.	7.290,0
Declividade maxima	0,025
Planta : relação por cento dos alinhamentos rectos.	59.132,0
Planta : relação por cento dos alinhamentos em curvas de raio maior ou igual a 1.000 ^m ,0.	4.858,0
Planta : relação por cento dos alinhamentos em curvas de raio menor de 1.000 ^m ,0 e maior ou igual a 300 ^m ,0.	15.292,0
Planta : relação por cento dos alinhamentos em curvas de raio menor de 300 ^m ,00.	20.718,0
Planta : relação por cento dos alinhamentos em curvas de raio minimo	104,0
Perfil : relação por cento da extensão em nivel.	25.664,0
Perfil : relação por cento da extensão em declividade menor ou igual a 0 ^m ,005	34.094,0
Perfil : relação por cento da extensão em declividade maior de 0 ^m ,005 e menor ou igual a 0 ^m ,01.	18.979,0
Perfil : relação por cento da extensão em declividade maior de 0 ^m ,01 e menor ou igual a 0 ^m ,02.	16.543,0
Perfil : relação por cento da extensão em declividade maior de 0 ^m ,02.	4.720,0
Perfil : relação por cento da extensão em declividade maxima	3.243,0

Observações — A Companhia iniciou no 2º semestre deste anno a renovação dos antigos trilhos de 20 kilos, por metro corrente por outros de 37 e 25 kilos nos trechos de Murundú a Cardoso Moreira e do kilometro 116 a 133, da linha Carangola.

Conservação da linha — Continúa a ser satisfactorio o estado da linha no trecho da Carangola, comprehendido entre as estações de Campos Corôa a Murundú e do mesmo modo o da linha do Ramal de Itabapoana que, na extensão total de 70^{km},148,

mudou de condições técnicas e onde foram substituídos os antigos trilhos de 20 kilos por metro corrente por outros de 37 kilos e as vigas de madeira dos pontilhões por vigas de ferro conjugadas.

Nos trechos compreendidos entre as estações de Murundú e Cardoso Moreira e entre os kilometros 116 e 133 da linha Carangola, estão sendo substituídos os antigos trilhos de 20 kilos por metro corrente por outros de 37 e 25 kilos, de accordo com a autorização concedida pelo aviso n. 201, de 3 de dezembro de 1915; e nos outros trechos da mesma linha seria de grandes vantagens para a segurança do trafego, que também fossem substituídos os antigos trilhos que se acham nas mesmas condições que os que estão sendo retirados nos dois referidos trechos.

No anno de 1915 foram executadas as seguintes obras de reparação nas estações, casas de turmas e as de renovação de diversas obras de arte.

Foram feitos pequenos reparos nas estações de Natividade, Bananeiras, Lage, Campos, Carangola e nas Officinas; preparou-se o terreno e construiu-se uma casa de turma no kilometro 4,154; foram collocados postes de signal de precaução em todas as pontes de systema americano e substituiu-se uma viga de madeira no pontilhão do kilometro 536,171.

Trabalhou-se na modificação das alvenarias e no preparo das soleiras dos encontros da ponte do kilometro 138,139 e na cravação das vigas de ferro que vieram substituir as antigas de madeira, empregadas desde o inicio da construcção da Estrada e trabalhos identicos foram executados na ponte do kilometro 138,693, no pontilhão do kilometro 135,289, nos pontilhões do kilometro 105,853, 104,813, 62,898, 61,846 e 157,569.

Foi construido um poço para abastecimento d'agua ás machinas no kilometro 64,65 e foram reparadas as plataformas das estações de Itaperuna, S. Domingos e Guandú, que também soffreram alguns reparos, inclusive pintura e calação.

Construíram-se um fosso no kilometro 119,870 e dois boeiros de dormentes velhos nos kilometros 34 e 35.

Foram cravadas e armadas vigas Deck no pontilhão do kilometro 109,518 e reparadas as calças da estação de Guandú.

Reparou-se a pavimentação da plataforma e do armazem da estação de Itaperuna, que foi toda pintada e caiada e foram feitos alguns reparos na Estação de São Domingos.

Além das obras de renovação e de reparação acima citada, foram feitos outros pequenos reparos em caixas d'agua, desvios, agulhas, bombas, em alguns trechos de cercas e outros, embora pequenos, que foram construídos.

CONSERVAÇÃO ORDINARIA E EXTRAORDINARIA DA LINHA

MATERIAES SUBSTITUIDOS EM 1915

Nivelamento :

Extensão (m)	73 752,0
Terra empregada (m ³)	15.982,0
Pedra empregada (m ³)	111,0
Vallas novas (m)	150,0
Vallas limpas (m)	9.437,0
Valletas novas (m)	—
Valletas limpas (m)	183.110,0
Exgottos limpos (N ^o)	189.686
Repregação (m)	94.164,0
Juntas niveladas	27.987
Capinação (m ²)	32.866.074,0
Roçada (m ²)	7.314.037,0
Passagens de nivel (N ^o)	210
Pontilhões desobstruídos (n)	129
Boeiros desobstruídos (n)	100
Fossos desobstruídos (n)	17
Juntas apertadas (n)	—

MATERIAES SUBSTITUIDOS

Dormentes (n)	47.666
Trilhos typo 20 ^k ,00 (m)	1.946
Chapas de junção (n)	2.950

Grampos ⁽ⁿ⁾	33,970
Parafusos ⁽ⁿ⁾	33,110
Fio telegraphico ^(m)	32,000
Isoladores ⁽ⁿ⁾	50
Corações ⁽ⁿ⁾	3
Aglhas ⁽ⁿ⁾	2

Observações — O grande numero de dormentes substituidos, de chapas de junção, de grampos e de parafusos, é devido á renovação da linha nos trechos comprehendidos entre as estações de Murundú e Cardoso Moreira e entre os kilometros 116 e 133, da Linha Carangola.

O elevado numero de metros quadrados de capinação (32.866.074^m2,00) continúa a ser a prova mais evidente da má qualidade do lastro empregado nessa linha.

DESPESAS DE CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE

As despesas com a conservação da Via-permanente, dos edificios e obras d'arte e as de policia e vigilancia, importaram, em 1915, na quantia de 519:672\$435, sendo :

Com o pessoal	160:501\$370
Com o material	359:171\$065
Total	519:672\$435

As mesmas despesas no anno de 1914 importaram em 221:889\$295, sendo :

Com o pessoal	149:191\$330
Com o material	72:697\$945
Total	221:889\$295

Havendo, portanto, a diferença para mais em 1915 de 297:783\$140.

Observações — Essas despesas poderiam soffrer uma grande redução, se a Companhia empregasse lastro de melhor qualidade, isto é, de areia ou pedra britada em lugar do de terra retirada dos proprios córtes, que além de favorecer o crescimento rapido das diversas especies de gramineas que, em geral, cobrem o leito dessa Estrada, occasionam o apodrecimento dos dormentes com todas as suas tristes e lamentaveis consequencias.

Não seria descabida a intervenção do Governo a este respeito, desde que o Estado, em virtude da garantia de juros, empregou avultados capitães na construcção dessa Estrada.

A grande diferença para mais, em 1915, nas despesas da Via-Permanente foi produzida pela substituição dos antigos trilhos de 20^k,00 por metro corrente por outros de 37^k,00 e 25^k,00 e pela substituição de grande numero de dormentes occasionada esta ultima pelo levantamento da linha antiga.

Essa substituição está se fazendo nos trechos comprehendidos entre as estações de Murundú e Cardoso Moreira e entre os kilometros 116^k,0 e 133^k,00 da linha tronco da Carangola.

OCCORRENCIAS

Durante o anno de 1915 houve na Estrada de Ferro Carangola e nos seus dois ramaes as seguintes occurrencias :

No dia 6 de fevereiro descarrilou o wagão n. 1.877-E, do trem de cargas, conduzido pela locomotiva n. 124, no kilometro 68, entre as estações de Murundú e Cardoso Moreira, da Carangola.

No dia 1 de junho, no kilometro 54, entre as estações de Cardoso Moreira e Murundú, da mesma linha Carangola, foi pelo trem 74, locomotiva 81, apanhada e morta uma mulher mendiga, de nome Joanna Lucca. A victima se achava deitada sobre a linha e só foi avistada pelo machinista a pequena distancia, de modo que não lhe foi possivel parar o trem a tempo de evitar o accidente, maxime vindo elle em descida de Murundú para Cardoso Moreira. O cadaver foi entregue á autoridade policial, que providenciou sobre o enterro.

No dia 18 de setembro, no kilometro 150, entre as estações de Bananeiras e Natividade, da linha Carangola, o trem 73, locomotiva 69, colheu um homem de cor

preta, de nome Pedro, morador na localidade, onde está situada a primeira dessas estações.

Do accidente resultou a morte desse homem, tendo o machinista declarado achar-se elle deitado na linha, dentro do corte existente naquelle kilometro e justamente na sahida da curva.

O cadaver foi entregue ás autoridades policiaes, que deram as necessarias providencias.

No dia 1 de novembro, no kilometro 35, entre as estações de Villa Nova e Conselheiro Josino, da linha Carangola, o trem de cargas conduzido pela locomotiva n. 122 colheu um homem de cor preta, desconhecido, que recebeu ferimentos leves na testa e braço, tendo o machinista empregado todos os esforços para parar a locomotiva.

O ferido foi por esse trem conduzido á cidade de Campos e internado no Hospital de Caridade e finalmente no dia 15 do mesmo mez e, ainda no kilometro 150, entre as estações de Bananeiras e Natividade, recebeu ferimentos leves na cabeça e corpo, um homem de nome Luiz Gaspar, apanhado pela locomotiva n. 69, que comboiava o trem mixto 73, sendo dado desse facto conhecimento á autoridade policial.

Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	93,230
BITOLA	1 metro

Garantia de juros — Goza 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 os juros de 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 1915

Receita	465:518\$231
Despesa	424:224\$006
Saldo	41:294\$225
Coefficiente de trafego	91,96 %
" " " em 1914.	120,60 %

As receitas e despesas comparadas por verbas nos annos de 1914 e 1915 foram as seguintes:

Comparação da receita

DESIGNAÇÃO	1914		1915		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Para mais	Para menos
Passageiros	48.490	99:091\$700	43.135	87:923\$317	—	11:165\$383
Bagagens e encomendas (T)	607,079	15:811\$100	631,769	14:767\$300	—	1:043\$800
Animaes	653	1:611\$100	625	1:013\$400	—	622\$700
Carrros	3	38\$500	7	105\$500	67\$000	—
Mercadorias (T)	32.450,337	213:712\$000	40.726,200	310:811\$800	136:099\$300	—
Telegrapho	—	2:307\$106	—	1:762\$358	—	545\$043
Rondas eventuaes	—	2:840\$800	—	3:435\$332	5:595\$832	—
Armazenagens	—	744\$900	—	720\$900	—	24\$000
Certificados	—	472\$000	—	381\$400	—	90\$600
Commissão de 4 %	—	217\$360	—	522\$924	362\$534	—
Totaes	—	336:879\$566	—	465:518\$231	142:130\$305	13:402\$031

Comparação da despesa

	1913	1914	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Administração e contabilidade	48:992\$736	49:470\$820	—	478\$084
Trafego	62:037\$570	60:844\$200	1:193\$370	—
Locomoção e almoxarifado	118:698\$620	105:439\$390	13:259\$230	—
Via permanente o telegrapho	194:495\$080	210:752\$870	—	16:257\$790
Total	424:224\$006	426:507\$280	+ 14:452\$600	— 16:735\$874

Nas verbas da receita estão compreendidos os productos dos transportes feitos por conta dos governos, a saber:

	Governo Federal	Governo Estadual
Passageiros	2:048\$000	1:881\$900
Bagagens e encomendas	332\$300	137\$000
Animaes	—	8\$000
Mercadorias	2:801\$200	103\$700
Telegrammas	—	21\$258
Totaes	5:182\$100	2:133\$858

As despesas discriminadas pelas diversas subdivisões dos serviços, por pessoal e material, foram as seguintes:

Administração e Contabilidade	48:992\$736
---	-------------

TRAFEGO

As despesas do trafego importaram em 62:037\$570, assim discriminadas:

	Pessoal	Material	Total
Administração	2:660\$370	200\$400	2:860\$760
Serviço dos trens	15:504\$340	127\$690	15:628\$230
» das estações	39:763\$570	3:783\$910	43:547\$480

LOCOMOÇÃO

As despesas da locomoção importaram em 118:698\$620, assim discriminadas:

	Pessoal	Material	Total
Administração	2:412\$540	2\$910	2:415\$450
Tracção	22:596\$590	52:889\$520	75:486\$110
Reparação	23:448\$540	11:881\$520	35:330\$060
Almoxarifado	5:445\$420	21\$580	5:467\$000

VIA PERMANENTE

As despesas da via-permanente importaram em 194:495\$080, assim discriminadas:

	Pessoal	Material	Total
Administração	6:814\$610	1:047\$830	7:862\$460
Policia e vigilancia	4:073\$930	17\$680	4:091\$630
Conservação ordinaria	68:868\$150	62:040\$510	130:908\$660

Conservação extraordinária	3:717\$050	28:164\$380	31:878\$430
Telegrapho	2:593\$900	—	—
Transporte de materiaes	—	—	17:160\$000

Na verba « transporte de materiaes » está incluído o frete em linhas estranhas dos materiaes empregados nesta linha.

MOVIMENTO DE TRENS

O serviço foi feito com regularidade por 2.233 trens, que percorreram 160.890 kilometros, sendo:

Trens	Numero	Percurso K.
Passageiros	208	19.344
Mixtos	730	67.888
Cargas	960	67.112
Especiaes da Companhia	157	4.867
Lastro	178	1.679
Total	2.233	160.890

EM SERVIÇO DO TRAFEGO

Percurso dos vehiculos :

	K.
1.262 carros de passageiros de 1ª classe	116.762
730 " " " " 2ª "	67.838
911 " " bagagens e encomendas	85.581
730 " " animaes	67.230
5.198 wagões fechados, carregados e vasio	289.541
3.450 " abertos " " "	193.026

EM SERVIÇO ESPECIAL DA COMPANHIA

Percurso dos vehiculos :

	K.
30 carros especiaes	2.232
7 wagões fechados, carregados e vasio	210
205 " abertos " " "	7.072

EM SERVIÇO DO LASTRO

Percurso dos vehiculos:

	K
601 wagões abertos, carregados e vasio	2.863

DESPESAS MÉDIAS

Nos serviços propriamente do trafego foram as seguintes nos dois ultimos annos:

	1915	1914
Por kilometro de linha	4:550\$295	4:574\$786
Por trem-kilometro	2\$749	3\$104
Por vehiculo-kilometro	\$517	\$594

UNIDADES KILOMETRICAS DO TRAFEGO

Passageiros-kilometro	1.462.166
Bagagens e encomendas (T.)	35.820.848
Animaes	19.900
" (T.)	4.809.300
Mercadorias (idem).	3.054.511.180
Cargas em geral (idem)	3.095.141.329

Custo do transporte de uma tonelada-kilometro de mercadorias.
Conhecido o custo do transporte, em serviço do trafego, do vehiculo-kilometro e tendo sido a capacidade utilizada do vagão de mercadorias, de quatro eixos, ou seja 6,33, chega-se ao custo médio do transporte de uma tonelada de mercadoria a um kilometro

réis 81,7;

e, como a receita média da mesma unidade fosse de réis 115,4, segue-se que o transporte de mercadorias deixou o saldo de réis 33,4 por unidade transportada, o que representa o lucro total, nesta especie, de

102:020\$667

ou cerca de 30 % da respectiva receita.

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros :	
De 1ª classe.	20.745
» 2ª »	22.390
Total	43.135
Passageiros-kilometro:	
De 1ª classe.	875.326
» 2ª »	586.840
Total	1.462.166
Percurso médio :	
De 1ª classe.	42.194
» 2ª »	26.210
Total	33.899

Nos passageiros acima indicados estão incluídos os transportados por conta dos Governos, a saber :

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

Passageiros :	
De 1ª classe.	244
» 2ª »	317
Total	561
Passageiros-kilometro :	
De 1ª classe.	18.403
» 2ª »	19.868
Total	37.973
Percurso médio :	
De 1ª classe.	74,20
» 2ª »	62,67
Total	67,68

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Passageiros :	
De 1ª classe.	224
» 2ª »	320
Total	544

Passageiros-kilometro :

De 1ª classe.	18,018
» 2ª »	17,692
Total.	35,710

Percurso médio :

De 1ª classe.	80,018
» 2ª »	55,29
Total.	65,64

BAGAGEM E ENCOMMENDAS

Quantidade	684,769
Toneladas-kilometro (T.).	33.820,849
Percurso médio.	52,31

Na quantidade de bagagens e encomendas, acima mencionada, está incluída a transportada por conta dos Governos, a saber :

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

Quantidade (T.)	5,440
Toneladas-kilometro (T.).	364,549
Percurso médio	67,01

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Quantidade (T.)	2,460
Toneladas-kilometro (T.).	139,450
Percurso médio.	56,68

ANIMAES

Numero	623
De montaria	93
Bois, vaccas, etc.	99
Cães, porcos e carneiros	433
Animaes-kilometro.	19.900
De montaria	4.144
Bois, vaccas, etc.	6.635
Cães, porcos e carneiros	9.121
Percurso médio dos animaes.	31,84
De montaria	44,56
Bois, vaccas, etc.	67,02
Cães, porcos e carneiros	21,06

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Numero	3
Animaes-kilometro.	120
Percurso-médio.	40

CARROS

Numero	7
Carros-kilometro	257
Percurso médio.	36,71

MERCADORIAS

	Toneladas
Café	21.075,110
Assucar	1.335,340
Algodão	10,640

Aguardente	549,850
Fumo	49,130
Madeiras	11.754,570
Cercas	5.633,145
Sal.	1.434,110
Diversas de importação.	6.144,101
» » exportação.	1.876,204
Total	49.726,200
 Toneladas-kilometro	 3.054.511,150
Percurso médio.	61,427

Nas mercadorias acima estão incluídas as transportadas por conta dos Governos, a saber:

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

	Toneladas
Quantidade	71,700
Toneladas-kilometro	5.149,640
Percurso médio	71,823

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Quantidade	6,080
Toneladas-kilometro	216,690
Percurso médio	35,64

TRANSPORTES POR CONTA DA COMPANHIA

BAGAGENS E ENCOMENDAS

Quantidade	29,008
Toneladas-kilometro	1.638,511
Percurso médio.	56,484

MERCADORIAS

Quantidade	3.818,803
Toneladas-kilometro	228.309,867
Percurso médio.	59,812

TELEGRAMMAS

Numero	37.315
Palavras.	318.613

EM SERVIÇO DO GOVERNO ESTADUAL

Numero	29
Palavras.	612

EM SERVIÇO PARTICULAR

Numero	1.476
Palavras.	16.079

EM SERVIÇO DA COMPANHIA

Numero	35.810
Palavras.	301.922

LOCOMOÇÃO

O serviço continúa a ser feito com o material da Carangola, tendo sido o numero de locomotivas 2.233, que percorreram 165.363 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percurso
Em serviço do trafego	1.898	157.730
» » especial da Companhia.	157	4.867
» » de lastro.	178	2.766

VIA PERMANENTE

O estado da linha é bom ; durante o anno executaram-se os seguintes trabalhos :

Nivelamento (metros)	35.515
Terra (m ³)	6.384
Pedra (metros cubicos)	27
Vallas limpas (metros)	35.642
Valletas limpas (idem)	92.243
Exgotos limpos (n.)	80.964
Repregação (metros)	44.893
Juntas niveladas (n.)	2.565
Capinação (metros quadrados)	422.719
Rocado (idem)	9.110
Passagens de nivel (n.)	1
Boeiros (idem)	138
Pontilhões desobstruidos (idem)	244
Fossos (idem)	143

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos (metros)	18
Dormentes	16.223
Postes telegraphicos	4
Isoladores	4
Fios	107

OCCORRENCIAS

Descarrilamentos de locomotivas	3
Idem de wagões.	2
Aterros corridos	1
Feridos	3
Mortos	2

Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo
Ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal
do Castello

	Kms.
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	326,576
	M.
BITOLA	1

Cessionaria — « *The Leopoldina Railway Company, Limited* » — Decreto
n. 6.456, de 20 de abril de 1907, e contracto de 26 de junho de 1907.

Não goza de garantia de juros. Gozará durante 45 annos de isenção de direitos de importação, inclusive os de expediente, cuja restituição se fará de accôrdo com a clausula XI do decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, e respectivo contracto.

MOVIMENTO FINANCEIRO EM 1915

Receita	783:069\$807
Despeza	1.007:989\$840
«Deficit»	224:920\$033
Coefficiente de trafego	128,72 %
Idem, idem em 1914.	145,86 %

RECEITA

As receitas e despezas comparadas por verbas nos annos de 1914 e 1915 foram as seguintes :

Comparação da receita

	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Para mais	Para menos
Passageiros	55.305	137:366\$210	63.552	109:940\$085	—	12:073\$396
Bagagens e encomen- das-tons	792.263	31:367\$440	T 906,243	34:293\$375	—	2:431\$435
Animaes	526	2:093\$300	1.357	3:082\$500	—	1:566\$500
Carros	43	230\$100	0	427\$300	102\$300	—
Tercadorias — tons.	37.219,743	546:630\$110	27.341,567	430:407\$220	117:222\$500	—
Telegrapho	4.430	4:273\$150	2.752	4:411\$000	—	132\$550
Rondas diversas.	—	3:600\$188	—	4:424\$744	4:205\$444	—
Armazenagens	—	1:411\$300	—	2:403\$700	—	992\$400
Totaes		783:069\$807		678:076\$324	131:500\$534	17:197\$051

Comparação da despesa

	1915	1914	DIFFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Administração e contabilidade	144:266\$160	140:198\$570	4:067\$590	
Trafego	158:873\$790	172:868\$520	—	13:994\$730
Locomoção	218:932\$670	235:024\$150	—	16:091\$480
Via permanente	485:917\$220	441:920\$070	43:997\$150	
Totales	1.007:989\$840	990:011\$310	48:064\$740	30:086\$210

Nas verbas das receitas estão comprehendidos os productos dos transportes effectuados por conta dos Governos federal e estadual, como se segue :

	Governo Federal	Governo Estadual
Passageiros	1:904\$800	532\$400
Bagagens e encomendas	359\$100	97\$100
Mercadorias	4:093\$000	5\$000

As despesas discriminadas pelas diversas sub-divisões dos serviços por pessoal e material foram as seguintes :

Administração e contabilidade 144:266\$160

TRAFEGO

	Pessoal	Material	Total
Administração	29:291\$220	4:192\$060	33:483\$280
Serviço dos trens	31:996\$160	4:053\$930	26:050\$090
Serviço das estações	84:239\$950	15:100\$470	99:340\$420
	135:527\$330	33:346\$460	158:873\$790

LOCOMOÇÃO

	Pessoal	Material	Total
Administração	27:488\$360	2:117\$280	29:605\$640
Tracção	25:211\$210	85:093\$480	110:304\$690
Reparação	30:180\$770	48:841\$570	79:022\$340
	82:880\$340	136:052\$330	218:932\$670

VIA PERMANENTE

	Pessoal	Material	Total
Administração	40:637\$120	3:683\$810	44:320\$930
Conservação	161:360\$180	269:958\$890	431:319\$070
Telegrapho	9:151\$760	1:125\$460	10:277\$220
	211:149\$060	274\$708\$160	485:917\$220

MOVIMENTO DE TRENS

O serviço foi feito com regularidade por 3.431 trens, que percorreram 171.624 kilometros.

Trens	Numero	Percurso
Passageiros	215	33.418
Mixtos	1.040	80.524
Cargas	727	31.503
Especiaes	571	19.328
Lastro	578	7.449
Total	3.431	171.624

SERVIÇO ORDINARIO

Numero e percurso dos vehiculos :

Discriminação	Numero	Percurso
Carros de 1ª classe	809	127.879
» » 2ª »	348	50.538
» mixtos	882	40.487
» de bagagens	497	30.378
» » animaes	622	57.434
» » bagagens e animaes	1.030	79.093
Wagões fechados, carregados e vasio	6.387	224.913
» abertos, carregados e vasio	4.468	390.610
		1.001.332

SERVIÇO ESPECIAL

Discriminação	Numero	Percurso
Carros especiaes	95	11.214
Wagões abertos carregados e vasio	1.393	44.065
		55.279

SERVIÇO DO LASTRO

Wagões abertos, carregados e vasio	1.755	21.357
--	-------	--------

DESPEZAS MÉDIAS

No serviço propriamente do trafego, foram as seguintes nos dous ultimos annos :

	1915	1914
Por kilometro de linha	3:086\$540	3:043\$852
Por trem-kilometro	68943	68779
Por vehiculo-kilometro (4 eixos)	1\$007	1\$147

UNIDADES KILOMETRICAS

Passageiros-kilometro (numero)	2.923.665
Bagagens e encomendas (tons. kilms.)	63.737,319
Animaes (an.-kilom.)	35.828
Animaes (tons.-kilom.)	5.415,700
Carros (carros-kilom.)	569
Mercadorias (tons.-kilom.)	24.440.275,941
Cargas em geral (tons.-kilom.)	2.509.129,560

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros :	
De 1ª classe	31.305
De 2ª "	24.463
Total	55.768
Passageiros-kilometro :	
De 1ª classe	1.844.299
De 2ª "	1.079.366
Total	2.923.665
Percurso médio :	
De 1ª classe	58,91
De 2ª "	44,12
Total	52,43

Nos passageiros acima indicados estão incluídos os transportados por conta dos Governos federal e estadual e gratuitos.

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

Passageiros :	
De 1ª classe	241
De 2ª "	47
Total	288
Passageiros-kilometro :	
De 1ª classe	23.904
De 2ª "	6.254
Total	30.158
Percurso médio :	
De 1ª classe	99,19
De 2ª "	133,06
Total	104,72

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Passageiros :	
De 1ª classe	17
De 2ª "	124
Total	141
Passageiros-kilometro :	
De 1ª classe	650
De 2ª "	5.477
Total	6.127
Percurso médio :	
De 1ª classe	38,24
De 2ª "	44,17
Total	43,48

PASSAGEIROS GRATUITOS

Passageiros :		
De 1ª classe		69
De 2ª »		260
		<hr/>
Total		329
Passageiros-kilometro :		
De 1ª classe		2.682
De 2ª »		10.545
		<hr/>
Total		13.327
Percurso médio:		
De 1ª classe.		38,87
De 2ª »		40,56
		<hr/>
Total		57,76
Bagagens e encomendas:		
Quantidade (T).		732,268
Toneladas-kilometro (T.).		63.737,919
Percurso médio.		80,45

Na quantidade de bagagens e encomendas acima mencionada está incluída a transportada por conta dos Governos federal e estadual.

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

Quantidade (T.).	1,715
Toneladas-kilometro (T.).	266,080
Percurso-médio	155,45

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Quantidade	1,830
Toneladas-kilometro	88,320
Percurso médio.	48,26

Animaes

Numero	526
De montaria.	433
Bois, vaccas.	205
Cães, porcos e carneiros	188
Animaes-kilometro.	35.828
De montaria.	6.619
Bois, vaccas.	20.697
Cães, porcos e carneiros	8.512
Percurso médio dos animaes.	68,11
De montaria	49,77
Bois, vaccas.	100,96
Cães, porcos e carneiros	45,28

Carros

Numero	43
Carros-kilometro	569
Percurso média.	43,77

Mercadorias

As mercadorias transportadas foram as seguintes, em kilometro:

Café	20.273,956
Assucar	1.087,780
Aguardente	668,760
Algodão	16,200
Fumo	14,760
Madeiras	2.233,540
Cereaes	3.926,940
Sal	944,140
Diversas de importação.	4.585,225
» » exportação.	1.468,442
Total.	37.219,743
Toneladas-kilometro	2.440.273,941
Percurso médio	65,56

Nas mercadorias acima estão incluídas as transportadas por conta dos Governo federal e estadual.

POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

	T
Quantidade	51,992 kg.
Toneladas-kilometro (T.)	8.329,662
Percurso médio	160,21

POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Quantidade	520
Toneladas-kilometro	26.000
Percurso médio.	50,00

TELEGRAMMAS

Numero	40.326
Palavras.	347.718
Em serviço particular:	
Numero	4.460
Palavras.	40.453
Em serviço da Companhia:	
Numero	35.866
Palavras.	307.266

TRANSPORTES POR CONTA DA COMPANHIA

Bagagens e encomendas:	
Quantidade (T.)	47,223
Toneladas-kilometro (T.).	4.356,891
Percurso médio	92,26
Mercadorias:	
Quantidade (T.)	5.448,116
Toneladas-kilometro (T.).	480.348,968
Percurso médio.	88,17

Custo de transporte de uma tonelada-kilometro de mercadoria

Conhecido o custo de transporte do vehiculo de mercadorias a um kilometro e a capacidade utilizada desse vehiculo, ou 3,56, tem-se para o custo de transporte da unidade-mercadorias:

\$282,8 ;

e verificando-se que a receita média da mesma unidade foi de rs. 234,0, resulta o prejuizo de rs. 58,8 por unidade-mercadorias, ou a somma total de

143:488\$229;

ou cerca de 64 % de deficit total verificado no movimento financeiro da linha, em 1915.

LOCOMOÇÃO

Todo o material rodante em serviço está bem conservado.

NUMERO E PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Discriminação	Numero	Percurso
Em serviço ordinario.	1.982	185.105
» » especial	571	19.428
» » do lastro.	577	7.241
Total	3.130	211.774

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa.

LOCOMOTIVAS

Discriminação	Quantidade	Productos
Carvão (T.)	924,177	38:386\$032
Lenha (m ³).	8.423	37:443\$039
Graxa (kg.)	13	8\$300
Óleos (litros)	4.786	1:833\$916
Estopa (kilo-).	928	430\$670

onde resultam os seguintes consumos, por locomotiva-kilometro, tomando-se seis metros cubicos de lenha como equivalentes a mil kilos de carvão de pedra:

Combustiveis (kilos).	11
Lubrificantes, idem.	0,022
Estopa, idem.	0,004

VEHICULOS

Consumo de lubrificantes e estopa.

Discriminação	Quantidade	Productos
Estopa (kg.).	118	56\$030
Graxa	12	6\$490
Kerozene	14	2\$600
Óleos	849	256\$000

VIA PERMANENTE

O estado da linha é bom ; durante o anno executaram-se os seguintes trabalhos:

Nivelamento (m ^s).	84.185
Terra (m ³).	22.515
Pedra (m ³).	1.155
Vallas limpas (m ^s)	16.813
Valletas " (m ^s)	334.519
Exgottos limpos (n ^o).	197.212
Repregação (m ^s)	76.190
Juntas niveladas (n ^o)	6.817
Capinação (m ²)	976.829
Hoçado (m ²)	249.787
Passagens de nivel (n ^o)	44
Obras d'arte desobstruidas (n ^o).	2.901

MATERIAL SUBSTITUIDO

Dormentes	29.855
Trilhos (ms)	370,50
Chapas (par)	66
Parafusos	7.389
Grampos	9.591
Fios telegraphicos (kilos)	30

OCCORRENCIAS

Desarrilamentos de locomotivas	3
» » wagons	1
Quédas de barreiras	1
Feridos	1
Mortos	2

Ramal do Sumidouro

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	91,959

MOVIMENTO FINANCEIRO

	1915	1914
Receita	129:399\$986	102:131\$804
Despeza	382:883\$172	367:469\$920
«Deficit»	253:483\$186	265:348\$116
Coefficiente de trafego	293,90	359,73

RECEITA E DESPEZA MÉDIAS

Por kilometro de linha	1:407\$149	4:163\$629
Por trem-kilometro	2\$068	6\$119
Por vehiculo-kilometro	\$306,9	\$908,2
Por eixo-kilometro	\$076,7	\$227,0

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

	Quantidade	Importancias	%
Passageiros	28.219	33:093\$226	25,57
Bagagens, encomendas T.	858,350	8:550\$800	6,61
Animaes	167	335\$400	0,26
Vehiculos	2	31\$800	0,03
Mercadorias T.	8.667,948	85:732\$700	66,25
Telegrammas	1.085	1:082\$684	0,84
Armazenagens	—	234\$800	0,18
Diversas e eventuaes	—	338\$576	0,26
Somma		129:399\$986	100,00

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

Superintendencia	13:722\$870	
Estações	80:813\$740	
Trens	40:555\$740	
Total do trafego	105:092\$350	105:092\$350
Superintendencia	12:133\$650	
Officinas e depositos	35:359\$240	
Tracção	35:360\$482	
Total da locomoção	82:853\$372	82:853\$372

Superintendencia	18:164\$600	
Conservação da linha	161:440\$650	
» dos edificios e depen-		
dencias	45:332\$200	
Total da via-permanente	194:937\$450	194:937\$450
Total do custeio	—	382:883\$172

TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito por 701 trens com o percurso total de 62.572 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percurso Kilometros
Trens de passageiros.	5	252
» mixtos	659	60.485
» de carga	37	1.833
Total em serviço do trafego	701	62.572

Em serviço não remunerado foram feitos 428 trens, com o percurso total de 6.534 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percurso Kilometros
Trens de lastro	275	436
» especiaes, em serviço	153	6.098
Total em serviço não remunerado	428	6.534

Os trens em serviço ordinario foram compostos por 4.617 vehiculos, que fizeram um percurso total de 421.594 kilometros, assim discriminados :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO KILOMETRICO	PERCURSO DOS LOGARES OFFERECIDOS	
			1ª classe	2ª classe.
Carros de 1ª classe	2	328	1.630.380	2.460.510
» mixtos de 1ª e 2ª classes	841	77.073		
Wagões de bagagens e animaes	659	60.485		
» » animaes	659	60.485		
» » mercadorias, fechados	1.842	167.419		
» » » , abertos	614	55.804		
Somma	4.617	421.594		

Os trens em serviço não remunerado foram compostos por 1.143 vehiculos, que fizeram um percurso total de 26.236 kilometros, assim discriminados :

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO KILOMETRICO
<i>Serviço especial da Companhia</i>		
Carrros especiaes	60	4.492
Wagões de mercadorias, fechados	55	2.229
” ” ” , abertos	424	18.112
Total em serviço da Companhia	539	24.833
<i>Serviço de lastro</i>		
Wagões abertos.	604	1.403
Total em serviço não remunerado.	1.143	26.236

Os transportes effectuados durante o anno foram os seguintes :

I — Movimento de passageiros

Passageiros transportados a qualquer distancia :

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	10.225	17.637	27.862
Por conta do Governo Federal	18	40	58
” ” ” ” estadoal.	113	186	299
Somma	10.356	17.863	28.219
Gratis.	23	80	103

Passageiros transportados a um kilometro :

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	237.250	324.734	561.984
Por conta do Governo Federal	486	1.287	1.773
” ” ” ” estadoal.	3.091	6.110	9.201
Somma	240.827	332.131	572.958
Gratis	1.248	3.450	4.704

Dos quadros acima resultam os seguintes percursos médios :

De um passageiro de 1ª classe.	23,3 kilometros
” ” ” ” 2ª ”	18,6 ”
” ” ” das duas classes	20,3 ”

e a taxa de utilização dos carros de passageiros de 14,01 %.

II — Movimento de bagagens e encomendas

Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia :

	Quantidade T
Pagando	856,230
Por conta do Governo Federal	0,620
" " " " estadoal	1,500
	858,350
Somma	858,350
Gratis, em serviço da Companhia	9,456

Bagagens e encomendas transportadas a um kilometro :

	Quantidade T
Pagando	31.864,212
Por conta do Governo Federal	19,100
" " " " estadoal	74,790
	31.958,102
Somma	31.958,102
Gratis, em serviço da Companhia	458,288

Dos quadros acima resulta o seguinte percurso médio :

De uma tonelada de bagagens e encomendas. 37,2 kilometros

III — Movimento de animaes

DESIGNAÇÃO	NUMERO	PERCURSO KILOMETRICO	PERCURSO MÉDIO
Animaes de montaria	20	772	38,6
Bois, vaccas, etc.	41	2.087	50,9
Carneiros, porcos, etc.	106	5.607	52,9
Total	167	8.466	50,7

IV — Movimento de mercadorias

Mercadorias transportadas a qualquer distancia :

	Quantidade
Pagando (tons.)	9.664,598
Por conta do Governo Federal	0,900
" " " " estadoal	2,450
	9.667,948
Somma	9.667,948
Gratis em serviço da Companhia	6.034,545

Discriminam-se do seguinte modo as mercadorias transportadas a qualquer distancia :

	Quantidade T
Café (tons.)	4.364,680
Madeiras	169,090
Assucar	273,630
Aguardente	95,890
Fumo	14,440

Cereaes	1.320,287
Sal	367,390
Diversas, incluindo dois carros á razão de 500 kilo-grammas	3.062,341
Total	9.667,948

Mercadorias transportadas a um kilometro :

	Quantidade
Pagando (tons.)	470.578,537
Por conta do Governo Federal	74,400
» » » » estadual	166,900
Total	470.819,537
Gratis, em serviço da Companhia	194.033,087

Dos quadros acima resulta o seguinte percurso mdio :

De uma tonelada de mercadoria 48,7 kilometros

Damos em seguida, em resumo, as unidades transportadas a um kilometro e suas receitas médias :

Designação	Numero	Receitas médias
Passageiros (p.-kilon.)	572.958	57,8
Bagagens e encomendas (ton.-kilon.)	31.958	267,6
Animaes c.-kilon.)	8.466	39,6
Mercadorias (ton.-kilon.)	470.820	182,1

TELEGRAPHO

O movimento de telegrammas consta do seguinte quadro :

Designação	Numero Quantidade	Numero de palavras
Particulares	832	11.577
Por conta do Governo Federal	126	1.869
» » » » estadual	127	1.918
	1.085	15.364
Gratis em serviço da Companhia	46.941	83.703

Do quadro acima resultam as seguintes médias :

Numero médio de palavras	14,2
Receita média de um telegramma	\$997,87
Idem idem por palavra	\$070,47

LOCOMOÇÃO

Numero e percurso das locomotivas:

	Numero	Percurso kil.
Em serviço ordinario do trafego	701	75.003
Idem idem de lastro e especial da Companhia	430	6.534
Total	1.131	81.537

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

I — Locomotivas

Designação	Quantidade	Valor
Carvão (tons.)	96,069	3:887\$390
Lenha (metros cubicos)	4.488,000	19:414\$140
Oleos (k.)	1.206,000	499\$840
Estopa (idem)	268,000	124\$360

II — Vehiculos

Óleos (k.).	485,000	1518848
Estopa (idem)	64,000	208944

O consumo médio de combustível, lubrificantas e estopa foi o seguinte :

DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		TOTAL	OLEOS		ESTOPA		TOTAL
	Quant.	Valor	Q. ant.	Valor		Quant.	Valor	Quant.	Valor	
Por locomotiva-kilometro . . .	1k,175	8945	0m3,655	5235	8233	0k,016	8006	0k,003	8002	8003
> 1.000 vehiculos-kilometro . .	—	—	—	—	—	1,033	8311	0,142	8087	8403

LINHIA

Constam do quadro seguinte os trabalhos executados na conservação ordinaria da linha :

Nivelamento :		
Extensão (metros)		22.274,0
Terra (metros cubicos)		17.591,000
Pedra (idem)		54,000
Vallas limpas (metros)		19.920,0
Valletas novas (idem)		1.650,0
Idem limpas (idem)		53.239,0
Exgottos limpos.		125.861
Repregação (metros)		36.614,0
Juntas niveladas		10.614
Capinação (metros quadrados)		289.285,00
Roçada (idem)		10.504,00
Passagens de nivel.		125
Obras d'arte desobstruidas		2.292

A substituição do material da via permanente e do telegrapho consta do quadro que segue :

Dormentes	24.347
Trilhos (metros)	925,0
Chapas de junção.	32
Parafusos	750
Grampos.	20.350
Fio telegraphico (k.)	6.800,0

A conservação da linha foi feita com regularidade. O modo por que a linha resistiu ás abundantes chuvas nos primeiros mezes do anno corrente, permitindo que o trafego se fizesse sem interrupção, apenas com atraso de trens, devido á barreira cahida no kilometro 146, e que foi removida em quatro horas, mostra que o seu estado é satisfactorio. Em inspecções feitas no anno corrente notou-se deficiencia de limpeza da linha.

Linha de Porto Novo á Saude e Ramal de Leopoldina

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Km.
Linha principal	375,638
Ramal de Leopoldina.	12,546

Cessionaria — The Leopoldina Railway Company Limited

Não gosa de garantia de juros.

MOVIMENTO FINANCEIRO

	1915	1914
Receita	3.268:774\$773	2.685:157\$330
Despeza	1.962:733\$200	1.950:948\$810
Saldo	1.306:041\$573	734:208\$520

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

	Quantidade	Importancias	Relação por cento
Passageiros	402.784	547:626\$867	16,75
Bagagens e encomendas (T.)	10.561	287:239\$400	8,79
Animaes	10.128	35:775\$800	1,09
Vehiculos	26	433\$600	0,01
Mercadorias (T.)	69.008	2.355:833\$360	72,08
Telegrammas	13.516	24:602\$900	0,75
Armazenagem	—	4:928\$700	0,15
Diversas e eventuaes	—	12:284\$146	0,38
Somma		3.268:774\$773	100,00

Sendo esta receita, assim discriminada, a que resultou do *tráfego despachado na linha de Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina*, conforme os boletins mensaes respectivos apresentados á fiscalização, é evidente que ella não representa a receita propria da linha e ramal referidos, mas a receita de suas estações, por quanto ha nas estações da linha de Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina arrecadação de receitas de outras linhas, como em estações dessas outras lin as arrecadação de receita pertencente á linha Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina.

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

	Importancias	Relação por cento
Administração superior	242:803\$890	12,37
Telegrapho	—	
Superintendencia	56:353\$270	
Estações	249:549\$620	
Trens	69:971\$480	
Total do trafego	375:874\$370	19,15
Superintendencia	49:827\$100	
Officinas e depositos	213:809\$050	
Tracção	279:903\$710	
Total da locomoção	543:539\$860	27,69
Superintendencia	74:593\$330	
Linha	681:257\$590	
Edifícios e dependencias	44:664\$160	
Total da via permanente	800:515\$080	40,79
Total do custeio	1.962:733\$200	100,00

TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito por 6.808 trens, que fizram o percurso total de 498.021 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percurso Km.
Trens de passageiros	1.487	230.545
" mixtos	3.924	216.804
" de carga	1.397	50.672
Total em serviço do trafego	6.808	498.021

Em serviço não remunerado foram feitos 2.943 trens com o percurso total de 30.208 kilometros, assim discriminados :

	Numero	Percurso Km.
Trens de lastro	150	1.628
" especiaes	2.793	28.580
Total em serviço não remunerado	2.943	30.208

Os percursos dos vehiculos foram os seguintes :

	Kilometros
Carros	589.320
Wagões	1.907.947
Em serviço do trafego	2.497.267
Carros	14.948
Wagões	33.415
Em serviço não remunerado	48.363

Os quadros acima dão os seguintes numeros médios de vehiculos por trem :

I — Em serviço do trafego :

Numero médio de carros por trem-kilometro.	1,2
" " " wagões " " "	3,8
" " " vehiculos " " "	5,0

Em serviço não remunerado :

Numero médio de vehiculos por trem-kilometro.	1,6
---	-----

Os transportes effectuados durante o anno foram os seguintes :

I — Movimento de passageiros :

Passageiros transportados a qualquer distancia :

1ª classe	137.443
2ª "	263.330
Total.	402.784

Passageiro-kilometro :

1ª classe	4.826.893
2ª "	5.831.380
Total.	10.658.273

Resultam dahi os seguintes percursos médios :

	Kilometros
De 1 passageiro de 1ª classe.	35,1
" " " " 2ª " "	22,0
" " " das duas classes.	26,5

Utilização média :

Numero médio de passageiros por trem-kilometro.	23,8
" " " " " carro-kilometro.	18,1

II — Movimento de bagagens e encomendas :

Bagagens e encomendas trans. a q. distancia, T	10.561
" " " kilometro, Tk.	1.441.083

de onde resulta o seguinte percurso médio :

De uma tonelada de bagagens e encomendas 136,5 kilometros.

III — Movimento de animais :

Attingiram a 10.128 os animais transportados, assim discriminados :

Animas de montaria	238
Bois, vaccas, etc.	2.867
Porcos, cães, carneiros, etc.	7.003
	10.128

os quaes fizeram um percurso total de 1.497.600 kilometros.

Temos, portanto, o seguinte percurso médio de um animal : 147,9 kils.

IV — Movimento de mercadorias :

Foram as seguintes as mercadorias transportadas :

	Tonoladas
Café.	31.104
Assucar.	4.947
Canna	6
Milho.	4.860
Sal	641
Farinha de trigo.	353
Aguardente.	1.213
Aroz.	5.286
Feijão e outros cereaes	2.834
Fumo.	255
Madeiras	1.777
Lenha	396
Areia, cal, telhas, tijolos, etc.	3.946
Farinha de mandioca	44
Dormentes.	882
Machinismos	294
Diversas.	10.090
Total.	69.008

as quaes fizeram um percurso total de 18.014.630 kilometros, resultando um percurso médio de 261,1 kilometros.

V — Movimento de vehiculo :

Numero de vehiculos transportados	26
Percurso total dos vehiculos transportados	1.539 kilometros.
" " médio de um vehiculo transportado.	59,2

TELEGRAPHO

Foram em numero de 13.516 os telegrammas particulares transmittidos, produzindo uma receita total de 24:632\$900, o que dá uma média de 1\$820 por telegramma.

LOCOMOÇÃO

O percurso das locomotivas foi o seguinte :

	Kilogrammas
Em serviço ordinario do trafego	537.149
" " do lastro e especial da Companhia.	36.383
Total.	593.532

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa pelas locomotivas :

	Kilogs.	
Carvão	2.744.489	} 192.763\$500
Lenha	2.287.213	
Oleos	14.202	} 7.690\$880
Graxa	77	
Estopa	2.764	

Consumo de lubrificantes e estopa pelos vehiculos :

	Kilogs.	
Oleos	2.659	} 1.105\$310
Graxa	43	
Estopa	360	

O consumo médio de combustível, lubrificantes e estopa foi o seguinte:

	Carvão	Lenha	Valor	Oleos	Estopa	Valor
Por locomotiva-kilometro.	4,624	3,854	\$325	0,024	0,005	\$013
Por 1.000 vehiculos-klm.	—	—	—	1,045	0,141	\$434

sendo a lenha reduzida a carvão, na razão de 6^{ms} para 1.000 kilos de carvão.

VIA PERMANENTE

Constam do quadro seguinte os trabalhos executados na conservação ordinaria da linha :

Nivelamento :

Extensão (m.)	138.675,0
Pedra (m ³)	72,500
Terra (m ³)	40.604,000
Vallas novas (m.)	477,0
” limpas (m.)	72.891,0
Valletas novas (m.)	1.077,0
” limpas (m.)	486.139,0
Exgottos limpos.	166.094
Repregação (m.)	193.566,0
Junta niveladas	48.537
Capinação (m ²)	737.628,00
Roçada (idem)	115.451,00
Passagem de nivel.	187
Obras de arte desobstruidas	725

A substituição do material da via permanente e do telegrapho consta do quadro seguinte :

Dormentes	72.931
Trilhos (m.)	2.090,0
Chapas de junção.	206
Parafusos.	50.200
Grampos	63.630
Postes telegraphiccs.	30
Fios (k.)	267,280
Isoladores.	40
Apparelho telegraphico	1

O estado da linha é satisfactorio. Em insp cções effectuadas no começo do anno corrente, notou-se deficiencia de capinação no trecho comprehendido entre Ponte Nova e Saude.

As estações estão geralmente em bom estado, menos a de « Ligação », cujo edificio convem ser reconstruido.

E' conveniente, igualmente, a Companhia concluir a construcção, das cercas á margem da linha e conservar convenientemente as existentes, evitando-se, como acontece principalmente no trecho de Ponte Nova á Saude, que a linha seja

invadida por animaes, com prejuizo da segurança do trafego. Nas relações dos accidentes, que tiveram lugar durante o anno de 1914 encontram-se 134 animaes apanhados pelos trems. Não conhece esta fiscalização o numero dos que foram apanhados em 1913, por não ter ainda a Companhia fornecido a relação, em tempo pedida, dos accidentes occorridos nesse anno.

Linha de Bom Jesus de Itabapoana

Concessionaria: *Companhia Viação Ferrea de Itabapoana*

Contracto firmado em 26 de agosto de 1910, na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Industria e Commercio, nos termos do decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910.

Goará da subvenção de 15:000\$ por kilometro construido, medido, aceito e aberto ao trafego, subvenção que será restituída á União a começar da data em que todo o trecho tiver sido entregue ao trafego publico e por prestações annuaes e equivalentes á importancia da renda liquida do referido trecho excedente de 8 % sobre o capital effectivamente empregado pela Companhia e que fôr fixado pelo Governo.

ESTUDO E ORÇAMENTOS APPROVADOS PELO DECRETO N. 8.804, DE 28 DE JUNHO DE 1914

Extensão a ser construida: 14 kilometros e 200 metros.

Bitola 1 metro

A linha já se acha construida, não tendo sido examinada, medida e aceita por eja a companhia reclamado contra o exaggero da quota de fiscalização imposta pela Clausula XVI do contracto, reclamação que aguarda solução final por parte do Governo Federal.

Linha Villa Nova-Cardoso Moreira-Campos

Concessionaria: *Companhia Estrada de Ferro Muriaé*

Contracto firmado em 30 de dezembro de 1910, na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Industria e Commercio, de accôrdo com o decreto n. 8.343, de 5 de novembro de 1910.

Goará, até o maximo de 100 kilometros, da subvenção de 15:000\$ por kilometro construido e aberto ao trafego, depois de medidos e aceitos, subvenção que será restituída á União a partir do decimo anno de inicio do trafego e por prestações de 10 % sobre o total da subvenção.

ESTUDOS E ORÇAMENTOS DO PRIMEIRO TRECHO DE 20 KILOMETROS, DE VILLA NOVA A CAMPOS, APPROVADOS PELO DECRETO N. 10.179, DE 16 DE ABRIL DE 1913

Bitola. 1 metro

Desde novembro de 1913, por mandado do Dr. juiz federal da secção do Estado do Rio de Janeiro e a requerimento da « The Leopoldina Railway Company, Limited » foram embargadas as obras de construção e que haviam sido iniciadas em 16 de setembro de aquelle anno. Não tendo até hoje sido levantado o interdicto impediente da continuação das obras, acham-se suspensas todos os prazos do contracto, que só começarão a correr quando fôr permittida, á Companhia, a sua execução.

Estrada de Ferro de Maricá (prolongamento)

Constructora e arrendataria: Compagnie Générale de Chemins de Fer des États Unis du Brésil

Contracto firmado em 7 de julho de 1910 e termo firmado em 28 de abril de 1911, na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, de accôrdo com os decretos n. 7.942 e 8.448, de 7 de abril e 21 de dezembro de 1910 e n. 8.673, de 12 de abril de 1911.

Construção paga em apolices, vencendo juros de 5 % ao anno, em moeda corrente, recebidas ao par, de accôrdo com a importancia que for fixaça nos estudos definitivos, não podendo o preço kilometrico maximo exceder de 35:000\$ papel.

Arrendamento por prazo contado da data em que ficar concluida a construção e terminará em 31 de dezembro de 1970, constando o preço do arrendamento annual de contribuições sobre a renda bruta em papel moeda e sobre a renda liquida que exceder de 300:000\$ papel, por anno.

ESTUDOS DEFINITIVOS E ORÇAMENTOS APPROVADOS PELO DECRETO N. 8.348, DE 8 DE NOVEMBRO DE 1910

Extensão em trafego.	65.108 metros
Bitola	1 metro

O trafego provisorio fez-se com a possivel regularidade, sendo observados os horarios approvados.

As condições da linha e material rodante attestam a falta de conservação, sendo que este é insufficiente para as necessidades do trafego.

O prolongamento foi inaugurado e entregue ao trafego publico, em caracter provisorio, no dia 7 de fevereiro de 1914.

Ainda não foi realizada a medição final por não se achar concluida a construção de accôrdo com os estudos approvados, o que tem motivado varias intimações á Companhia.

MOVIMENTO FINANCEIRO

	Em 1914	Em 1915
Receita	102:678\$620	111:583\$700
Despeza	234:377\$149	174:909\$653
Deficit	131:698\$529	63:323\$953

Coefficiente do trafego:

Em 1914.	228,26
Em 1915.	156,75

Discriminação da receita:

		Por cento
Passageiros	29:348\$840	26,27
Bagagens e encomendas.	6:813\$000	6,10
Animaes	877\$300	0,79
Mercadorias	73:474\$590	63,78
Telegrapho	437\$700	0,39
Armazenagens	89\$600	0,08
Diversas e eventuaes	542\$570	0,48
Total	111:583\$700	99,89
Receitas accessorias.	118\$816	0,11
Receita total:	111:702\$516	100,00

Discriminação da despesa:

Administração	20:626\$147	11,79
Telegrapho	1:237\$100	0,71
Trafego	29:690\$418	16,97
Locomoção	65:167\$226	37,26
Via permanente	58:188\$762	33,27

Total do custeio 174:909\$653 100,00

Comparação da receita nos dois ultimos annos:

	1914		1915		DIFERENÇAS
Passageiros	14.746	36:664\$960	18.880	29:348\$840	- 7:316\$120
Bagagens e encomendas.	809	9:005\$280	589	6:813\$000	- 2:192\$280
Animaes	1.606	1:343\$100	832	877\$300	- 46\$800
Carros	—	40\$800	—	—	40\$800
Mercadorias	14.285	54:169\$200	21.884	73:474\$590	+ 19:305\$390
Telegrapho	4.418	44\$8000	5.913	437\$700	+ 10\$300
Armazenagens	—	307\$600	—	89\$600	- 218\$000
Diversas e eventuaes	—	699\$680	—	542\$570	- 157\$110
Total	—	102:678\$620	—	111:583\$700	+ 8:905\$080

Comparação da despesa nos dois ultimos annos:

	1914	1915	Differenças
Administração	24:044\$596	20:626\$147	- 3:418\$449
Telegrapho	1:341\$269	1:237\$100	- 104\$169
Trafego	33:292\$460	29:690\$418	- 3:602\$042
Locomoção	95:549\$538	65:167\$226	- 30:382\$312
Via permanente	80:149\$286	58:188\$762	- 21:960\$524
Total	234:377\$140	174:909\$653	- 59:467\$496

TRAFEGO

Circularam na linha 1.001 trens, que effectuaram o percurso de 60.020 kilc-metros, assim discriminados:

	Serviço ordinario		Serviço de lastro	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros	730	47.450	—	—
» mixtos	49	2.573	—	—
» de lastro	—	—	222	997
Total	779	50.023	222	997

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros transportados:

De 1ª classe	5.523
» 2ª »	13.357
Das duas classes	18.880

Passageiros transportados a um kilometro:

De 1ª classe	202.435
» 2ª »	321.653
Das duas classes	524.088

Percurso kilometrico médio de um viajante:	
De 1ª classe	36,7
» 2ª »	24,1
Das duas classes	<u>27,8</u>
Numero de passageiros referidos á extensão média:	
De 1ª classe	3.409,2
» 2ª »	4.940,3
Das duas classes	<u>8.049,5</u>
Numero médio, por trem de passageiros e mixtos, de logares offerecidos .	83,7
» » » » » » » » » » occupados .	11,0
» » » carro » » de logares offerecidos .	49,3
» » » » » » » » » » occupados .	6,5
Taxa de utilização dos carros de passageiros .	13,2
Peso dos passageiros-kilometro (ton.).	36.680
» morto dos carros-kilometrio em serviço de passageiros (tonelada-kilometro).	954.881
» » » » de passageiros, correspondente a um passageiro .	1,8

Detalhes :

Passageiros transportados a qualquer distancia :	
Pagando	17.586
Por conta do Governo Federal	275
» » » » estadual	629
» » » » Gratis, construcção	390
Total.	<u>18.880</u>

Passageiros-kilometro :

Pagando	463.205
Por conta do Governo Federal	13.578
» » » » estadual	35.443
Gratis, colonisação e outros	11.862
Total.	<u>524.088</u>

BAGAGENS E ENCOMENDAS E ANIMAES

Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia (ton.).	589
Animaes transportados a qualquer distancia :	
De montaria (n.)	243
» » peso (ton.)	49
Bois, vaccas etc. (n.)	17
» » » peso (ton.)	4
Carneiros, porcos, etc. (n.)	572
» » » peso (ton.)	20
Numero total de cabeças	832
Peso total (ton.)	82
Referidos a um kilometro :	
Bagagens e encomendas tonelada-kilometro	22.330
Animaes cabeças-kilometro	22.726
» tonelada-kilometro	2.238
Referidos á extensão média :	
Bagagens e encomendas (ton.)	243,0
Animaes cabeças	349,1
» (ton.)	34,3

Percurso médio :

De uma tonelada de bagagens e encomendas-kilometro.	37,9
De um animal-kilometro	27,3
De uma tonelada de animal-kilometro	27,3

Numero médio de toneladas por wagon :

De bagagens e encomendas	0,9
De animaes	0,4
De toneladas de animaes	0,04

Peso morto dos carros-kilometro :

De bagagens e encomendas toneladas-kilometro	255.759
De animaes toneladas kilometro	518.237

Detalhes :

Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia, pagando (ton.)	586
Por conta do Governo Federal (ton.)	1
” ” ” ” estadual (ton.)	2

Total 589

Bagagens e encomendas referidas a um kilometro pagando (tonelada-kilometro)	22.130
Bagagens e encomendas referidas a um kilometro por conta do Governo Federal (tonelada-kilometro).	62
Bagagens e encomendas referidas a um kilometro por conta do Governo estadual (tonelada-kilometro)	129

Total 22.330

Animaes transportados a qualquer distancia, pagando	831
” ” ” ” ” por conta do Governo Federal	1

Total 832

Animaes-kilometro, pagando	22.675
” ” por conta do Governo Federal.	51

Total. 22.726

MERCADORIAS

Numero de toneladas despachadas	21.884
” ” ” transportadas a um kilometro	1.081.220
” ” ” de mercadorias referidas a extensão media.	16.606,6
Percurso médio de uma tonelada de mercadorias	49,5
Numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro, mixtos e de cargas.	21,6
Numero médio de toneladas de mercadorias por wagon-kilometro, carregados e vãos	7,1
Taxa de utilização dos wagons de mercadorias.	47,2
Peso morto dos wagons-kilometro de mercadorias — tonelada-kilometro	1.430.451
Peso morto de wagon de mercadorias correspondente a uma tonelada de mercadorias	1,3

Discriminação das mercadorias transportadas a qualquer distancia :

	Ton.
Aguardente	36
Arroz	26
Assucar	74

Farinha de mandioca	141
Batatas	12
Café	27
Farinha de trigo.	175
Fazendas	31
Feijão.	100
Ferragens.	26
Fumo	30
Keroseno	30
Material para construção.	776
Madeiras	707
Milho	1.181
Peixes conservados	20
Sal.	17.624
Toucinho	9
Vinhos e espiritos	77
Xarque e carnes conservadas.	187
Diversas, inclusive carros	555
Total.	21.884

Detalhes :

Mercadorias transportadas a qualquer distancia :

Pagando (ton.)	20.917
Por conta do Governo Federal (ton.)	812
" " " " Estadual (ton.)	85
Gratis, colonisação etc. (ton.)	30
Total.	21.844

Mercadorias transportadas a um kilometro :

Pagando (ton.)	1.079.628
Por conta do Governo Federal (ton.)	53
" " " " Estadual (ton.)	4
Gratis, colonisação etc. (ton.)	1.535
Total.	1.081.220

TELEGRAMMAS

Telegrammas transmittidos, pagando (n.)	464
" " " (palav.)	5.913
" " gratis, colonisação etc. (n.)	119
" " " (palav.)	1.751
Total (n.)	583
" (palav.)	7.664
Total geral (n.)	583
" (palav.)	7.664

Despeza do trafego :

Administração	3:773\$157
Trem	7:175\$185
Estiçoes	18:742\$076
Total.	29:690\$418

DADOS ESTATISTICOS

EXTENSÃO EM TRAFEGO	Metros 65.180
-------------------------------	------------------

Receitas médias :

Receita do trafego por kilometro trafegado :

Passageiros.	450\$772
Bagagens e encomendas	104\$643

Animaes	438475
Mercadorias	1:128\$303
Telegrapho.	68723
Arr. azenagens	17376
Diversas e eventuaes.	85333
Total	1:713\$825
Receitas accessorias	1\$825
Receita total	1:715\$650
Receita do trafego por trem-kilometro.	2\$231
" " " " vehiculo-kilometro.	\$358
" " " " eixo-kilometro	\$090
Producto médio de um passageiro embarcado	1\$555
" " " " transportado a um kilometro	\$556
Producto médio de uma tonelada de mercadorias embarcadas	3\$361
Producto médio de uma tonelada de mercadorias transportadas a um kilometro.	\$068
Producto médio de uma tonelada de mercadorias cargas embarcadas	3\$605
Producto médio de uma tonelada de mercadorias transportadas a um kilometro.	\$073
Receita por unidade de trafego	\$067
Despezas médias :	
Despeza por kilometro trafegado :	
Administração.	316\$799
Telegrapho.	19\$000
Trafego.	456\$018
Locomoção.	1:000\$910
Via-permanente	893\$727
Total do custeio	2:686\$454
Total geral	2:686\$454
Despeza do custeio por trem-kilometro.	3\$497
" " " " vehiculo-kilometro.	\$502
" " " " eixo-kilometro	\$140
Peso util transportado a um kilometro, passageiros, animaes, bagagens, encomendas, mercadorias.	1.147.391
Peso morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros, ordinario e especial	954.881
Peso morto por wagon-kilometro em serviço de mercadorias, ordinario e especial	1.430.451
Peso morto por wagon-kilometro em serviço de bagagens e encomendas, ordinario e especial	773.996
Peso bruto transportado a um kilometro	4.306.749
Custo em réis do transporte :	
De uma tonelada-kilometro de peso bruto	\$041
" um passageiro-kilometro	\$076
" uma tonelada-kilometro de mercadorias.	\$094
" " " " cargas	\$128
Despeza por unidade de trafego.	\$106

LOCOMOÇÃO

Numero e percurso das locomotivas :

Numero médio de locomotivas em serviço do trafego durante o anno	5
Percurso total, kilometros	50.023
Em serviço de lastro; numero médio	2

Percurso total, kilometros.	16.045
» annual medio de uma locomotiva, trafego, kilometro . . .	10.005
Percurso annual medio de uma locomotiva, lastro, kilometro. . .	8.322

Percurso dos vehiculos e consumo de combustivel e lubrificantes :

	K.
Percurso kilometrico dos vehiculos de passageiros	80.544
» » » » mercadorias carregadas	99.204
» » » » e vasilos	53.591
» » » » bagagens e encomendas	24.140
» » » » animaes	53.983

Total 311.462

Percurso kilometrico dos vehiculos de lastro e serviço gratis	74.482
» » » logares offerecidos aos passageiros.	3.974.092
» » das toneladas de capacidade dos wagons de mercadorias.	2.292.435

Numero médio de vehiculos por trem-kilometro em serviço do trafego. . .	6,2
» » » » » » » » de lastro e gratis.	7,5

Eixo em trafego durante o anno, numero médio	61,2
» » serviço no lastro e gratis, numero médio durante o anno	18,5

Percurso dos eixos dos carros e wagons em serviço do trafego.	1.245.848
» » » » » » » » de lastro e gratis	298.485

Numero medio dos eixos por trem-kilometro em serviço do trafego . . .	21,9
» » » » » » » » de lastro e gratis.	29,9

Percurso annual medio dos eixos dos carros em serviço do trafego . . .	20.357,0
» » » » » » » » de lastro e gratis.	16.134,8

Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro, carvão, quantidade	0,687
---	-------

Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro, carvão, valor	5039
--	------

» » » » » » lenha, quantidade.	0,418
--	-------

» » » » » » » » valor	5358
---------------------------------	------

» » » » » » » » total em réis	5397
---	------

Limites entre os quaes variou o preço do metro cubico de lenha	35000
--	-------

Consumo de lubrificantes por locomotiva-kilometro. Oleos quantidade . . .	0,050
---	-------

» » » » » » » » Valor	5028
---------------------------------	------

» » » » » » » » Estopa quantidade	0,009
---	-------

» » » » » » » » Valor	5007
---------------------------------	------

» » » » » » » » Total em réis	5035
---	------

» » » » » » 1.000 vehiculos-kilometro. Oleos quantidade	8,553
---	-------

» » » » » » » » Oleos valor.	48874
--------------------------------------	-------

» » » » » » » » Estopa quantidade	1,555
---	-------

» » » » » » » » Estopa Valor	15299
--	-------

» » » » » » » » Total em réis.	68173
--	-------

» » » » » » Total em réis por vehiculo-kilometro.	5006
---	------

Despeza da Locomoção:

Administração	3:258\$360
-------------------------	------------

Tracção	44:704\$718
-------------------	-------------

Officinas e deposito	17:204\$148
--------------------------------	-------------

Total 65:167\$226

VIA PERMANENTE E TELEGRAPHO

Trilhos de aço. Quantidade dos substituidos.	10
Accessorios dos trilhos. Chapas de junção. Quantidade substituida	20
" " " Grampos	100
Dormentes de madeira. Substituidos.	994
" " " Repregados	658
Lastro ordinario empregado no anno, metros cubicos.	10.885

Despeza da via-permanente e telegrapho:

Administração.	2:909\$438
Conservação	53:650\$039
Edificios e dependencias.	1:629\$385
Telegrapho.	1:237\$100

Total 59:425\$862

ACCIDENTES

Descarrilamentos por motivos diversos	10
Pessoa morta, estranha á estrada e por culpa propria	1

Ramal de Capivary a Cabo Frio

Pela clausula VII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909, foi concedido á « The Leopoldina Railway Company » privilegio, por prazo igual ao estipulado para a linha do Norte, para a construcção, uso e gozo de uma linha que, partindo da estação de Capivary ou de outro ponto julgado mais conveniente, se dirigisse ao municipio de Cabo Frio.

Pelo paragrapho unico da mesma clausula, a Companhia se obrigou a apresentar os estudos respectivos dentro do prazo de seis mezes da data do referido decreto, a iniciar os trabalhos da construcção tres mezes depois de approvados os estudos e a ter a linha concluida no prazo de 24 mezes da data do respectivo decreto de concessão.

Por decreto n. 7.891, de 10 de março de 1910, foram approvados os estudos definitivos do ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere o Decreto n. 7.479, com as modificações introduzidas nas plantas e redução de 275:296\$549 no orçamento apresentado. Tendo sido este na importancia de 1.916:239\$517, resulta que o orçamento approved ficou reduzido a 1.640:942\$968, o que, visto a extensão da linha, conforme os mesmos estudos, de 57^{km},160, corresponde ao custo kilometrico de 30:298\$060.

De accôrdo com as disposições combinadas do paragrapho unico do decreto n. 7.479 e do decreto n. 7.891, os trabalhos de construcção deveriam ser sido atacados o mais tardar até 10 de julho de 1910 e a linha toda concluida no prazo de 24 mezes da data do decreto da concessão, isto é, até 29 de julho de 1911. Até a presente data, porém, taes trabalhos não foram sequer começados.

Em 14 de abril de 1910 deu inicio a Companhia á lo ação do projecto approved, serviço esse que foi suspenso dois mezes depois, em 8 de junho, em consequencia de um mandado de manutenção de posse expedido pelo juiz federal competente, á requisição do Governo do Estado do Rio de Janeiro. Desse facto o Governo Federal teve o devido conhecimento por intermedio do respectivo engenheiro fiscal.

Posteriormente, já levantados os embargos oppostos pelo Governo Estadual e não tendo dado começo aos trabalhos de construcção do referido ramal, a Companhia obteve prorogação, por um anno, pelo decreto n. 9.710, de 7 de agosto de 1912, do prazo para inicio desses trabalhos, mediante a multa de 2:400\$, nos termos da clausula XXXIX do decreto n. 8.725, de 4 de novembro de 1882, cuja importancia foi devidamente recolhida aos cofres publicos. Fimdo esse prazo, verificou-se que a situação continuava a ser a mesma que anteriormente, isto é, a Companhia não dera inicio á construcção do ramal em questão.

Tendo requerido nova prorogação, a Companhia obteve-a por decreto n. 11.271, de 28 de outubro de 1914, e o respectivo prazo findou sem que tivesse dado cumprimento ás obrigações assumidas.

Em consequencia disso, o Exmo. Sr. Ministro da Viação, por aviso n. 176, de 13 de novembro ultimo, applicou á Companhia, de accordo com a clausula XV do decreto n. 7.479, combinada com a clausula XXXVI do decreto n. 8.725, de 4 de novembro de 1882, a multa de 500\$ por mez, durante 10 mezes a contar de 28 de outubro ultimo, até que seja iniciada a dita construcção.

Até a presente data a Companhia não só não iniciou a construcção do mencionado ramal como tambem deixou de recolher ao Thesouro Nacional o producto das multas que lhe foram applicadas.

Estrada de Ferro do Bananal

Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO 28,450

Proprietaria — Laura Porto Moitinho

Gosa de uma subvenção de 18:000\$ annual, paga pelo Estado de S. Paulo

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	31:439\$790
Despesa	55:510\$960
«Deficit»	24:071\$170
Com a subvenção o «deficit» fica reduzido a.	6:071\$170

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	8:473\$090
Mercadorias.	22:290\$200
Vehiculos	83800
Animaes.	87\$500
Trens especiaes e eventuaes.	580\$200
Total	31:439\$790

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração e Contabilidade	8:400\$000
Trafego	8:018\$000
Tracção e officinas.	21:327\$650
Eventuaes	1:373\$294
Via Permanente	16:392\$016
Total	55:510\$960

TRENS

	Kilometros
520 mixtos percorrendo	14.560
2 facultativos percorrendo	56
7 especiaes »	336
529	14.952
3 em serviço da estrada percorrendo	156
Total 532	15.408

UTILIZAÇÃO DOS TRENS

Numero de viajantes embarcados:

1ª classe	1.135
2ª »	3.297
Total	4.432

Numero de viajantes transportados a um kilometro:	
1ª classe	21.480
2ª " "	63.516
Total	<u>86.996</u>
COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES	
Lenha 771,8 metros cubicos	2:315\$400
Lubrificantes	1:313\$800

A locomotiva n. 3 soffreu grandes reparações no valor de 17:034\$810, ficando completamente reformada.

Foi caída e concertada a estação de Tres Barras e reformado o madeiramento do barracão de Saudade.

Foi assoalhada a metade do armazem de exportação do Bananal. Foi reformado o telhado da estação de Rialto e achava-se em reparações e pintura.

Em 11 de janeiro, devido á queda de enorme barreira entre os kilometros 18 e 19, ficou interrompido o trafego durante nove dias e restabelecido no dia 20. O serviço do correio foi feito regularmente por trollies da linha.

No dia 23 do mesmo mez, ainda por motivos de chuvas pesadas, correu outra barreira, determinando um atraso de quatro horas.

Estrada de Ferro Rezende á Bocaina

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Kilometros
No Estado do Rio	28,336
" " de S. Paulo	10,474
Total	<u>38,810</u>

Proprietario — Manoel Lopes da Silva

Gosa de uma garantia de 18:000\$ annual paga pelo Estado de S. Paulo

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	40:232\$580
Despesa	62:103\$150
«Deficit».	21:870\$570

A receita proveio das seguintes verbas :

Passageiros	10:122\$500
Bagagens e encommendas	3:549\$700
Animaes	180\$700
Café	8:062\$900
Diversas mercadorias.	17:433\$110
Telephone	883\$670
Total	<u>40:232\$580</u>

Discriminação da despesa :

Administração	13:569\$750
Trafego	11:027\$560
Locomoção	16:596\$950
Via permanente	20:908\$890
Total	<u>62:103\$150</u>

Especificação das verbas de receita :

Passageiros	9.205
Bagagens e encommendas (ton.)	109,488
Animaes diversos	119

MERCADORIAS

Importação e exportação :

	Toneladas
Café	830,809
Cereaes.	221,402
Assucar	123,052
Aguardente	128,039
Toucinho	13,516
Sal.	50,734
Fumo	4,560
Material de construcção	326,248
Diversas	336,254
Telegrammas.	700

TRENS

	Kilometros
312 mixtos percorrendo	12.108
19 especiaes percorrendo	1.219
15 lastro e outros não pagos	871
<hr/>	
346	14.198

VEHICULOS

	Kilogrammas
Mixtos 3, typo Americano — Peso	6.000
Wagões fechados 7 — Peso	5.125
» abertos 3 — Peso.	4.000

TRACÇÃO

Cumbustivel e lubrificantes :

Graxa (kilos).	85,5
Estopa (»)	95,5
Oleo (litros)	707
Lenha (metros cubicos).	946
Carvão (kilos).	22.300

OFFICINAS

Graxa (kilos).	52,00
Estopa (»)	33,50
Oleos (litros)	74,5
Lenha (metros cubicos).	54
Carvão (kilos).	136

VIA PERMANENTE

Material substituido :

Trilhos.	299
Pregos.	3.509
Parafusos	1.621
Dormentes	5.951

Estrada de Ferro Corcovado

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO	3,824
	Metro
BITOLA	1,00

Não gosa de garantia de juros

Cessionaria — *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power*

ACTOS QUE A REGEM — *Decretos ns. 8.372, de 7 de janeiro de 1882, 6.040, de 22 de maio de 1906 e 7.430, de 29 de julho de 1909*

CAPITAL EMPREGADO — *A Companhia empregou na Estrada de Ferro Corcovado, até a presente data, a quantia de 733.803\$000.*

Não houve augmento na extensão da estrada e os pontos de parada com as respectivas altitudes e distancias, referidas estas á estação de Cosme Velho, são os seguintes :

	Distancias Kilometros	Altitude Metros
Cosme Velho	0,000	38,800
Morro do Inglez	0,700	141,200
Sylvestre	1,260	254,600
Paineiras	2,750	465,000
Corcovado	3,824	667,800

As condições technicas da linha são :

Extensão da linha	3.824 ms.	
» de dous desvios	172	%
» em alinhamentos rectos	1.157	30,256
» curvas	2.667	69,744
Raio minimo	120,760	

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	47:587\$300
Despeza	61:979\$701
<i>Deficit</i>	14:392\$401
Coefficiente do trafego	130,24 %

Foi o seguinte o movimento financeiro dessa estrada nestes ultimos annos :

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	« DEFICIT »	COEFFICIENTE DO TRAFEGO %
1910	67:627\$000	57:123\$490	10:501\$510	—	84,47
1911	75:369\$000	64:063\$950	11:305\$050	—	85,00
1912	82:642\$700	63:588\$695	19:054\$005	—	76,94
1913	71:410\$400	67:487\$954	3:622\$446	—	94,90
1914	52:478\$000	68:224\$191	—	15:746\$191	130,00
1915	47:587\$300	61:979\$701	—	14:392\$401	130,24

VIA PERMANENTE

O estado de conservação da linha é satisfactorio.

Foram substituidos durante o anno :

Parafusos	964
Trilhos de nove metros	12
Chapas	24

Tem despendido com a conservação da linha :

Em 1910.	41:126\$000
» 1911.	46:670\$340
» 1912.	43:127\$740
» 1913.	30:028\$030
» 1914.	46:484\$070
» 1915.	43:528\$070

LOCOMOÇÃO

O serviço de locomoção foi feito por tres locomotivas electricas, que fizeram o percurso de 21.324,400 kilometros.

A despeza elevou-se, comprehendida a da força motriz a 32:469\$630, consumindo-se 186.520 *kilowats* de energia electrica no valor de 4:663\$230.

As despezas com a locomoção teem sido :

Em 1910.	33:748\$400
» 1911.	34:186\$000
» 1912.	36:116\$014
» 1913.	30:928\$804
» 1914.	33:799\$760
» 1915.	32:469\$630

O material rodante, constituido por tres locomotivas electricas do typo Jungfrau e tres carros de passageiros, está em bom estado de conservação, achando-se todos em serviço.

TRAFEGO

O serviço foi feito com regularidade por 5.989 trens, excluido o serviço de lastro, com o percurso total de 18.326,7 kilometros, sendo :

Trens de passageiros :

	Numero	Percurso
Em serviço ordinario	5.488	16.904,1
» » extraordinario	250	717,3
Especiaes	251	705,3
	<hr/>	<hr/>
Trens de lastro	5.989	18.326,7
	242	2.937,5
	<hr/>	<hr/>
Total	6.231	21.264,2

Foram transportados 46.931 passageiros .

O numero de passagens remuneradas foi de 38.680, a saber :

De Cosme Velho ao Sylvestre (passagens simples).	1.239
» » » ás Paineiras (" de ida e volta)	6.225
» » » ao Corcovado (" " " ")	6.398
» » » » (meias passagens de ida e volta).	460
» Sylvestre ao Cosme Velho (passagens simples).	637
» » » Corcovado (passagens de ida e volta)	5.212
» Paineiras » » (" " " ")	337

Foram transportados gratuitamente 8.251 passageiros, sendo :

Em serviço ou por conta :

Do Governo	3.875
Da Companhia	2.627
Do Hotel das Paineiras	1.749

A receita dos passageiros foi de 47:246\$000.

E a de bagagem foi de 341\$300.

O numero de passageiros transportados tem sido :

Em 1910	47.919
» 1911	61.486
» 1912	71.307
» 1913	48.182
» 1914	31.640
» 1915	46.931

A despesa com o trafego tem sido de :

Em 1910.	5:700\$000
» 1911.	6:084\$000
» 1912.	6:651\$250
» 1913.	9:338\$500
» 1914.	11:890\$030
» 1915.	11:181\$450

HORARIOS E TARIFAS

Continuam em vigor os approvados em caracter provisorio pelo aviso n. 141, de 2 de dezembro de 1910.

ACCIDENTES

Não houve accidentes nem occorrencias dignas de menção.

HOTEL DAS PAINEIRAS

Pela clausula VI do decreto n. 7.480, de 9 de julho de 1909, a Companhia obrigou-se a introduzir no Hotel das Paineiras as reformas e melhoramentos que o tornassem attrahente.

Pelo decreto n. 9.589, de 6 de novembro de 1912, foram approvados o orçamento e as plantas dos melhoramentos a executar no referido hotel, de accordo com a clausula VI do decreto n. 7.480, na importancia de 425:700\$000.

Não tendo dado cumprimento ao disposto na citada clausula VI, a Companhia incorreu nas penalidades previstas no contracto, tendo-lhe sido imposta a multa de 2:600\$, que foi recolhida aos cofres publicos.

Posteriormente, a Companhia apresentou outro projecto, em substituição ao primitivo, sendo o mesmo approvado por decreto n. 10.943, de 17 de julho de 1914.

Apezar de ter sido limitado até 17 de julho de 1915 o prazo para a execução de todas as obras approvadas por esse decreto, a Companhia só deu execução a uma parte das mesmas, tendo completamente abandonado a execução da parte mais importante do projecto.

Da parte das obras que a Companhia executou, foram feitos em 1915 o assentamento de uma caixa d'agua de 7.000 litros de capacidade e a construção de uma cerca que contorna a parte do edificio que a Companhia construiu.

Por decreto n. 11.131, de 3 de setembro de 1914, foram approvados o projecto de um pavilhão para o hotel das Paineiras e respectivo orçamento, na importancia de 75:000\$000. As obras de construção do mesmo, que foram iniciadas durante a anno de 1914, foram suspensas em março de 1915 devido a atrasos na chegada de materiaes encomendados no estrangeiro ; recommçadas em agosto, estavam já concluidas em novembro do mesmo anno.

Por ultimo, por decreto n. 11.608, de 9 de julho de 1915, foi approvado o projecto de um edificio destinado á lavanderia e accomodações para criados, na importancia de 18:000\$000. Estas obras foram iniciadas em agosto, achando-se inteiramente concluidas em novembro.

Estrada de Ferro Therezopolis

EXTENSÃO EM TRAFEGO. 33^{km}, 250

Posteriormente ao decreto n. 10.696, de 14 de janeiro de 1914, declarando que não será executado o contracto celebrado entre o Governo Federal e a Empresa Estrada de Ferro Therezopolis, em 31 de dezembro de 1911, cujo registro foi effectuado pelo Tribunal de Contas em a sua sessão de 30 de dezembro de 1913, dearam-se as seguintes occurências:

Em 18 de agosto de 1915, foi assignado o decreto n. 11.683, que approva o accôrdo realizado com a Estrada de Ferro Therezopolis para o fim de reduzir as responsabilidades assumidas pela União no contracto celebrado com a mesma empresa, em virtude do decreto n. 9.255, de 28 de dezembro de 1911.

O accôrdo approvedo pelo referido decreto estabelece as seguintes clausulas:

I — O objecto do contracto (clausula I) fica limitado ao seguinte:

1º, a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Therezopolis até Sebastiania, no Estado do Rio de Janeiro, com a extensão maxima de cincoenta kilometros;

2º, a reconstrucção, a juizo do Governo, da linha actualmente em trafego até Therezopolis e o seu aparelhamento com material rodante necessario, tendo-se em vista a maior commodidade e rapidez nas viagens;

3º, a execução na Piedade, ponto inicial da linha, das obras que, a juizo do Governo, forem necessarias para facil atracação das embarcações ao serviço da estrada;

4º, o fornecimento de todo o material que fôr necessario importar do estrangeiro para o completo estabelecimento da estrada;

5º, o arrendamento de toda a estrada, de Piedade á Sebastiania, pelo prazo de sessenta annos, contados da data da conclusão das obras de reconstrucção da linha actualmente em trafego até Therezopolis, de accôrdo com o n. 2 desta clausula.

Parapho unico. Desistindo a contractante, como desiste, de seus direitos sobre o resto do prolongamento, ficam *ipso facto* revogadas todas as clausulas do contracto de 31 de dezembro de 1911, que se refiram explicita ou implicitamente ao trecho da linha de Sebastiania á Itabira do Matto Dentro, ao aparelhamento e arrendamento do porto da Piedade.

II — O Governo pagará á contractante em titulos de 5 % juros papel ao anno, recebidas por ella ao par, a importancia das obras previstas na clausula anterior e que forem executadas de accôrdo com os estudos e orçamento préviamente approvedos.

III — Serão feitos á contractante pagamentos trimestraes dos trabalhos executados, mediante avaliações provisórias effectuadas pela Inspectoria Federal das Estradas. Fica entendido que a clausula XVII do contracto de 31 de dezembro de 1911 subsistirá com a modificação decorrente da presente clausula.

IV — Terminadas as obras de reconstrucção do trecho actualmente em trafego, de Piedade á Therezopolis, ou as de construcção do prolongamento de Therezopolis á Sebastiania, de que trata o n. 1 da clausula I deste accôrdo, a Inspectoria Federal das Estradas fará o exame completo da via permanente, obras de arte, estações e dependencias, linhas telegraphicas, material rodante, etc., afim de serem aceitos pelo Governo e effectuado o pagamento definitivo.

V — A contractante obriga-se a apresentar á approvação do Governo, dentro do prazo de seis mezes, contados da data do registro do presente accôrdo no Tribunal de Contas, os estudos de todas as obras previstas na clausula I deste accôrdo e a concluil-as dentro do prazo de cinco annos, contados da data da approvação dos mesmos estudos.

VI — O preço do arrendamento, em vez do estipulado na clausula IV do contracto de 31 de dezembro de 1911, constará:

1º, das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel-moeda:

a) 5 % da renda bruta sempre que esta fôr inferior a 3:000\$ por kilometro de linha em trafego durante o anno;

- b) 10 % do excesso da renda bruta de 3:000\$ (inclusive) a 4:000\$ (exclusive) por kilometro de linha em trafego durante o anno;
- c) 15 % do excesso da renda bruta de 4:000\$ (inclusive) a 4:500\$ (exclusive) por kilometro de linha em trafego durante o anno;
- d) 20 % do excesso da renda bruta de 4:500\$ (inclusive) a 5:000\$ (exclusive) por kilometro de linha em trafego durante o anno;
- e) 25 % do excesso da renda bruta sobre 5:000\$ ou mais por kilometro de linha em trafego durante o anno.

2º. Da contribuição de 20 % da renda liquida que exceder a mil contos de réis, papel, por anno.

VII — A contractante contribuirá com a quantia de 6:000\$ annualmente, por semestres adeantados, para as despesas da fiscalização, ficando, pela presente clausula substituida a clausula XXXIX do contracto de 31 de dezembro de 1911.

VIII — Para garantia da fiel execução do contracto a contractante depositará no Thesouro Nacional como caução, a quantia de 20:000\$ em apólices federaes. Fica pela presente clausula substituida a clausula XLVII do contracto de 31 de dezembro de 1911.

IX — A reversão estipulada na clausula XXIII do contracto de 31 de dezembro de 1911 dar-se-á, findo o prazo de 60 annos do arrendamento, na fórma do n. 5 da clausula I deste accôrdo.

X — A contractante obriga-se a effectuar, dentro do prazo de cinco annos, contados desta data, o resgate da reversão para o Estado do Rio de Janeiro da estrada actualmente em trafego, como lhe faculta o § 1º da clausula I do contracto de 8 de outubro de 1910, celebrado com aquelle Estado. Se, decorrido este prazo, a contractante não tiver effectuado o referido resgate, o Governo o promoverá, por conta da mesma contractante, que passará a recolher ao Thesouro Nacional, por semestres vencidos e conjunctamente com a quota de arrendamento, além desta, mais 5 % da renda bruta da estrada, até completo reembolso das quantias despendidas com a referida operação. Fica entendido que a primeira prestação desta quota de reversão será calculada sobre a renda bruta de todo o segundo semestre de 1920.

XI — Fica de nenhum effeito a isenção de direitos de importação e de expediente a que se refere a letra b da clausula XXXV do contracto de 31 de dezembro de 1911. A importancia dos direitos que forem pagos pela importação do material destinado á construcção será incluída nas folhas de medição.

XII — O presente accôrdo é exequível depois de seu registro no Tribunal da Contas.

XIII — Ficam revogadas as clausulas II, III, IV e XLIX do contracto de 31 de dezembro de 1911, subsistindo todas as demais clausulas do mesmo contracto com as modificações constantes ou decorrentes do presente accôrdo.

O decreto n. 11.796, de 24 de novembro de 1915, approva a consolidação das clausulas do accôrdo de 27 de agosto de 1915, realizado com a Estrada de Ferro Therezopolis, e do contracto de 31 de dezembro de 1911, que ficaram subsistindo em virtude do mesmo accôrdo.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	190:760\$500
Despesa	196:404\$475
<i>Deficit</i>	5:643\$975
Coefficiente do trafego	102,95 %

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

	Quantidade	Productos
Passageiros de 1ª classe	14.093	—
Ditos de 2ª classe	6.360	—
Total	20.453	82:176\$200

Bagagens e encomendas (kilogr.)	272.355	14:703\$900
Mercadorias (idem)	6.352.876	89:143\$800
Eventuacs	—	4:734\$600
Total	—	100:760\$300

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	24:000\$000
Contabilidade	20:019\$420
Via permanente	28:525\$930
Trafego	40:897\$365
Locomoção e oficinas	82:961\$760
Total	196:404\$475

PERCURSO DOS TRENS

Percorreram a linha 886 trens, que fizeram o percurso total de 118.647 kilometros, assim distribuidos:

	Kilometros
730 trens de passageiros com o percurso de	103.200
6 » especiaes com o percurso de	447
150 » de cargas	13.000

Rêde Sul-Mineira

I — Parte geral

A Rêde Sul-Mineira é formada pelas seguintes linhas : Kilometros

a) *Em trafego :*

I — Linha tronco — Cruzeiro a Tuyuty	360,435
II — Linha Sapucahy — Passa Tres ao Rio Eleuterio	594,237
III — Ramal da Campanha.	85,970
IV — Ramal de Alfenas.	7,578
V — Prolongamento de Tuyuty a S. Sebastião do Pa- raíso.	172,131
VI — Ramal de Passos — Guaxupé a Biguatinga . . .	29,300
VII — Ramal de Paraisópolis (Concessão do Estado de Minas)	51,998
Total	1.301,669

b) *Com estudos aprovados e em construcção :*

	Kilometros
I — Ramal de Tres Corações a Lavras	94,880
II — Prolongamento de S. Sebastião á Santa Rita de Cassia	51,514
III — Ramal de Passos — Biguatinga a Passos. . . .	96,398
Total	242,792

c) *Com estudos feitos e submettidos á approvação do Go-
verno :*

	Kilometros
I — Prolongamento do ramal de Campanha ao rio Sapucahy	41,400
II — Prolongamento do ramal de Alfenas até a cidade do Machado	42,300
Total	83,700

RESUMO

	Kilometros
a) Extensão em trafego	1.301,669
b) » » construcção	242,792
c) » » estudada	83,700
Total	1.628,161

Os numeros que representam as extensões totaes das linhas em trafego e em construcção differem dos que foram consignados no relatorio relativo ao anno de 1914, por ter sido concluido e aberto ao trafego, em 3 de outubro de 1915, o trecho de 29,300, kilometros do ramal de Passos (Guaxupé a Biguatinga), comprehendendo as estações de Japy, kil. 4, Jaboty, kil. 12, e Biguatinga, kil. 30.

Esta rêde de viação ferrea foi construida definitivamente em dezembro de 1909, e arrendada, por concorrência publica, á Companhia Viação Ferrea Sapucahy, hoje Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, em 2 de janeiro de 1910.

Hoje, que são passados cinco exercicios, além do primeiro em que as naturaes perturbações inherentes a todo inicio de organização de serviço terão deformado de

certo modo os algarismos representativos da receita e despesa e unidades do trafego, parece opportuno fazer um estudo das condições economicas da Rede Sul-Mineira, comparando os resultados obtidos com as previsões e estudos procedidos por occasião do julgamento das propostas apresentadas na concorrência publica.

Começarei por discriminar o custo, a receita e a despesa das linhas já pertencentes ao Governo na data da organização da Rede e a receita e despesa das pertencentes á Companhia Viação Ferrea Sapucahy.

As linhas do Governo — Minas e Rio e Muzambinho — tinham a extensão total de 453,983 kilometros e lhe haviam custado :

- 1) Minas e Rio — £ 1.850.000 em titulos da divida externa de 4 % de juros;
- 2) Muzambinho — 12.000:000\$ em apolices da divida interna de 5 % de juros.

Reduzindo a parcella relativa á Minas e Rio a papel, ao cambio de 16 d., teremos para o seu custo 27.750:000\$ e para o total das linhas do Governo 39.750:000\$, o que corresponde por kilometro a 87.558\$334.

Os encargos do Governo são os seguintes, por anno :

1) Minas e Rio	£ 74.000
2) Muzambinho	600.000\$000

São os seguintes os elementos para o balanço financeiro dos cinco exercicios de 1911 a 1915, devendo salientar que a extensão das linhas Minas e Rio e Muzambinho conservou-se a mesma, isto é, 453,983 kilometros :

Movimento financeiro de 1911-1915
 Minas e Rio e Muzambinho

Extensão 453^h, 983

ANOS	TOTAIS			POR KILOMETRO			COEFFI- CIENTE DE TRAPEGO %
	Receita	Despesa	Saldo	Receita	Despesa	S. lido	
1911	2.743.689\$764	1.751.404\$107	992.285\$637	6.043\$595	3.837\$862	2.185\$733	63,83
1912	3.287.548\$667	1.597.436\$905	1.690.061\$762	7.241\$567	3.518\$823	3.723\$742	48,59
1913	3.308.332\$023	2.205.054\$383	1.103.277\$639	7.287\$347	4.857\$129	2.430\$218	68,65
1914	3.456.637\$447	1.938.968\$756	1.497.668\$391	7.614\$023	4.315\$070	3.298\$953	56,67
1915	3.515.812\$128	1.830.493\$339	1.685.318\$789	7.744\$369	4.032\$074	3.712\$295	52,06
Totais	16.312.010\$728	9.343.407\$490	6.968.612\$238	7.186\$180	4.116\$214	3.069\$966	57,37

Companhia Viação Ferrea Sapucaly

Extensão 394^h, 257

ANOS	TOTAIS			POR KILOMETRO			COEFFI- CIENTE DE TRAPEGO %
	Receita	Despesa	« Deficit »	Receita	Despesa	« Deficit »	
1911	1.252.109\$283	1.403.168\$130	150.968\$847	2.407\$167	2.361\$214	234\$947	412,03
1912	1.523.807\$643	1.738.651\$344	234.843\$704	2.364\$223	3.959\$442	393\$189	415,41
1913	2.027.966\$645	2.090.158\$134	62.191\$489	3.412\$608	3.517\$262	104\$654	103,11
1914	1.590.324\$369	1.851.258\$730	260.934\$361	2.676\$155	3.145\$249	439\$994	116,40
1915	1.629.481\$811	1.665.764\$410	36.283\$599	2.742\$048	2.803\$104	61\$056	102,28
Totais	8.023.773\$751	8.769.000\$748	743.220\$997	2.700\$440	2.951\$248	250\$808	109,28

O estudo destes algarismos é suggestivo; a receita por kilometro das linhas do Governo, que, em 1911, foi de 6:043\$593, foi sempre crescendo até atingir, em 1913, a cifra de 7:744\$369; a das linhas da Companhia, em 1911, foi de 2:107\$167, cresceu até que, em 1913, attingiu a 3:412\$608; baixou, em 1914, a 2:676\$155 e em 1915 subiu a 2:762\$048.

A receita média por kilometro, no quinquennio, das linhas do Governo attingiu a cifra de 7:186\$180, e a das linhas da Companhia foi de 2:700\$440; o coefficiente médio de trafego das primeiras foi de 57,27% e das ultimas de 109,28%. Finalmente, no quinquennio, as linhas do Governo apresentaram o saldo total de 6.968:612\$238 e as linhas da Companhia o *deficit* total de 745:220\$997.

Encarado por este aspecto, o contracto de arrendamento só foi favoravel á Companhia, que, na exploração commercial do trafego das linhas do Governo, tem encontrado meios com que cobrir o *deficit* permanente das suas linhas.

Quando esta inspectoría, ainda denominada Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, estudou as propostas de arrendamento apresentadas em concorrência publica, o seu director affirmou que « todas as estimativas feitas até hoje, quer por funcionarios do Governo, quer por proponentes ao arrendamento, dão para renda bruta da rede, uma vez construido o prolongamento a S. Sebastião do Paraíso, proxímente 5.000:000\$, o que corresponde a cerca de 7:000\$ por kilometro ». Os factos, por pouco, confirmaram esta expectativa; o traçado dos prolongamentos foi alterado, mas assim mesmo em 1915 a receita total da Minas e Rio e prolongamento até S. Sebastião do Paraíso foi :

1) Minas e Rio.	3.515:812\$128
2) Tuyuty — S. Sebastião e ramal	648:478\$085
Total.	4.164:290\$213

o que corresponde a 6:575\$136 por kilometro.

Convém notar que a alteração do traçado dos prolongamentos foi feita justamente no sentido que se temia viesse a dar logar a desvio de receita; a proposta da Companhia Mogyana foi declarada fóra da concorrência pelo motivo de deixar transparecer a execução do plano que exactamente o contracto de arrendamento veio a estabelecer.

A Companhia Mogyana, na sua proposta, offerencia ao Governo 37% da receita bruta, quando ella ficasse comprehendida entre 6:000\$ e 8:000\$ por kilometro; nesta base a quota de arrendamento média annual, mesmo sem considerar a receita dos prolongamentos, no quinquennio, teria sido de 1.207:089\$456; pelo contracto actual teria sido de 778:748\$583, se a clausula VII não houvesse fixado o minimo em 900:000\$000.

A simples leitura destes algarismos mostra que houve sacrificio dos interesses do Governo, mas é de justiça lembrar que da formação da « Rede » advieram algumas indiscutíveis vantagens á zona Sul Mineira; assim a prospera e rica zona que vai de Soledade ao rio Eleuterio foi beneficiada com a adopção da tarifa differencial a partir de Cruzeiro, o que importa em dizer com a suppressão de uma segunda origem de distancia em Soledade. Sem a constituição da « Rede » é certo que até hoje não teria sido construida a ligação de Fazendinha a Carvalhos, com 67 kilometros, muito embora o texto do contracto de arrendamento pareça deixar transparecer que, na época da sua assignatura, já estivesse concluido o referido trecho. Diz a clausula IV:

« A Companhia arrendataria incorpora, sem onus algum para o Governo, desde já, a rede arrendada, para os fins da clausula VI e para o de ficar sob a mesma administração e fiscalização e sob o mesmo regimen de tarifas a sua estrada do rio Eleuterio, na divisa de S. Paulo a Passa Tres, no Rio de Janeiro, etc. »

O contracto foi assignado em 2 de janeiro de 1910, e é certo que a ligação de Fazendinha a Carvalhos só ficou concluida e entregue ao trafego em outubro de 1911; — que a construcção só foi feita pelo motivo da assignatura do contracto em questão, prova o relatorio da Directoria da Companhia publicado no « *Diario Official* » de 8 de junho de 1911 ».

Ainda é cedo para se julgar, com absoluta imparcialidade e segurança, se as vantagens obtidas correspondem ao sacrificio do Governo; o que é fóra de duvida, entretanto, é que a Companhia arrendataria encontra no cont. acto o unico meio capaz de faz-la sair do regimen depressivo e insustentavel dos *deficits*. Deveria, por isso mesmo, envidar todos os esforços para satisfazer integralmente as obrigações contrahidas, conservando em perfeitas condições as suas linhas e fazendo o serviço do trafego de modo a corresponder ás necessidades da sua zona. Infelizmente, tal não aconteceu, e infelizmente expondo no presente relatório, exactamente, por fatalidade no anno em que aprourou maior receita liquida.

Desde a organização da Rede, tem sido realizados os seguintes resultados, respectivamente nas linhas administradas pela Companhia de Estradas de Ferro Brasileiras e pela Companhia Mogyana.

ANNOS	C. E. DE F. FEDERAES BRASILEIRAS		COMPANHIA MOGYANA	
	Saldos	Coefficiente de trafego %	Receitas totaes	Coefficiente de trafego %
1910	493:275\$801	86,18	—	—
1911	841:316\$810	91,71	—	—
1912	1.455:218\$061	69,65	61:577\$506	106,72
1913	1.041:086\$150	80,49	340:440\$762	101,69
1914	1.236:734\$030	75,50	428:385\$089	117,11
1915	1.649:036\$190	67,95	648:478\$085	79,01

Como se vê do ultimo coefficiente de trafego, as linhas a cargo da Companhia Mogyana já neste exercicio apresentaram saldo, que ascendeu a 136:083\$468; este facto é, não ha duvida, auspicioso e confirma as previsões que haviam sido feitas a respeito do futuro trafego das linhas em questão. Devo salientar que a extensão total destas linhas será de cerca de 350 kilometros, dos quaes, no exercicio, estiveram em trafego, em média, 179^{kms},356. A extensão total em trafego, em 31 de dezembro de 1915, era de 201^{kms},431.

Nas linhas em trafego a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras tem sido a seguinte a estatística dos passageiros, mercadorias e animaes transportados :

	Passageiros	Animaes	Mercadorias
	Numero	Numero	Toneladas
1910.	283.795	141.100	83.994
1911.	372.219	149.242	99.282
1912.	490.159	169.025	118.181
1913.	551.652	168.991	132.832
1914.	543.484	174.963	131.703
1915.	515.475,5	183.887	146.874

Comparando este com o exercicio de 1914, chegaremos aos seguintes resultados:

ESPECIES	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	PRODUCTO	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros N.	515.475 1/2	1.189:106\$000	543.864	1.350:114\$400	-28.008,5	- 161:00\$340
Animaes N.	183.887	659:53\$500	174.953	627:05\$500	+ 8.934	+ 32:47\$000
Mercadorias T.	143.374	2.919:131\$000	131.703	2.552:301\$160	+45.171	+ 366:33\$340
Bagagens e encomendas T.	7.435	295:01\$260	7.665	308:16\$080	- 130	- 13:14\$520
		5.082:784\$760		4.838:134\$140		+ 224:65\$620

II — Linhas a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras

MOVIMENTO FINANCEIRO E DADOS ESTATISTICOS

EXTENSÃO :

	Kms.
Minas e Rio	453,983
Sapucahy :	
1ª Secção — Soledade-Eleuterio.	269,529
2ª » — Soledade-Rio Preto.	200,794
3ª » — Rio Preto-Passa Tres.	123,934
Total	1.048,240

Receita total.	5.312:243\$384
Despeza »	3.496:257\$749
Saldo.	1.815:985\$635
Coefficiente do trafego.	65,81 %
Receita por kilometro	5:067\$774
Despeza » »	3:335\$391
Saldo.	1:732\$383

a) Discriminação da receita pelas linhas :

1. Minas e Rio	3.636:768\$678
2. Sapucahy :	
1ª Secção	1.142:298\$372
2ª »	250:380\$712
3ª »	282:795\$622
Total.	5.312:243\$384

São as seguintes as diversas especies das receitas e verbas das despezas dos dois ultimos annos e distinctamente, para as linhas da Minas e Rio e da Sapucahy :

Receitas

Minas e Rio

ESPECIES	UNIDADE	1915		1914		DIFFERENÇAS	
		Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros . . .	N.	250.546	650:233\$900	274.847	737:970\$200	- 24.301	- 73:636\$300
Bagagens e encommendas . . .	Tons.	3.448	173:334\$300	3.733	192:453\$000	+ 200	+ 14:073\$700
Animaes . . .	N.	143.167	575:627\$200	146.495	553:604\$100	+ 1.672	+ 7:023\$300
Mercadorias . . .	Tons.	72.057	2.041:035\$300	69.303	1.814:939\$850	+ 2.659	+ 236:146\$450
Telegrammas . . .	N.	—	31:895\$388	—	31:493\$047	—	+ 397\$311
Armazenagens . . .	—	—	2:333\$000	—	—	—	+ 2:333\$000
Trens especiaes . . .	—	—	3:023\$000	—	—	—	+ 3:023\$000
Rendas diversas e eventuaes . . .	—	—	145:031\$000	—	111:166\$350	—	+ 33:914\$240
Totaes . . .	—	—	3.636:763\$673	—	3.456:637\$147	—	+ 180:131\$531

Linhas da Sapucahy

ESPECIES	UNIDADE	1915		1914		DIFFERENÇAS	
		Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros . . .	N.	254.020,5	519:822\$100	268.637	612:144\$200	- 13.707,5	- 92:322\$100
Bagagens e Encommendas . . .	Tons.	4.037,0	116:627\$060	3.927	115:704\$000	+ 110	+ 923\$333
Animaes . . .	N.	35.720	83:903\$300	28.463	53:452\$100	+ 7.252	+ 25:456\$200
Mercadorias . . .	Tons.	74.317,0	873:045\$200	62.306	737:861\$510	+ 12.511	+ 140:183\$300
Telegrammas . . .	N.	—	10:273\$207	—	24:066\$765	—	+ 5:693\$493
Armazenagens . . .	—	—	4:430\$300	—	—	—	+ 4:430\$300
Trens especiaes . . .	—	—	79\$400	—	—	—	+ 79\$400
Rendas diversas e eventuaes . . .	—	—	52:572\$549	—	41:105\$714	—	+ 11:376\$335
Totaes . . .	—	—	1.675:474\$706	—	1.590:324\$330	—	+ 85:150\$417

**Despesas
Minas e Rio**

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração central	166:877\$270	173:512\$266	— 6:634\$996
Trafego	408:468\$359	409:453\$646	— 98\$8287
Locomoção	786:331\$061	877:385\$681	— 91:054\$620
Via permanente e edificios	468:816\$649	408:617\$163	— 29:800\$514
Totacs	1.830:403\$339	1.958:968\$756	— 128:475\$417

Linhas da Sapucahy

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração central	154:129\$687	185:757\$880	— 31:628\$193
Trafego	365:087\$893	364:375\$549	+ 712\$344
Locomoção	587:731\$965	661:689\$621	— 73:957\$666
Via permanente e edificios	558:814\$835	639:435\$680	— 80:620\$845
Totacs	1.665:764\$410	1.851:253\$730	— 185:494\$320

TRENS — Durante o anno de 1915, circularam 19.783 trens, com o percurso total de 1.571.134 kilometros, com a seguinte classificação :

	Numero	Percurso-kilometro
Trens de passageiros	2.365	315.824
» mixtos	8.030	778.017
» de cargas	5.741	308.353
» em serviço da construcção	684	31.005
» de lastro e serviço não retribuido	2.963	137.935
Total	19.783	1.571.134

O percurso médio de um trem foi de 79^{km},46, que representam 7,58 % da extensão total em trafego durante o anno ; o percurso médio dos trens de passageiros foi de 133^{km},54 ; dos trens mixtos 96^{km},88 e dos trens de cargas, 56^{km},36.

Comparando estes resultados com os do anno anterior, chegaremos ao seguinte :

Annos	Trens	Kilometros
1914	20.032 com o percurso de	1.586.693
1915	19.783 com o percurso de	1.571.134
Diferença para menos.	249 com o percurso de	15.559

O serviço do trafego foi feito por 74 locomotivas que percorreram 1.789.217 kilometros; sendo:

Em serviço remunerado	1.631.282
» » não remunerado	137.935
	<hr/>
	1.789.217

O percurso total dos vehiculos elevou-se a 88.323.762 kilometros, sendo:

	Kilometros
Vehiculos de passageiros	2.138.407
» » bagagens e encomendas	1.036.792
» » animaes	3.779.414
» » mercadorias	2.906.867
Em serviços não retribuidos	713.033
	<hr/>
Total	10.574.513

correspondendo aos numeros de eixos-kilometros seguintes:

Em serviços retribuidos	39.369.231
» » não retribuidos	2.838.772
	<hr/>
Total	42.208.003

Unidades de despeza:

Foram as seguintes as despezas médias do custeio comparadas com o anno de 1914:

Annos	Por kilometro de linha	Por trem-kilometro	Por 2 eixos vehiculo
1915	3:335\$359	2\$439,4	177,6
1914	3:634\$880	3\$400,0	202,9
Diferença para menos %	8,2	30,1	12,5

UNIDADES DE TRAFEGO REMUNERADAS

Numeros, percursos médios, productos e custo de transporte:

1915

		Percurso médio	Producto	Custo de transport
Passageiros (numero)	24.456.201	58 ^{km} ,8	48,2	31,9
Bagagens e encomendas (tons.)	456.718	61 ^{km} ,0	645,9	807,1
Animaes (numero)	5.429.896	143 ^{km} ,8	121,4	250,3
Mercadorias (tons.)	22.394.265	152 ^{km} ,4	130,3	46,0
Cargas em geral (idem).	28.280.879	147 ^{km} ,2	136,9	98,6

O estudo comparativo dos algarismos deste quadro mostra que é bastante favoravel á Rede Sul Mineira o balanço entre o producto médio auferido pelas unidades de transporte e o custo das mesmas, com excepção muito explicavel do que concerne ás bagagens e encomendas e ao serviço de animaes, este porque importa na devolução dos wagões varios especiaes para esse serviço sem possivel aproveitamento da sua capacidade.

O serviço de passageiros deixa um saldo de 17,1 réis por passageiro-kilometro e o de cargas, em geral, o saldo de 38,3 réis por tonelada-kilometro.

Mão grado estas condições, tão satisfactorias, em que o serviço é executado, a Companhia ainda não pôde tirar da exploração commercial do trafego os recursos de que necessita para attender seus compromissos, quer oriundos da quota de arrendamento e fiscalização, quer do emprestimo externo, para conclusão e aparelhamento das linhas, importando estes na elevada somma annual de 2.750.000 francos ou, ao cambio de 800 réis o franco, 2.200:000\$000.

A Companhia precisa de uma receita líquida pelo menos igual á somma indicada e esta só poderá ser conseguida com um grande augmento da tonelagem a transportar, o qual póde ser computado em cerca de 40 %.

VIA PERMANENTE

a) Trabalhos executados durante o anno.

Para consolidação do leito da linha, levantamento do *grade* nos aterros e recomposição do perfil da respectiva secção transversal, foi executado o seguinte movimento de terra :

	Metros cubicos
1) Linha tronco — Cruzeiro a Tuyuty	7.332
2) Ramal da Campanha.	6.420
3) Ramal de Alfenas.	80
4) Linha Sapucahy :	
a) Fazendinha a Sapucahy.	5.183
b) Fazendinha a Passa Tres.	30.351
Total	49.366

Este total corresponde á média de 0^{m3},047 por metro corrente de linha. Para a linha tronco — Cruzeiro a Tuyuty — a média foi de 0^{m3},021 ; para o ramal da Campanha foi de 0^{m3},075 ; para o ramal de Alfenas foi de 0^{m3},010 ; para a linha de Fazendinha a Sapucahy foi de 0^{m3},017 ; e, finalmente, para a linha de Fazendinha a Passa Tres foi de 0^{m3},107.

Dos numeros acima conclue-se que a linha cuja conservação mereceu maiores cuidados por parte da Companhia foi a de Fazendinha a Passa Tres e a que foi mais descuidada foi o ramal de Alfenas. Entretanto, em toda rede Sul Mineira, inclusive a primeira das duas ultimas linhas mencionadas. os cuidados foram insignificantes, se os compararmos com os que ella necessita, como muito bem demonstram os numerosos descarrilamentos occorridos durante o anno. As chuvas continuas e torrencias muito contribuíram, sem duvida, para as numerosas alterações do *grade*, durante o ultimo semestre em todas as linhas. As energicas reclamações feitas á Companhia pelo digno chefe do Districto só nos ultimos dias do anno ocasionaram saltares providencias da mesma, pelo que teve inicio uma restauração geral do *grade*, reforma cujos beneficios ainda se não fizeram sentir nos trechos executados, devido á continuação das fortes chuvas.

Tendo o leito consolidado na maior parte das suas linhas por longo trafego, a Rede não teve este interrompido em nenhuma secção senão por horas, durante todo anno.

Servir-lo ás mesmas zonas ou zonas proximas das servidas pela Central do Brasil e Oeste de Minas e tendo estado, assim, sujeitas aos mesmos phenomenos meteorologicos, este facto é bem frisante, para patentear os esforços da fiscalização, pois que estas duas estradas são igualmente antigas e tiveram, entretanto, alguns trechos interrompidos durante semanas inteiras.

b) Material substituido. *Dormentes*.

Foram, durante o anno, substituidos por novos 123.841 dormentes, com a seguinte discriminação :

1) Linha tronco.	43.216
2) Ramal da Campanha	10.987
3) Ramal de Alfenas	831
4) Linha Sapucahy :	
a) Fazendinha a Sapucahy	27.431
b) Fazendinha a Passa Tres.	46.376
Dormentes velhos reempregados :	128.841

Dormentes velhos reempregados :

1) Linha tronco.	4.972
2) Ramal da Campanha	533
3) Ramal de Alfenas	53

4) Linha Sapucahy :

a) Fazendinha a Sapucahy	12.273
b) Fazendinha a Passa Tres	9.295
	<hr/>
	27.128
Total dos dormentes empregados.	153.969

Levando em conta os dormentes velhos reempregados, a média geral seria de 149 dormentes substituídos por kilometro, média mui baixa, tendo em vista que a duração média dos dormentes, na Rede, segundo informações prestadas ao chefe do Districto, não chega a ser de sete annos. Deixando, entretanto, de parte, o reemprego dos dormentes retirados, pois que, dentro de poucos mezes, elles estarão imprestaveis, sendo, assim, ficticia a economia, por perder-se em mão de obra e grampos, a economia em dormentes, teremos que a média geral baixará a 123 por kilometro.

Figuramos, comtudo, a hypothese de attingir aquella duração a tão alta média. Sendo em numero de 1.300 os dormentes adoptados por kilometro, a substituição média kilometrica annual deveria ser de 171 e não 123, isto é, 28 % menos, tendo sido, em 1914, de 136.

Manifesta, entretanto, o mesmo Engenheiro chefe do Districto, as mais serias suspeitas que tem, de ter sido muitissimo inferior á acima referida e fornecida pela Companhia, a quantidade de dormentes novos de facto empregados pela mesma em suas linhas, tão grande é o numero de dormentes podres ali existentes; não raro é encontrarem-se seis e mais, seguidos, nesse estado. Os factos o autorizam a julgar inexactos os algarismos em questão. E, se não, veja-se o que se passa em relação ao emprego desse material na linha de Fazendinha a Passa Tres.

Pelos dados fornecidos pela Companhia, foram empregados, no anno passado, 50.933; e, este anno, 46.376, ou sejam 97.334 nos dois ultimos annos.

Tendo a linha 282.959 kilometros, devera ter, á razão de 1.300 dormentes por kilometro, 367.847 dormentes; donde se conclue que só nesse espaço de tempo a linha recebeu, novos, 26 46 % da totalidade dos seus dormentes. E é uma linha dessas que apresenta esse material em tão mau estado que torna necessaria a sua urgente substituição.

Espera, porém, o chefe do Districto os melhores resultados da intensa substituição desse material que a Companhia lhe assegura proseguirá sem vacillações.

A média kilometrica correspondente a cada uma das linhas foi a seguinte: á linha tronco, 129; ao ramal da Companhia, 128; ao ramal de Alfenas, 110; á linha de Fazendinha ao Sapucahy, 89 e finalmente, á linha de Fazendinha a Passa Tres, 164.

A unica linha cuja média se approxima da que elle julga necessaria — 171 — é a de Fazendinha a Passa Tres que, já no anno anterior, teve a média de 180. Pois bem, é precisamente essa que tem tido ultimamente maior numero de descarrilamentos devido ao mau estado dos dormentes.

TRILHOS

Foram substituídos, na linha tronco, 1.231 trilhos por outros tantos, dos quaes, 810 de 25 kilos por metro corrente e 421 de 34 kilos; tambem na linha de Fazendinha a Sapucahy deu-se a substituição de 64 trilhos; nos ramaes de Campanha e de Alfenas e na linha de Fazendinha a Passa Tres não houve alteraçã.

TALAS DE JUNÇÃO

Foram empregadas 2.462 novas talas de junção, todas na linha tronco.

PARAFUSOS

Empregaram-se 23.284 parafusos e 23.284 grampos nas linhas.

Foram applicados, em toda Rede, 1.231.8 grampos.

Os relatórios dos dois annos anteriores trataram da urgente necessidade que havia da substituição dos trilhos de 20 kilos por metro corrente por outros que tivessem, pelo menos, 25 kilos ; necessidade imposta pelo incremento que vai tomando o trafego e pelas pouco favoraveis condições technicas para o mesmo em longes trechos. Como então, é para lastimar que, apesar dos esforços da Companhia, a substituição não se possa por ora dar em maior escala, devido ás difficuldades de aquisição do material, e que a actual administração procura remover.

Quadro do material fixo empregado na linha durante o anno de 1915

LINHA	ESPECIE DO MATERIAL				Média por dormente
	Dor.nentes		Grampos		
	Numero	Média por km.	Numero	Média por km.	
Tronco.	43.216	120	47.684	132	1,103
R. de Campanha.	10.987	128	11.320	132	1,030
R. de Alfenas.	831	110	1.200	158	1,444
Fazendinha a Sapucahy.	27.431	89	44.545	143	1,624
Fazendinha a Passa Três.	46.376	164	24.069	85	0,519
Total.	128.841	123	128.818	123	1,000

A despesa realizada com toda a « Rêde » foi a seguinte :

Linha tronco	1.830:493\$339
Sapucahy :	
1ª Secção.	807:735\$120
2ª "	501:729\$953
3ª "	356:299\$337
Total.	3.496:257\$749
Média geral por kilometro.	3:335\$359

Para a linha tronco, a média por kilometro foi de 4:032\$075 ; para a 1ª secção, de 2:9.688\$39 ; para a 2ª secção, de 2:499\$390 e, finalmente, para a 3ª secção, de 2:874\$912.

Do total acima se distribuem com a via permanente as seguintes parcelas :

Minas e Rio	468:816\$649
Sapucahy :	
1ª Secção.	249:507\$663
2ª "	182:094\$456
3ª "	127:212\$746
Total.	1.027:631\$514
A média geral por kilometro corresponde a	980\$340
Para a Minas e Rio a média foi	1:032\$674

Para a Sapucahy :

1ª Secção	925\$717
2ª »	906\$872
3ª »	1:026\$455

ATRAZO DOS TRENS DE PASSAGEIROS

Durante o anno de 1915, foram verificados os seguintes atrasos :

I — Linha de Cruzeiro a Tuyuty e ramaes de Campanha e Alfenas.

Chegaram ao seu destino, atrasados, 946 trens, devido ás seguintes causas :

a) espera de trens em correspondencia da Central em Cruzeiro	304
b) falta de pressão nas caldeiras das locomotivas devido á má qualidade do combustível — lenha verde e fina	86
c) avarias das locomotivas em viagem	38
d) affluencia de serviço nas estações	36
e) descarrilamentos e impedimentos da linha	46
f) diversos motivos	436
Total	946
Atrazo maximo	6h, 30m
» minimo	0h, 5m

II — Linha de Fazendinha a Sapucahy.

Chegaram aos destinos, atrasados, 567 trens, devido ás seguintes causas :

a) espera de trens da Central	164
b) » » » » Mogyana	1
c) falta de pressão nas caldeiras devido á má qualidade do combustível — lenha verde e fina	68
d) avarias das locomotivas em viagem	24
e) affluencia de serviço nas estações	64
f) descarrilamentos e impedimentos da linha	10
g) diversos motivos	236
Total	567
Atrazo maximo	6h-45m
» minimo	0h-5m

III — Linha de Passa Tres á Fazendinha.

Chegaram aos seus destinos, atrasados, 92 trens, pelas seguintes causas :

a) espera de trens da Central	4
b) » » » » Oeste de Minas	18
c) avarias nas locomotivas e falta de pressão nas caldeiras	17
d) descarrilamentos e impedimento da linha	11
e) diversos motivos	42
Total	92

Os numeros transcriptos acima dispensam commentarios: provam de sobejo quanto andou desorganizado o serviço da « Réde ».

Não se comprehende, effectivamente, que a administração superior da Companhia não houvesse tomado providencias, sobretudo para evitar que as locomotivas reboadoras de comboios de passageiros parassem constantemente nas linhas — 152 vezes no anno — por falta de pressão nas caldeiras, devido á má qualidade da lenha empregada. Foi de balde que a fiscalização reclamou, reiteradas vezes, contra taes faltas, conforme esta Inspectoria teve occasião de ser informada.

Outro facto que tambem não encontra explicação aceitavel é o grande numero de locomotivas que soffreram avarias em viagem ; é bom lembrar que os numeros transcriptos se referem exclusivamente ao serviço de passageiros. Fica assim provado que as locomotivas sahiram dos depositos e das officinas para fazer o serviço de passageiros sem serem submettidas aos necessarios e indispensaveis exames, o que é contra tudo que ha de mais elemental em serviço de estrada de ferro.

ACCIDENTES

Occorreram os seguintes accidentes em 1915 :

I — Linha de Cruzeiro a Tuyuty — Ramacs da Campanha e Alfenas.

Causas :

	Numeros
Collisões	—
Descarrilamento por animaes na linha	—
Descarrilamentos por outros motivos.	32

Material deteriorado :

Locomotivas	1
Vehiculos.	—

IMPEDIMENTO DA LINHA

Maximo	12 ^h
Minimo	1 ^h -15 ^m

II — Linha de Fazendinha a Sapucahy.

Causas :

	Numeros
Descarrilamento por animaes na linha	1
» » outros motivos	3

IMPEDIMENTO NA LINHA

Maximo	6 ^h -45 ^m
Minimo	0 ^h -5 ^m

III — Linha de Passa Tres á Fazendinha.

Causas :

	Numeros
Linha	12
Locomotiva	1
Diversas	—

IMPEDIMENTO DA LINHA

Maximo	18 ^h
Minimo	0 ^h -30 ^m

Os descarrilamentos acima mencionados, em numero de 50, só se referem aos trens de passageiros, quando, os do anno anterior, no total de 63, referem-se a todos os trens.

Tendo-se em vista, entretanto, conforme dados estatisticos ultimamente colhidos na Rede, que a relação de taes accidentes entre aquelles trens e estes é inferior a um decimo, conclue-se que os descarrilamentos foram excessivamente mais numerosos em 1915 do que no anno anterior. Como sóe acontecer, occorreram em maior numero na linha tronco, sujeita a trafego mais intenso.

E' necessario que a Companhia mantenha em Pouso Alegre, Ouro Fino, Sapucahy, Tuyuty e Bom Jardim o material indispensavel á composição de trens de socorro para quaesquer accidentes que possam occorrer em suas linhas. Os pontos indicados permittem que sejam elles attendidos com rapidez.

Accidentes pessoas ocorridos durante o anno de 1915.
Cruzeiro a Tuyuty e ramaes da Campanha e Alfenas :

	Feridos	Mortos
Viajantes	—	—
Empregados	8	4
Estranhos.	1	5
	<hr/>	<hr/>
Totales	9	9

Linha de Fazendinha a Sapucahy :

	Feridos	Mortos
Viajantes	—	—
Empregados	3	1
Estranhos.	4	3
	<hr/>	<hr/>
Totales	7	4

Linha de Passa Tres á Fazendinha :

	Feridos	Mortos
Viajantes.	0	0
Empregados	4	0
Estranhos.	2	1
	<hr/>	<hr/>
Totales	6	1
Totales geraes	22	14

TELEGRAPHO

Continuaram, com afimco, os trabalhos de substituição de postes de madeira por outros de trilhos, sendo collocados 2.815 contra 1.924 no anno anterior.

A sua distribuição por linha deu-se da forma seguinte: Cruzeiro a Tuyuty, 61; ramal da Campanha, 81; ramal de Alfenas, 57; Soledade a Sapucahy, 1995; Soledade á Fazendinha, 43; Fazendinha a Passa Tres, 578.

Com o augmento de postes de trilhos tem melhorado bastante o serviço telegraphico, correndo com regularidade durante todo o anno.

Foi assentado um aparelho na linha de Soledade a Sapucahy.

As maiores interrupções duraram: na linha de Cruzeiro a Tuyuty, 2^h-30^m; no ramal da Campanha, 7^h-50^m; no ramal de Alfenas não houve interrupção; na linha de Fazendinha a Sapucahy, 8^h-30^m e na linha de Fazendinha a Passa Tres, 6^h-0.

Foram os seguintes os limites do movimento diario da estação de Cruzeiro durante o anno:

Telegrammas de serviço.

Maximo	306 com 4.870 palavras
Minimo	115 » 2.948 »

Telegrammas particulares:

Maximo	391 » 5.474 »
Minimo	37 » 794 »

Apezar de exigirem o contracto e as conveniencias do serviço, ainda não foram duplicadas as linhas de Soledade á Fazendinha e Pousos Alegres a Sapucahy.

MERCADORIAS TRANSPORTADAS

	Tons.
Agua mincraes.	4.200
Aroz	3.974
Assucar	8.900
Aguardente	858
Batatas	4.717
Café	51.625
Farinha de trigo	4.475
Fazendas	1.457
Feijão	4.401
Ferragens.	3.727

Fumo	3.736
Kerozene	2.210
Material para construcção.	6.392
Material para estrada de ferro	260
Milho	2.400
Madeiras e dormentes	3.421
Queijos	771
Sal	13.377
Toucinho	1.286
Vinhos e espiritos	2.897
Xarque e carnes conservadas.	167
Diversas (inclusive carros).	23.941
	149.492

Commissões pela arrecadação dos impostos durante o anno de 1915

MEZES	ESTADO DE MINAS	ESTADO DO RIO	GOVERNO FEDERAL	TOTAL
Janeiro	11:711\$445	79\$300	131\$690	11:922\$435
Fevereiro	10:004\$429	67\$900	138\$000	10:210\$329
Março	14:384\$954	108\$780	540\$880	15:034\$614
Abril	15:295\$327	73\$610	737\$740	16:106\$677
Maió	12:033\$663	75\$530	652\$100	12:762\$293
Junho	10:926\$944	98\$380	679\$680	11:703\$004
Julho	15:922\$309	84\$250	674\$420	16:680\$989
Agosto	14:530\$083	95\$030	657\$350	15:283\$263
Setembro	13:488\$836	89\$460	660\$150	14:238\$446
Outubro	14:250\$473	88\$539	603\$660	14:943\$663
Novembro	14:853\$114	104\$030	606\$920	15:564\$884
Dezembro	11:673\$158	110\$740	713\$950	12:497\$848
Total no anno	159:075\$135	1:075\$540	6:798\$770	166:949\$445

III — Construcção da linha de Tres Corações a Lavras

RÉDE SUL-MINEIRA

(NUMERO IV DA CLAUSULA I DO CONTRACTO CELEBRADO EM VIRTUDE DO DECRETO N. 7.704, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1909)

Estudos approvados pelos Decretos n. 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

EXTENSÃO Ms. 94.880,45

Extensão da linha, leito prompto e assentamento de trilhos, até 31 de dezembro de 1915

	EXTENSÃO DA LINHA	LEITO PROMPTO	TRILHOS ASSENTADOS
	Ms.	Ms.	Ms.
1ª Residencia.	19.981,20	19.981,20	19.981,20
2ª »	20.386,70	20.386,70	13.018,80
3ª »	20.076,00	20.076,00	
4ª »	21.538,25	21.538,25	
5ª »	12.898,00	12.898,00	
Totales	94.880,45	94.880,45	33.000,00
Projecto approvado.	92.492,00	—	—
Augmento devido ás variantes approvadas.	2.388,45	—	—

Observações — A linha entronca com a Estrada de Ferro Oeste de Minas, na estação de Lavras.

Resumo dos trabalhos executados até 31 de dezembro de 1915

DESIGNAÇÃO	UNIDADES	TOTAES		%
<i>Trabalhos preparatorios</i>				
Roçada em capoeira	m ²	270.042	637.478	
» » capoeirão	»	184.444		
» » matta virgem	»	182.992		
Destocamento	»	—	4.257	
<i>Desvios de rios</i>				
Excavação em terra	m ³	8.416	11.120	
» » moledo	»	82		
» » schisto compacto	»	8		
» » pedra solta	»	2.623		
<i>Desvios de estrada de rodagem</i>				
Excavação em terra	m ³	—	1.587	
<i>Caminhos de pedreira</i>				
Excavação em terra	m ³	—	8.553	
<i>Preparação do leito</i>				
Excavação em terra	m ³	1.104.034	1.558.144	70,85
» » moledo	»	337.775		21,68
» » schisto compacto	»	14.881		0,96
» » pedra solta	»	79.038		5,07
» » rocha	»	22.416		1,44
				100,00
<i>Transporte</i>				
Do material excavado	m ³ decametro	27.055.523	27.055.523	

Relação das obras d'arte construídas até 31 de dezembro de 1915

DESIGNAÇÃO		QUANTIDADE		OBSERVAÇÕES
Pontes.	{ 10 ^m ,00 de vão	4	10	Em arco. 1 em arco. Uma passagem inferior. Uma superior. Em arco.
	{ 15 ^m ,00 " "	4		
	{ 20 ^m ,00 " "	1		
	{ 40 ^m ,00 " "	1		
Pontilhões.	{ 2 ^m ,00 de vão	1	17	
	{ 3 ^m ,00 " "	4		
	{ 4 ^m ,00 " "	1		
	{ 5 ^m ,00 " "	5		
	{ 5 ^m ,30 " "	1		
	{ 8 ^m ,00 " "	4		
Boeiros	Abertos	17	166	
	Simple capeados	131		
	duplos "	15		
	triplos "	2		
	Secção circular	1		
Drenos.		—	17	
Filtros seccos.		—	1	
Muros	{ De arrimo	5	7	
	{ Divisórios	1		
	{ De repreza d'agua	1		
Tunel de 30 ^m ,50 de comprimento.		—	1	
Fossos americanos		—	9	
Barragens.		—	2	

Discriminação dos boeiros

DESIGNAÇÃO		QUANTIDADE		OBSERVAÇÕES	
Abertos.	Vão de 0 ^m ,50.	2	17		
	» » 0 ^m ,60.	5			
	» » 0 ^m ,80.	3			
	» » 1 ^m ,00.	4			
	» » 1 ^m ,20.	1			
	» » 1 ^m ,40.	1			
	» » 1 ^m ,60.	1			
Simples.	Capeados 0 ^m ,50 × 0 ^m ,70	2	131	Com um ramo de filtro secco.	
	» » 0 ^m ,60 × 0 ^m ,60	1			
	» » 0 ^m ,60 × 0 ^m ,80	68			
	» » 0 ^m ,60 × 0 ^m ,90	20			
	» » 0 ^m ,70 × 1 ^m ,00	9			
	» » 0 ^m ,70 × 0 ^m ,90	5			— 1 com 1 dreno de 0 ^m ,40 × 0 ^m ,40.
	» » 0 ^m ,70 × 1 ^m ,10	1			— 1 com 2 ramos de 0 ^m ,60 × 0 ^m ,60.
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,00	15			
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,10	3			
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,20	3			
» » 1 ^m ,00 × 1 ^m ,50	4				
Duplos.	» » 0 ^m ,60 × 0 ^m ,90	1	15		
	» » 0 ^m ,70 × 0 ^m ,90	1			
	» » 0 ^m ,70 × 1 ^m ,00	3			
	» » 0 ^m ,70 × 1 ^m ,40	2			
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,00	2			
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,10	1			
	» » 0 ^m ,80 × 1 ^m ,20	1			
» » 1 ^m ,00 × 1 ^m ,50	4				
Triplos	» 1 ^m ,00 × 1 ^m ,50	—	2		
Secção circular	— Diametro 0 ^m ,80	—	1		
		166			

Rêde Sul Mineira

MEMORIAL JUSTIFICATIVO DAS NOVAS OFFICINAS

OFFICINAS PARA REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

O numero de locomotivas que têm de ser reparadas pelas officinas de uma estrada de ferro depende, forçosamente, da quantidade de machinas que as condições de trafego exigem em serviço diario e, em grande parte tambem, das condições technicas da linha trafegada. Sendo, geralmente, admittido nos Estados Unidos da America que 80 % das locomotivas de uma estrada de ferro com bom trafego devem passar pelas officinas annualmente, resulta que, no caso das officinas da Rêde Sul Mineira, suppondo-se um total de 100 locomotivas como o effectivo futuro do material de tracção da Companhia, 80 terão de ir ás officinas em cada anno.

Sendo, por outro lado, facto deduzido das estatisticas das nossas officinas bem aparelhadas, que o tempo médio de reparação das locomotivas em geral monta a cerca de 30 dias de trabalho, e sendo a média de dias de serviço em cada mez cerca de 24, resulta ainda que cada valla de reparação das officinas póde dar 0,66 locomotivas por mez, ou a média de oito locomotivas reparadas por anno.

Nas grandes officinas americanas costumam dar para o numero das vallas de reparação de locomotivas 8 a 10 % das locomotivas a reparar por anno; mas attendendo á menor actividade do nosso pessoal e ao que já nos póde fornecer a pratica nacional, tomamos o algarismo acima, dotando as novas officinas com 10 vallas de reparação de locomotivas.

Para a reparação dos *tenders* e das caldeiras projectamos mais duas linhas na parte indicada para esse serviço, pois a reparação dos *tenders* é muito mais rapida.

A área da officina de montagem e ajustagem depende do espaço necessario em torno de cada valla; tomamos 5^m,00 estreitando a distancia entre duas vallas consecutivas para deixar maior espaço entre as duas seguintes.

Para a officina mechanica tomamos 800^m²; para a de ferreiros e de caldeireiros cerca de 600^m².

Quanto a posição das vallas de montagem, em relação ao eixo principal das officinas, sendo embora materia sempre controvertida, temos perfeita convicção do que a disposição transversal traz vantagens incontestaveis nas facilidades de comunicação e de transporte que, estabelece entre a officina de montagem e as accessorias.

Na disposição transversal, dois são os typos principaes de officinas: altas officinas com poderosos guindastes para levantar as locomotivas á entrada e levar-as suspensas ao ponto em que têm de ficar para serem reparadas, como na Mogyana; officinas de altura normal, tendo um carretão para receber as locomotivas e distribuil-as pelas vallas desocupadas, com um guindaste de menor capacidade para suspender as locomotivas já desmontadas, afim de livrar as rodas para a reparação.

Innegavelmente a primeira solução é mais elegante e poupa consideravel área, razão pela qual foi adoptada na Mogyana; mas, dispendiosa, exige pessoal intelligente e muito cuidadoso, sem o que gravissimos desastres podem occorrer. Adoptamos por isso a segunda, evitando a construcção de custoso edificio e fazendo o que ha de mais simples, a par de grande facilidade e eficiencia nos serviços.

Como se vê na planta geral, projectamos dois corpos de edificios, um de cada lado de um carretão de 12^m,00, que será movido por electricidade. O edificio da esquerda, com 60^m,00 de comprimento, compõe-se de um corpo elevado, com 15^m,00 de vão por 8^m,75 de altura, tendo um guindaste electrico rodante, movendo-se a 6^m,00 do solo; e de um corpo com 12^m,00 de vão por 5^m,50 de altura.

O edificio da direita, com 50^m,00 de comprimento destina-se á reparação dos carros e vagões.

Na officina mechanica julgamos necessario installar as seguintes machinas:

Tornos mecanicos

Numero	1 de 42×14'	15 H. P.
"	2 " 36"×12'	12 " "
"	3 " 30"×10 1/2'	10 " "
"	4 " 24"×12'	5 " "
"	5 " 24"×12'	5 " "
"	6 " 20×8'	3 " "
"	7 " 20×8'	3 " "
"	8 " 20×8	3 " "
"	9 " 18×8	3 " "
"	10 " 18×8	3 " "
"	11 " 16×6	2 " "
"	12 " 16×6	2 " "
"	13 " 14×6	1,5 " "
"	14 " 14×6	1,5 " "
"	15 " 14×6	1,5 " "
"	16 " 2 1/2×24	5 " "
"	17 " 2×24	5 " "
"	18 " 1 1/2×18	3 " "

Tornos de rodas e eixos

Numero	21 — Para vagões	30 H. P.
"	22 — Para mangas e eixos	10 " "
"	23 — Para locomotivas	20 " "
"	24 — Para eixos	12 " "

Fresas

Numero 31 — Fresa universal n. 2	3 H. P.
» 32 — Fresa para broquear aros	7,5 " "

Plainas de mesa

Numero 41 — 1 plaina de 48'×10'	13 H. P.
» 42 — 1 plaina de 30'×8'	7,5 " "

Plainas limadoras

Numero 43 — De 17" duplas	7,5 H. P.
» 44 — De 16" simples	5 " "

Plaina vertical

Numero 45 — De 15" de curso.	7,5 " "
--------------------------------------	---------

Machinas de furar

Numero 51 — De 5' Full Universal	6 " "
» 52 — De 4' Full Universal	5 " "
» 53 — Vertical de 24"	1 " "
» 54 — Vertical de 21"	1 " "
» 55 — Machina para abrir rasgos de chavetas	2,5 " "

Machinas de esmeril

Numero 61 — Machina para esmerilhar quadrantes .	3 " "
» 62 — Machina universal para afiar ferramentas	0,5 " "
» 63 — Rebôlo de pedra commum com caixa de ferro	0,5 " "

Varias machinas

Numero 71 — Prensa para braçagem	1 " "
» 72 — Prensa para rodas.	4 " "
» 73 — Tezoura e punção.	10 " "
» 74 — Rôlo para chapa	10 " "
» 75 — Tarracha para tubos	2 " "
» 76 — Tarracha para parafusos.	1 " "
» 77 — Bomba para experimentar caldeiras.	

Ferramentas para os tornos e pequenas ferramentas em geral.

Todas as machinas desta secção serão individualmente movidas por motores directamente conjugados a cada machina e serão dispostas segundo indica a planta da officina. A somma total da força utilizada pelos motores empregados é de 236 cavallos.

Um compressor de ar Ingersol Rand, montado na caldeiraria, com a capacidade de 100 pés cubicos por minuto, empregando um motor de 35 cavallos fornecerá ar comprimido para as ferramentas pneumaticas, taoto na caldeiraria como na officina de montagem.

A ferraria disporá de 18 forjas do typo Buffalo, com tiragem mechanica por aspiração em conductos subterrancos para deixar livre a parte superior da officina a quaesquer systema de guindastes que sejam empregados.

A secção de locomotivas terá installados 336 cavallos de força. Sendo, porém, certo que nunca todas as machinas empregam sua capacidade maxima ao mesmo tempo, mas que basta contar a metade disso nos calculos de força, tomaremos apenas 170 cavallos para essa secção.

Os edificios, conforme mostram os desenhos, são todos em esqueleto metalico, tendo apenas cortinas de tijolos ou de cimento armado, fechando os vãos entre as columnas. As fundações deverão ser todas em concreto e os telhados de eternite.

OFFICINAS PARA A REPARAÇÃO DE CARROS E WAGÕES

No edificio do lado direito foi projectada a officina de carpinteiros, com a área de 1.200 metros quadrados, onde os carros serão levantados para receber as reparações necessarias, e a serreria, com a área de 600 metros quadrados, disposta de modo a fornecer directamente para a secção de carros, toda a madeira de que ella possa precisar. A officina de reparação de carros tem capacidade para receber seis carros de cada vez, e, portanto, para a conservação de um material para o serviço de passageiros composto de 60 a 100 vehiculos.

Na serreria adoptamos a disposição transversal, que mais convém ao caso. Os toros deverão entrar sobre as serras grandes de desdobrar a madeira, passando successivamente pelas serras circulares e serras francezas para as plainas e diversas outras machinas em que recebem o devido acabamento, seguindo para applicação immediata ou deposito, conforme as necessidades.

As machinas que adoptamos para a serreria são :

N. 1 Serra vertical com avanço automatico	30 H. P.
» 2 » circular de mesa para galgar pranchões.	25 »
» 3 » de desdobrar pranchões, com grande producção	30 »
» 4 Plaina para taboas, quatro faces 24" x 6".	30 »
» 5 » larga para almofadas	10 »
» 6 Serra de fita 48"	5 »
» 7 » » recorte (tico-tico)	1 »
» 8 » machina de furar	5 »
» 9 Topia n. 2.	7,5 »
» 10 Traçador (serra circular oscillante)	7,5 »
» 11 Serra circular de masa	10 »
» 12 e 13 Machinas para afiar serras	1 »
» 14 Machinas para espigas	10 »

Todas as machinas serão movidas individualmente por motor electrico.

As machinas da serreria empregarão 173 cavallos de força.

Ao lado desta officina foi projectada a de pintura com a área de 480 metros quadrados, onde apenas os carros de passageiros e os *tenders* das locomotivas deverão ser pintados. As locomotivas, cuja reparação é muito mais demorada que a dos *tenders*, deverão ser pintadas na propria officina de montagem, para evitar perda de tempo. Os wagões deverão ser pintados a ar comprimido no proprio local onde são reparados.

Na officina de pintura estão projectadas quatro vallas de reparação, porque, nessa officina, não sendo preciso retirar os *trucks* dos carros, são ellas necessarias para a pintura dos mesmos, e é nesse local onde geralmente se fazem as reparações e a ajustagem dos aparelhos de freios, o que, sem as vallas, só se faria com imperfeição e dificuldade.

Ao lado das edificações acima descriptas, projectamos o galpão para a reparação dos wagões o que fica convenientemente proximo á serreria para receber a madeira necessaria ao serviço. Por meio da primeira linha do carretão se torna facil a comunicação dessa dependencia com o almoxarifado e com a officina mechanica. O galpão de wagões tendo tres linhas e 75 metros de comprimento abriga 21 carros em reparação, o que basta para a conservação de 450 wagões, entre grandes e pequenas reparações. Os edificios principaes dessa secção deverão ser igualmente em esqueleto metalico com cortinas de tijolos e cimento armado, sobre fundações de concreto. O edificio de reparação de wagões, não precisando ser um edificio fechado, projectamos um galpão aberto de 15 metros de vão sobre columnas de aço, bastando um paravento nos lados e nos outões para evitar que as chuvas entrem muito a dentro do edificio.

FUNDIÇÃO

Do lado opposto a esses edificios projectamos a fundição commum a ambas as secções. A fundição compor-se-á de dois corpos de edificio com o vão de 12 metros cada um, por um comprimento de 30 metros.

Fornos para a fundição, machinas de moldar e guindaste de fundidor damos a seguir :

- 2 Fornos para fundição, com capacidade para tres toneladas por hora, com revestimento.
- 2 Chaminés com cupola e protecção para o telhado.
- 1 Ventilador servindo para cada um dos fornos, com motor electrico.
Tubagem necessaria.
- 1 Elevador electrico para ferro e coke.
- 1 Estrado de carga para os dois fornos.
- 1 Forno duplo a oleo, Rockwell, para bronze.
- 1 Ventilador para o mesmo com motor electrico.
- 2 Wagonetes para o serviço da fundição.
- 1 Guindaste electrico rodante com as respectivas columnas, vigas longitudinaes e trilhos.
- 1 Caçamba de 2, 3 toneladas, para o mesmo.

O edificio é igualmente de esqueleto metallico, com as cortinas de tijolos ou cimento armado, fundações de concreto e coberto com eternite.

O total da força empregada nesta secção é de 30 H. P.

Pelo lado de cima facil se torna a descarga e deposito do coke e ferro gusa ; pelo lado de baixo se fará a sahida das peças fundidas, tanto para o almoxarifado como para as officinas.

USINA GERADORA

Duas importantes condições procuramos satisfazer nessa escolha — menor distancia a transmittir a corrente — facil acesso para o combustivel. O melhor equilibrio na distribuição da força mandava collocar a installação no centro de gravidade, por assim dizer, da distribuição de energia ; mas a posição que melhor satisfazia a essa condição deixava de corresponder a outra que, sob o ponto de vista economico, é, sem duvida, mais importante. Realmente, sendo certo que as peças apodrecidas dos carros e wagões, os retalhos de madeira e varreduras da serraria, a serragem etc., constituem um subsidio importantissimo de combustivel util e cujo preço é praticamente nullo, resolvemos collocar a usina em local onde mais facil fosse o acesso para esse combustivel e ao mesmo tempo para o carvão, permittindo a descarga immediata dos wagões para a pequena carvoeira que projectamos ao lado da usina.

O edificio foi projectado em tijolos apparente com molduras e pilastras rebocadas a cimento, tendo 15 metros de largura por 30 de comprimento, dividido em dois compartimentos — um para as caldeiras e outro para as machinas. O telhado é de eternite sobre structure de aço.

Como ficou já consigna lo, as diversas officinas consomem as seguintes quantidades de energias :

Secção de locomotivas.	170 cavallos
Secção de carros e wagões	90 »
Fundição, guindastes e carretões	40 »
Total.	300 »

Em uma installação de força nunca se pode empregar uma só unidade, a menos que se fique resolvido a parar todo o serviço de um momento para outro. Resolvemos empregar no caso em questão duas unidades de 175 kilo-watts, com machinas de 300 cavallos, que satisfarão plenamente.

Quando no futuro, sem duvida ainda longinquo, uma só machina se tornar insufficiente para fornecer a força a consumir, poderão trabalhar as duas conjuntamente em paralelo, e ainda assim, no caso de qualquer desarranjo, a officina terá força para os fins principais, trabalhando com uma só machina. A installação constará de : duas unidades geradoras de 175 kilo-watts, Allis-Chalmers, corrente continua, 250 volts, e machinas a vapor Emc City, 300 cavallos, typo compound enclosed.

Um quadro de distribuição completo, com todos os aparelhos e chaves necessarias, completa a installação da sala das machinas.

Não foi projectado um guindaste rodante permanente para a montagem das machinas, mas, embora caro, representa um elemento util por occasião da construção; offerecemos um guindaste, porém, que se presta a todos esses serviços de montagem.

As caldeiras projectadas são Eric City, também, typo improved vertical, recebendo a água através de um aquecedor de água de alimentação, que utiliza o vapor do escapamento das máquinas. Em vez de uma chaminé de tijolos, que é sempre uma obra dispendiosa, projectamos uma de aço, com capacidade para 600 cavallos, cuja montagem é simples e rápida.

A tubagem do vapor será conduzida por cima, junto a ferragem do telhado; a do escapamento, em canal inferior, descarregado no aquecedor.

Os gases de combustão se encaminham para a chaminé através de um canal fechado.

Não projectamos a caixa d'água das oficinas, onde a usina terá de se supprir, por não conhecermos as disposições locais, ficando para ser escolhido o ponto mais conveniente, na ocasião das construções. As oficinas em todos os seus serviços devem precisar de cerca de 100 metros cúbicos por dia.

ALMOXARIFADO

Foi projectado no topo do carretão, tendo acesso immediato para a entrada de carros carregados, por um desvio ao longo da linha principal, desvio esse donde se desviam todas as linhas de acesso ás diversas dependências das oficinas. Sobre a linha principal ficam apenas duas chaves de modo a reduzir ao minimo as possibilidades de accidentes de falsa manobra de agulhas, tão facil de se dar em logares onde são repetidas as manobras.

As chaves, que collocamos na linha principal, nós o fizemos no ponto em que se acham para não sairmos dos limites da planta. Ellas, porém, devem deixar espaço fora da ultima chave das linhas de acesso, para que as manobras sejam todas feitas nas linhas das oficinas, sem nunca entrar na linha principal.

DEPOSITO DE LOCOMOTIVAS

Não projectamos deposito de locomotivas nessa área, porque o local escolhido para as oficinas não é ponto proprio para esse deposito, que melhor ficará no ponto hoje occupado pelas antigas oficinas da Companhia Sapucahy.

ESCRITORIO DA LOCOMOÇÃO

O edificio do almoxarifado fizemos bastante amplo para e n um dos extremos dar lugar para o escriptorio da Locomoção e Oficinas. Os dos mestres deverão ser dentro das proprias oficinas, apenas guardados por simples grade de madeira.

ORÇAMENTO

Na organização do orçamento incluso foram empregados os preços correspondentes a cada obra constantes da tabella de preços annexa ao contracto da Companhia.

Para as machinas principaes das officinas obtivemos preços das principaes fabricas americanas, inglezas e allemães e escolhemos as dos fabricantes Niles Bemont Pond, sendo que para os tornos de rodas e de eixos não ha machinas de outra fabricação, cujos resultados se possam comparar ás escolhidas.

As machinas para madeira serão da American Woodworking Machinery Co que é uma das principaes fabricas americanas.

Toda a parte electrica projectamos sobre dados da Allis-Chalmers Co que é igualmente uma das mais importantes da America do Norte.

Os guindastes, que consideramos no orçamento para a montagem das oficinas, serão depois apparatus de maxima utilidade para quaesquer montagens de pontes ou outros edificios metallicos, baldeação de mercadorias pesadas, etc.

Novas oficinas da Rede Sul Mineira

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Secção de locomotivas</i>				
A. Excavação para fundações:				
Columnas grandes 26×4×2×2. . .		416,000		
Columnas pequenas 26×0,9×2×1 .		46,800		
Paredes dos edificios 162×1×0,3 .		129,600		
Valletas de montagem 10×10,6×1,7				
×0,3		54,060		
Paredes do carretão 142×1×1 . . .		142,000		
Idem trilhos do carretão 130×1×1.		130,000		
	M ³	918,460	1\$200	1:102\$152
B. Concreto para fundações (N. 1):				
Columnas grandes 26×(3×1,5×0,5				
+3,6×1,2×0,5+2,2×0,9×1,5)		124,800		
Columnas pequenas 26×1,5×0,5×				
0,6		11,700		
Paredes dos edificios 162×1×0,8 . .		129,600		
Paredes do carretão 142×1×1 . . .		142,000		
Pare los trilhos do carretão 130×1				
×1		130,000		
	M ³	538,000	91\$100	49:011\$800
C. Alvenaria de tijolo com argamassa de cimento:				
Valletas de montagem 10×10,6×1,7				
×0,3		54,060	60\$000	3:243\$600
D. Alvenaria ordinaria de tijolo (arg. u. 8):				
Paredes (30×8,7+132×5,5) —(15×				
4×3+5×4,5×3)×0,30		221,800		
Valletas de montagem 10,6×0,3×				
0,75+(1,2+0,9+0,6+0,3) 0,8×				
×0,3×2×10		62,100		
Paredes do carretão 142×0,8×0,6.		68,160		
Idem trilhos do carretão 130×(0,2+				
0,4)×0,2		15,600		
	M ³	367,660	33\$000	12:132\$780
E. Rejuntamento (argamassa n. 2):				
Paredes (30×8,7+132×5,5) —(15×				
4×3+5×5×3)		739,50	1\$700	1:237\$150
F. Emboço e reboco (argamassa n.7) (30×8,7+132×5,5) —(15×4×3				
+5×4,5×3)		739,50	1\$400	1:035\$300

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Secção de locomotivas</i>				
<i>G. Rebôco a cimento:</i>				
Paredes do carretão 1,6×142		237,30		
Valetas de montagem $\frac{(10+8,2 \times 0,8)}{2}$ + 0,8×8+0,8×0,3×3)2×10.		172,80		
	M ²	400,00	2\$700	1:080\$000
<i>H. Caliação:</i>				
Paredes (30×8,7+132×5,5)-(15×4 ×3+5×4,5×3)	"	739,30	\$220	162\$690
<i>I. Pavimento de concreto (n. 1):</i>				
Solo. 60×39×0,15.		351,000		
Sob paredes 162×0,3×0,2		9,720		
	M ³	360,720	91\$100	32:861\$592
<i>J. Soalho (madeira de lei com taboas de 0,021 de espessura, junta secca) 60×39</i>				
	M ²	2.340,00	16\$600	38:844\$000
K. Vidraças 60×3,2	"	192,00	30\$000	5:760\$000
L. Portões de ferro corrugado 4×5.	1	12	1:000\$000	12:000\$000
<i>M. Esquadrias:</i>				
Portas 4,50×3	1	3	120\$000	600\$000
Janellas 4×3	1	15	100\$000	1:500\$000
N. Lanterna 12×400	Ton.	4.800	330\$000	1:584\$000
<i>M. Estructura metalica :</i>				
Tesouras de 15 ^m 935 ^{kg} ×13		12,155		
Caibros para vãos de 15 ^m 6,6 ^{kg} ×900		5,940		
Ripas para vão de 15 ^m 3,8 ^{kg} ×900		3,420		
Terças para vão de 15 ^m 4,8 ^{kg} ×900		1,620		
Tesouras de 12 ^m 605 ^{kg} ×13		7,863		
Caibros para vão de 12 ^m 6,5 ^{kg} ×1440		9,360		
Ripas para vão de 12 ^m 3 ^{kg} ,8×1440		5,472		
Terças para vão de 12 ^m 4 ^{kg} ,8×1440		2,592		
Columnas grandes 1.441 ^{kg} ×26		37,466		
Columnas pequenas 416×26		10,816		
	Ton.	96,706	223\$000	21:758\$850
<i>N. Montagem de estrutura metalica</i>				
	"	96,706	200\$000	19:341\$200
P. Calhas	Metros	260,0	7\$000	1:820\$000
Q. Conductores.	"	200,0	6\$300	1:300\$000
R. Para-raios	1	1	—	500\$000
Eventuacs	—	—	—	206:895\$114 20:689\$511
				227:381\$625

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Reparação de vagões</i>				
A. Excavação para fundações :				
Columnas de 32×0,9×2×1	M ³	57,600	1\$200	69\$420
B. Concreto para fundações :				
Columnas 32×1,5×0,5×0,6	M ³	14,400	91\$100	1:311\$840
C. Estructura metallica :				
Tesouras de 15 ^m 16×905		14,480		
Caibros 6,5×1125		7,425		
Terças 1,8×1125		2,025		
Ripas 3,8×1125		4,275		
Columnas 32×416		13,312		
	M ³	41,517	225\$000	9:341\$325
D. Montagem da estrutura metallica	Ton.	41,517	200\$000	8:303\$400
E. Calhas	Metros	100,0	7\$000	700\$000
F. Conductores	"	60,0	6\$500	390\$000
Eventuaes	—	—	—	20:115\$685 2:011\$568
				22:127\$253
<i>Secção de carros</i>				
A. Excavação para fundações :				
Columnas 44×0,9×2×1		79,200		
Paredes 166×1×0,8		132,800		
	M ³	212,000	1\$200	254\$400
B. Concreto para fundações (n. 2) :				
Columnas 44×1,5×0,5×0,6		19,800		
Paredes 166×1×0,8		132,800		
	M ³	152,600	91\$100	13:901\$860
C. Alvenaria ordinaria de tijolo (argamassa n. 8) :				
Paredes 166 × 5,5 — (15 × 4 × 3 + 5 × 4,5 × 3) × 0,30	M ³	199,650	33\$000	6:588\$450
D. Rejuntamento :				
Paredes 166 × 5,5 — 15 × 4 × 3 + 5 × 4,5 × 3)	M ²	665,50	1\$700	1:134\$350

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Secção de carros</i>				
<i>E. Embôco e rebôco :</i>				
Paredes 166×3,5 — (15×4×3+5×4,5×3)	M ²	665,50	1\$400	931\$700
<i>F. Caição :</i>				
Paredes 166×3,5 — (15×4×3+5×4,5×3)	»	665,50	\$220	146\$410
<i>G. Pavimento de concreto :</i>				
Solo 50×36×0 15	M ³	270,000		
Sob paredes 166×0,3×0,2	»	9,960		
		279,960	91\$100	25:504\$356
<i>H. Soalhos 50×36.</i>	M ²	1800,00	16\$600	29:880\$000
<i>I. Portões de ferro corrugado, 5×4</i>	1	12	1:000\$000	12:000\$000
<i>J. Esquadrias :</i>				
Portas 4,5×3	1	5	120\$000	600\$000
Janellas 4×3	1	15	100\$000	1:500\$000
<i>K. Lanternim 10×400.</i>	Ton.	4,000	330\$000	1:330\$000
<i>L. Estructura metallica :</i>				
Tesouras de 12 ^m , 33×605 ^{kg}	Kilog.	19,965		
Caibros para o vão de 12 ^m , 6,5 ^{kg} ×1800	»	11,700		
Terças para o vão de 12 ^m , 1,8 ^{kg} ×1800	»	3,840		
Ripas para o vão de 12 ^m , 3,8 ^{kg} ×1800	»	6,840		
Columnas 44×416 ^{kg}	Ton.	18,304		
		60,049	225\$000	13:511\$025
<i>M. Montagem da estrutura metallica</i>	»	60,049	200\$000	12:009\$800
<i>N. Calhas</i>	Metro	200	7\$000	1:400\$000
<i>O. Conductores.</i>	»	100	6\$500	650\$000
<i>R. Para-raios</i>	1	1		500\$000
<i>Eventuacs</i>	—	—	—	121:829\$351 12:182\$935
				134:012\$286
<i>Fundição</i>				
<i>A. Excavação para fundações :</i>				
Columnas 21×0,9×2×1	M ³	37,800		
Paredes 132×1×0,8	»	105,600		
		143,400	1\$200	172\$080

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Fundição</i>				
B. Concreto para fundações:				
Columnas 21×1,5×0,5×06	M ³	9,450		
Paredes 132×1×0,8	M ³	105,600		
	M ³	115,050	91\$100	10:481\$055
C. Alvenaria de tijolo:				
Paredes (132×5,5) — (7×2×3+3×4 ×3)×0,30	M ³	194,400	33\$000	6:415\$200
D. Paredes de tabique 10×5,5	M ²	55,0	12\$200	671\$000
E. Rejuntamento:				
Paredes (132×5,5) — (7×2×3+3× 4×3)	M ²	648,00	1\$700	1:101\$600
F. Embôço e rebôco:				
Paredes (132×5,5) — (7×2×3+3× 4×3)	M ²	648,00	1\$400	907\$200
G. Caição:				
Paredes (132×5,5) — (7×2×3+3× 4×3)	M ²	648,00	\$220	142\$560
H. Pavimentação de concreto:				
Solo 30×24×0,15	M ³	108,000		
Sob paredes 132×0,3×0,2	M ³	7,920		
	M ³	115,920	91\$100	10:560\$312
I. Soalhos	M ²	720,00	16\$600	11:952\$000
J. Estructura metallica:				
Taças de 12 ^m 605 ^{kg} ×1½		8,470		
Terças pa a vão de 12 ^m 1,8 ^{kg} ×720		1,296		
Caibro para vão de 12 ^m 6,6 ^{kg} ×720		4,752		
Ripas para vão de 12 ^m 3,8 ^{kg} ×720		2,736		
Columnas 416 ^{kg} ×21		8,736		
	Ton.	25,990	225\$000	5:847\$750
K. Montagem de estrutura metal- lica	Ton.	25,990	200\$000	5:198\$000
L. Calhas	Metros	90	7\$000	630\$000
M. Conductores	»	50	6\$500	325\$000
Eventuaes	—	—	—	54:403\$757 5:400\$375
				59:844\$132

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Almoarifado</i>				
A. Excavação para fundações :				
Columnas 22×0,9×2×1	M ³	39,600		
Paredes 124×1×0,8	"	99,200		
		138,800	1\$200	166\$360
B. Concreto para fundações :				
Columnas 22×1,5×0,5×0,6	"	9,900		
Paredes 124×1×0,8	"	99,200		
		109,100	91\$100	9:939\$010
C. Alvenaria ordinaria de tijolo :				
Paredes 124×3,5—(4×3×4+6×2×3)×0,30	"	179,40	33\$000	5:920\$200
D. Paredes de tabique 25×3,5	M ²	137,50	12\$200	1:677\$500
E. Rejuntamento :				
Paredes 124×3,5 — (4×3×4+6×2×3)	"	59,800	1\$700	101\$660
F. Embôço e rebôco :				
Paredes 124×3,5 — (4×3×4+6×2×3)	"	59,800	1\$400	83\$720
G. Caição :				
Paredes 124×3,5 — (4×3×4+6×2×3)	"	59,800	\$220	13\$156
H. Pavimentação de concreto:				
Solo 50×12×0,15	M ³	90,00		
Sob paredes 124×0,3×0,2	"	7,44		
		97,44	91\$100	8:876\$784
I. Soalhos 50×12	M ²	600,00	16\$600	9:960\$000
J. Esquadrias:				
Portas 4×3	1	4	100\$000	400\$000
Janellas 2×3	1	5	80\$000	480\$000
L. Estructura metallica:				
Tesoura de 12 ^m , 11 ^{kg} ×605	Ton.	6,653		
Caibros para o vão de 12 ^m , 6 ^{kg} , 5×600	"	3,900		
Terças para o vão de 12 ^m , 1 ^{kg} , 8×600	"	1,080		

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIAS
<i>Almoarifado</i>				
Ripas para o vão de 12 m. 3 ^{1/2} x 8 x 600	Ton.	2,280		
Columnas 22 x 416		9,152		
	Ton.	23,067	225\$000	5:190\$075
M. Montagem de estrutura metálica	»	23,067	200\$000	4:613\$400
N. Conductores	Metro	30,0	6\$500	195\$000
P. Calha	»	50,0	7\$000	350\$000
				47:967\$065
Eventuaes	--	--	--	4:796\$706
				52:763\$771
<i>Usina</i>				
A. Excavação para fundações. 90,6 x 0,6 x 0,8 + 14,4 x 0,8 x 0,8 . . .	M ³	52,704	1\$300	63\$245
B. Concreto para fundações. 90,6 x 0,6 x 0,8 + 14,4 x 0,8 x 0,8 . . .	»	52,704	91\$100	4:801\$334
C. Alvenaria ordinaria de tijolo (argamassa n. 8):				
Pilares	»	80,000		
Paredes 90,6 x 8,1 - (4 x 3 x 4 x 2 x 3 x 3 + 2 x 1,4 + 4,5 + 2 x 3 x 4 + 4 x 3 x 3 x 3 x 4 + 3 x 3 x 3) x 0,30 . . .		159,678		
	M ³	239,678	33\$000	7:909\$374
D. Rejuntamento. 90,6 x 8,1 - (4 x 3 x 4 + 2 x 3 x 3 + 2 x 1,4 x 4,5 + 2 x 3 x 4 + 4 x 3 x 3 + 3 x 3 x 4 + 3 x 3 x 3)	M ²	532,26	1\$700	904\$842
E. Embôço e rebôco	»	532,26	1\$400	743\$164
F. Caliação	»	532,26	\$220	117\$097
				14:541\$056
G. Pavimento de concreto:				
Solo. 15 x 15 x 0,15 x 2		67,500		
Sob paredes e pilares. 105 x 0,3 x 0,2		6,300		
	M ³	73,800	91\$100	6:723\$180
H. Soalhos. 2 x 15 x 15	M ²	450,00	16\$600	7:470\$000
I. Esquadrias:				
Portas de 3 x 4	1	9	120\$000	1:080\$000
Janellas de 3 x 3	1	9	100\$000	900\$000
Portas de 1,4 x 4,5	1	2	100\$000	200\$000
J. Estructura metálica:				
Tesouras de 15 m. 935 x 7	Ton.	6,543		
Caibros 6,6 x 430	»	2,970		

ESPECIFICAÇÃO DOS TRABALHOS	UNIDADES	QUANTIDADES	PREÇO UNITARIO	IMPORTANCIA
<i>Usina</i>				
<i>J. Estructura metallica</i>				
Ripas 3,8×450.	Ton.	1,710		
Terças 1,8×450	»	0,800		
Montagem de estrutura metallica.	Ton.	12,025	225\$000	2:705\$625
	Ton.	12,025	200\$000	2:405\$000
				36:024\$861
L. Decoração da fachada da frente	Metros	30	50\$000	1:500\$000
M. Idem fachadas do fundo e lateraes.	»	60	30\$000	1:800\$000
P. Calhas	»	45	7\$000	315\$000
Q. Conductores.	»	50	6\$500	325\$000
Eventuaes	—	—	—	39:964\$861
				3:996\$486
				43:961\$347

MACHINAS PARA A OFFICINA MECHANICA

NILES BEMENT POND.

Tornos mechanicos

		Preços — C. I. F. Rio	
Numero	1 De 42"×14'	17:744\$000	
»	2 » 36"×12'	14:346\$000	
»	3 » 30"×10 1/2	8:816\$000	
»	4 » 24"×12'	7:254\$000	
»	5 » 24"×12'	7:254\$000	
»	6 » 20"×8'	5:952\$000	
»	7 » 20"×8'	5:952\$000	
»	8 » 20"×8'	5:952\$000	
»	9 » 18"×8'	5:300\$000	
»	10 » 18"×8'	5:300\$000	
»	11 » 16"×8'	4:540\$000	
»	12 » 16"×8'	4:540\$000	
»	13 » 14"×6'	3:800\$000	
»	14 » 14"×6'	3:800\$000	
»	15 » 14"×6'	3:800\$000	
»	16 » 2 1/2×24"	9:140\$000	
»	17 » 2"×24	9:000\$000	
»	18 » 1 1/2×18	7:400\$000	126:860\$000

Tornos de rodas e eixos

Numero	21 — Para wagões	30:597\$000	
»	22 — » mangas e eixos	17:837\$000	
»	23 — » locomotivas	26:914\$000	
»	24 — » eixos	7:905\$000	82:353\$000

Fresas

Numero 31 — Fresa universal 2 . . .	7:859\$000	
» 32 — » para broquear aros	9:188\$000	17:047\$000

Plainas de mesa

Numero 41 — 1 plaina de 48"×10' . . .	21:520\$000	
» 42 — 1 » » 30"×8' . . .	8:463\$000	20:983\$000

Plainas limadoras

Numero 43 — De 17" duplas . . .	12:666\$000	
» 44 — » 16" simples. . .	3:720\$000	16:386\$000

Plaina vertical

Numero 45 — De 15" de curso . . .	8:277\$000	8:277\$000
-----------------------------------	------------	------------

Machinas de furar

Numero 51 — De 5' full universal . . .	6:447\$000	
» 52 — » 4' » » . . .	5:952\$000	
» 53 — Vertical de 2½" . . .	3:013\$000	
» 54 — » » 21" . . .	1:544\$000	
» 55 — Machina para abrir rasgos de chavetas.	4:371\$000	21:297\$000

Machinas de esmeril

Numero 61 — Machinas para esme- rillar quadrantes . . .	10:276\$000	
» 62 — Machina universal para afiar ferra- mentas	2:976\$000	
» 63 — Rebólo de pedra com- mum com caixa de ferro	577\$000	13:829\$000

Varias machinas

Numero 71 — Prensa para braçagem . . .	948\$800	
» 72 — » » rodas . . .	9:860\$000	
» 73 — Tesoura e punção . . .	15:672\$000	
» 74 — Rolo para chapas . . .	11:94\$000	
» 75 — Tarracha para tubos . . .	2:604\$000	
» 76 — » » parafusos . . .	4:820\$000	
» 77 — Bomba para experi- mentar caldeiras . . .	300\$000	
Ferramentas para os tornos e pe- quenas ferramentas em geral . . .	20:880\$000	66:958\$800
		<u>382:990\$800</u>

FORJAS E PERTENCES PARA AS OFFICINAS DE FERREIROS

18 Forjas modernas de 34" x 34"	22:400\$000
Tubagem para as mesmas	2:500\$000
20 Bigornas calçadas de aço superior.	5:920\$000
Ferramentas, estampas e estantes	4:500\$000
1 Ventilador para as forjas, com motor electrico	5:600\$000
1 Exaustor para as forjas, com motor electrico.	3:300\$000
2 Martellos electricos pneumaticos de 150 kilos com motor electrico directamente conjugado.	19:900\$000
Compressor de ar com motor electrico	20:500\$000
4 Furadores, 2 cravadores pneumaticos, ferramentas diversas.	2:610\$000
	<hr/>
	87:230\$000

MACHINAS PARA A SERRARIA

AMERICAN WOODWORKING MACHINERY

1 Serra vertical com avanço automatico (30 H.P.).	10:883\$000
1 Serra circular de mesa para galgar pranchões (25 H.P.)	6:940\$000
1 Serra de desdobrar pranchões, com grande produção (30 H.P.).	10:000\$000
1 Plaina para taboas, quatro faces 24" x 3" (30 H.P.)	7:950\$000
1 Plaina larga para almofadas (10 H.P.).	3:170\$000
1 Serra de fita volante 48" (5 H.P.).	980\$000
1 Serra de recorte (tico-tico) (1 H.P.).	865\$000
1 Serra machina de furar (5 H.P.).	1:280\$000
1 Topia n. 2 (7,5 H.P.).	1:538\$000
1 Traçador (serra circular oscillante) (7,5 H.P.)	1:022\$000
1 Serra circular de mesa (10 H.P.)	1:690\$000
2 Machinas para afiar serras (1 H.P.).	800\$000
1 Machina para espigas (10 H.P.)	2:363\$000
	<hr/>
	49:481\$000

FUNDIÇÃO

2 Fornos para fundição, com capacidade para tres toneladas por hora, com revestimento	10:000\$000
2 Chaminés com cupola e protecção para o telhado.	1:750\$000
1 Ventilador, servindo para cada um dos dois fornos, com motor electrico	12:000\$000
Tubagem necessaria	670\$000
1 Elevador electrico para ferro e coke.	9:000\$000
1 Estrado de carga para os dois fornos	6:000\$000
1 Forno duplo a oleo, Rockwell, para bronze	3:700\$000
1 Ventilador para o mesmo, com motor electrico	1:720\$000
2 Wagonetes para o serviço da fundição	1:310\$000
1 Guindaste electrico rodante com as respectivas columnas, vigas longitudinaes e trilhos	7:500\$000
1 Caçamba de 2,5 toneladas para o mesmo	370\$000
	<hr/>
	54:020\$000

MACHINAS E ACCESSORIOS DA USINA

2 Unidades geradoras de 150 K.W.	} Preço total 118:750\$000
2 Caldeiras de 300 cavallos	
1 Quadro de distribuição completo	
1 Aquecedor de agua de alimentação.	
1 Chaminé de aço de 27 metros de altura	
Tubagem de vapor	
Bomba, injectores e acessórios	

GUINDASTES E CARRETÕES

1 Guindaste rodante electrico de 30 toneladas . . .	45:500\$000	
1 Carretão electrico de 12 ^m para 40 toneladas. . .	20:000\$000	
1 Guindaste à mão especial para montagem . . .	10:000\$000	
6 Guindastes à mão para a officina mechanica. . .	6:500\$000	82:000\$000

RESUMO DO ORÇAMENTO

MOVIMENTO DE TERRAS

Secção de locomotivas :

Edifícios	227:584\$625	
Machinas operatrizes	382:990\$800	
Montagem das machinas.	13:750\$000	
Ferraria	87:230\$000	
Guindastes rodantes	45:500\$000	
Guindastes para officina mechanica	6:500\$000	
Carretão.	20:000\$000	783:555\$425

Secção de carros e wagões :

Edifícios	134:012\$286	
Machinas operatrizes	49:481\$000	
Montagem das machinas.	12:500\$000	
Galpão para reparação de wagões	22:127\$253	218:120\$530

Fundição:

Edifícios	59:844\$132	
Fornos para ferro e bronze	31:520\$090	
Montagem dos fornos	10:000\$000	
Guindaste para a fundição	7:500\$000	
Elevador e estrado de carga.	15:000\$000	123:864\$132

Usina geradora :

Edificio	43:961\$347	
Machinas	118:750\$000	
Montagem das machinas.	6:000\$000	

Guindaste de montagem

<i>Transmissão electrica.</i>	10:000\$000	
<i>Almoxarifado e escriptorio</i>	16:956\$000	
	52:763\$771	

Total 1.393:971\$214

IV — Trecho a cargo da «Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação» de Tuyuty a S. Sebastião do Paraizo e ramal de Guaxupé a Biguatinga.

	Kms.
EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1915	201,431
EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO NO ANNO	179,356

Movimento financeiro

Receita	648:478\$085
Despeza	512:394\$617
Saldo.	136:083\$468
Coeficiente de trafego.	79,01

TRAFEGO DE PASSAGEIROS	NUMERO	PERCURSO	TOTAL DA RECEITA	RECEITA MÉDIA
1ª classe.	31.439	1.164.212	80:256\$010	2.552
2ª classe.	106.999	3.088.457	119:791\$030	1.119
Total	138.438	4.252.669	200:047\$040	1.444
Encomendas e bagagens (kilogram- ma-)	907.909	41.117	26:713\$820	29.420
Carros transportado (Numero).....	—	—	—	—
Animaes (Numero de cabeças)	692	31.946	1:931\$290	2.790
Numero de telegrammas:				
O. S. DG.	39.678	—	—	—
AP. GP. GG.	54	—	—	—
Publico	18.950	—	8:420\$138	443
Total	58.682	—	—	443
Total da receita do trafego de pas- sageiros.	—	—	273:112\$288	—
TRAFEGO DE MERCADORIAS				
Mercadorias transportadas (kilogram- mas)	49.862.116	2.493.645	346:427\$200	6.947
Carros transportados (Numero)	53	3.617	53:8400	10.007
Animaes (Numero de cabeças)	7.185	415.939	6.061\$180	843
Rendas diversas:				
Armazenagens, multas, etc.	—	—	6:580\$960	—
Receitas accessorias	—	—	51:766\$057	—
Total da receita do trafego de mercadorias	—	—	411:365\$797	—

NUMERO DE TRENS

Passageiros	738
Mixios	882
Especiaes em serviço da estrada.	93
Lastro	510
Mercadorias	685
Total	2.908
Percurso	220 ^{km} , 326

DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA

Passagens	200:047\$040
Encomendas e bagagens	26:713\$820
Animaes em trens de passageiros	1:931\$290
Animaes em trens de cargas.	6:061\$180
Mercadorias.	346:937\$600
Telegrapho	8:420\$138
Armazenagens, multas, etc.	6:580\$960
Arrecadação de imposto.	51:766\$057
Total	648:478\$085

DISTRIBUIÇÃO DA DESPEZA

VERBAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Escriptorio central	—	—	—
Inspectoria geral	—	—	—
Almoxarifado	—	150\$794	150\$794
Contabilidade	16:320\$000	2:523\$247	18:843\$247
Trafego	120:102\$070	11:354\$916	131:656\$986
Tracção	61:433\$361	110:805\$409	172:238\$770
Linha	166:620\$900	19:8.3\$030	186:473\$930
Contadoria central	—	—	2:430\$390
Diversas despesas	—	—	580\$500
	364:476\$331	144:887\$396	512:394\$617

ENCOMMENDAS E BAGAGENS

Toneladas transportadas	908
Percurso (tonelada-kilometro)	41.117

ANIMAES EM TRENS DE PASSAGEIROS

De montaria:	
Numero	189
Peso-tonelada	57
Bois, vaccas e vitellas:	
Numero	28
Peso-toneladas	11
Carneiros, porcos, etc.:	
Numero	475
Peso-toneladas	47
Total:	
Numero	692
Peso-toneladas	115
Percurso total:	
Cabeças-kilometro	31.946
Toneladas-kilometro	6.124

ANIMAES EM TRENS DE CARGAS

De montaria:	
Numero	2
Peso-toneladas	1
Bois, vaccas e vitellas:	
Numero	1.096
Peso-toneladas	438
Carneiros, porcos, etc.:	
Numero	6.088
Peso-toneladas	609

Total:

Numero.	7.186
Peso-toneladas	1.048

Percurso total:

Cabeças-kilometro	415.939
Toneladas-kilometro	73.710

TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS:

Numero.	18.950
Palavras	287.049

Movimento financeiro — Quadro comparativo dos dois ultimos exercicios

DESIGNAÇÃO	1914	1915	DIFFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Receita	428:385\$089	648:478\$085	220:092\$996	—
Despeza	501:705\$159	512:394\$617	10:689\$458	—
Saldo	—	136:083\$468	209:403\$538	—
Deficit	73:320\$070	—	—	—
Coefficiente de trafego	117,11	79,01	—	38,10
Receita por kilometro	2:476\$214	3:194\$473	718\$259	—
Despeza por kilometro	2:900\$029	2:524\$111	—	375\$918
Saldo por kilometro	—	670\$362	1:094\$177	—
Deficit por kilometro	423\$815	—	—	—

Comparação da receita nos dois exercicios

DESIGNAÇÃO	1914	1915	DIFFERENÇAS PARA MAIS
Passageiros	185:303\$610	200:047\$040	14:743\$430
Bagagens o oncommendas	17:723\$370	26:713\$820	8:990\$250
Animaes	3:651\$470	7:992\$470	4:341\$000
Café	112:154\$540	228:700\$780	116:546\$240
Outras	69:291\$440	118:256\$820	48:965\$380
Telegrapho	4:321\$510	8:420\$138	4:098\$628
Receitas accessorias	35:938\$949	58:347\$017	22:408\$068
Total	428:385\$089	648:478\$085	220:092\$996

Mercadorias transportadas

DESIGNAÇÃO	PESO KILOGRAMMAS	IMPORTANCIAS
Café	28.195.308	228:700\$780
Assucar	1.091.221	9:116\$170
Fumo	54.581	931\$220
Alimentícios	4.567.993	11:773\$290
Sal	1.976.420	10:748\$730
Carros	87.000	530\$400
Toucinho	37.927	163\$780
Materiaes de construção	5.494.751	7:210\$870
Varias	8.356.915	77:782\$360
Total	40.862.116	346:957\$600

Comparação da despesa nos dois ultimos exercicios

DESIGNAÇÃO	1914	1915	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Administração	16:320\$000	18:994\$041	2:674\$041	
Trafego	117:579\$262	131:656\$086	14:077\$724	
Locomoção	172:315\$054	172:238\$770	—	76\$284
Linhas e edificios	192:633\$723	186:473\$930	—	6:159\$793
Diversas	2:857\$120	3:030\$890	173\$770	
Total	501:703\$159	512:394\$617	10:689\$458	

Accidentes havidos durante o anno:

No dia 11 de março, no kilometro 55 do trecho Guaxupé a Tuyuty, em consequencia de fortes e ininterruptas chuvas, desabou uma barreira, impedindo a linha.

No dia 19 de março descarrilou, em Monte Santo, o *tender* da locomotiva do trem da carreira, assim como o *truck* de um carro de 2ª classe.

No dia 23 de junho, no kilometro 64, do trecho de Guaxupé a S. Sebastião do Paraíso, uma locomotiva de trem de carga apanhou e matou um individuo.

No dia 16 de julho, no kilometro 68 do trecho de Guaxupé a Tuyuty, uma locomotiva apanhou e feriu gravemente uma mulher. A mesma veio a fallecer dias depois.

No dia 3 de agosto, devido a desarranjo na locomotiva, o expresso chegou a S. Sebastião com uma hora e 20 minutos de atrazo.

No dia 23 de novembro, no kilometro 31, do trecho de Guaxupé a S. Sebastião, foi encontrado o cadaver de um individuo de cor branca, suppondo-se que o mesmo tenha sido apanhado por um trem especial na noite da vespera.

Estrada de Ferro de Goyaz

I — Parte geral

A extensão total das linhas da Estrada de Ferro de Goyaz é 1.546^{km},2289, com a seguinte discriminação:

	Km.
I — EXTENSÃO EM TRAFEGO	471,621
II — " " CONSTRUÇÃO	571,035
III — " " COM ESTUDOS APPROVADOS.	503,5729
Total	1.546,2289

I — EM TRAFEGO:

	Km.
a) Linha de Formiga a S. Pedro de Alcantara	238,258
b) Linha de Araguary a Roncador	210,122
c) Linha de Goyandyra a Catalão	23,241
Total	471,621

Para a construção desta importantissima rede ferro-viaria, o Governo tinha adoptado o regimen da garantia de juros nos termos do contracto celebrado em virtude do decreto n. 6.438, de 27 de março de 1907; em virtude da revisão deste contracto, revisão que teve logar em 25 de outubro de 1909, de accordo com as clausulas approvadas pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, o regimen foi transformado, fica do constituida a Companhia concessionaria em empreiteira geral da construção e arrendataria da rede.

A clausula II do contracto de revisão estabelece:

«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 approvados pelo Governo, de accordo com a extensão fixada por estes, não podendo exceder de 35:000\$, ouro, o preço maximo kilometrico.»

Como na data da assignatura desta revisão (25 de outubro de 1909), já estivesse construido e entregue ao trafego o trecho de Formiga a Porto Real com 61^{km},340 e estivesse em adiantado estado de construção uma extensão de 64 kilometros, obedecendo estes trabalhos ao regimen da garantia de juros, o Governo entendeu conveniente tambem para esta parte adoptar o novo regimen, pelo que o contracto consignou esta clausula:

«A Companhia receberá em pagamento, pelo trecho já concluido e pelos que restam a concluir, uma somma que não excederá ao maximo de 35:000\$, ouro, por kilometro, e que será determinada pela applicação da tabella de preço já approvada. Os pagamentos serão feitos por trimestres, em titulos de 5 % de juros, ouro.»

Este pagamento ficou dependendo, entretanto, da obrigação contrahida pela Companhia de

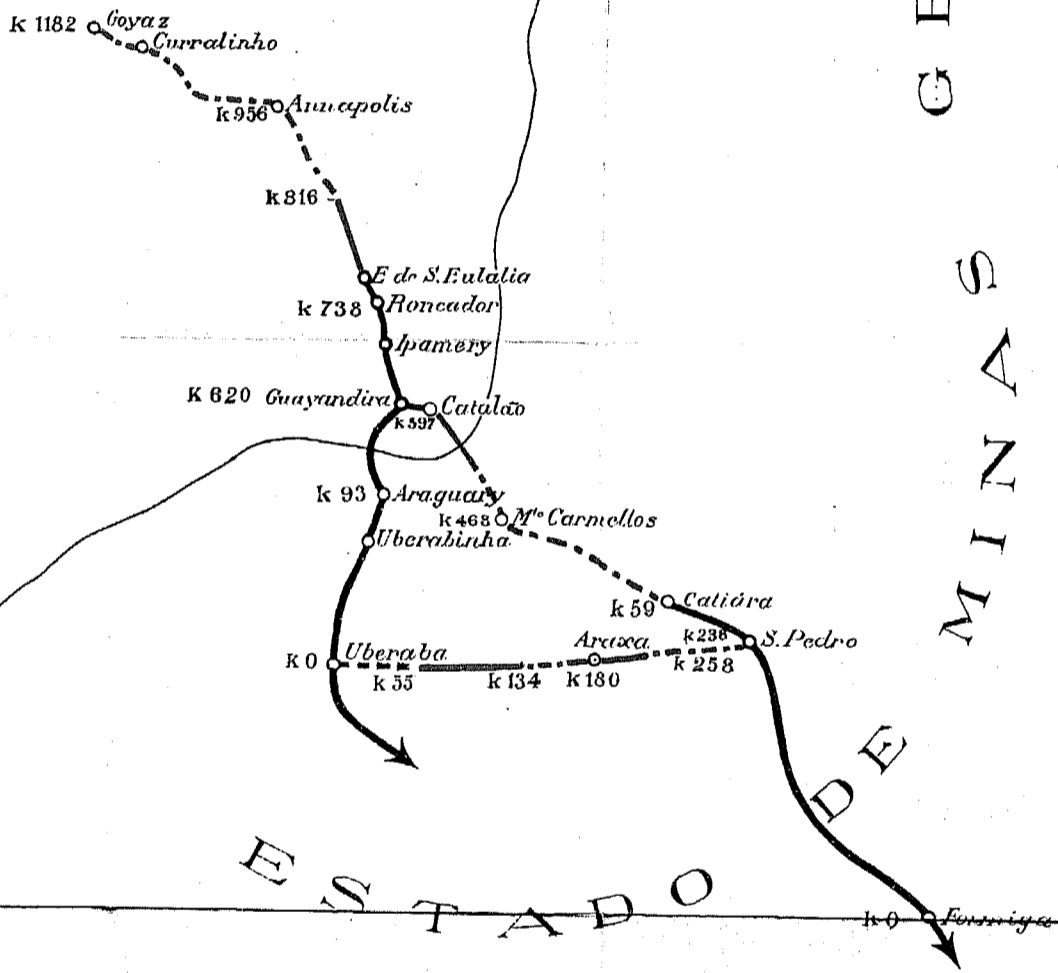
«resgatar as obrigações hypothecarias relativas ao capital já autorizado e depositado para construção de suas linhas» (clausula IV).

A importancia total do capital que havia sido depositado attingia á somma de 7.500:000\$, ouro; os depositos foram feitos nas seguintes datas:

12 de novembro de 1906	1.500:000\$000
19 de abril de 1907	3.000:000\$000
2 de janeiro de 1908	3.000:000\$000
Total	7.500:000\$000

ESTADO DE MATTO GROSSO

ESTADO DE MINAS GERAES



ESTADO DE GOYAZ

VIAÇÃO FERREA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1916

ESCALA 1:5.000.000

LEGENDA	
	Trafego
	Leito prompto
	" " com trilhos
	Terraplenagem
	Estudos

Não tendo a companhia cumprido a obrigação contida na clausula IV, isto é, não tendo procedido ao resgate das obrigações hypothecarias, cessou o seu direito de receber pagamento pelos trechos concluídos e trabalhos executados até a data da assignatura do contracto de revisão. Por este motivo, ficou esta rede ferro-viaria com as suas linhas divididas por dous regimens diferentes.

A totalidade dos depositos, autorizados pelo Governo e feitos pela Companhia, attingindo á somma, como ficou dito, de 7.500:000\$000, ouro, parece fóra de duvida que sob o regimen da garantia de juros, nos termos clarissimos do contracto autorizado pelo decreto 6.438, de 27 de março de 1907, devia ter ficado uma extensão de 250 kilometros de linha. Tal, porém, não entendeu a Companhia, que attribuiu sempre ao regimen da garantia de juros a extensão de 200 kilometros. Releva notar que todas as actas de tomadas de contas procedidas até o 2º semestre de 1914 consignaram esta extensão e assim foram approvadas pelo Governo.

Foi este assumpto submettido por esta Inspectoria á decisão do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Durante o anno de 1915, os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Goyaz estiveram virtualmente paralyzados, como é do inteiro conhecimento do Governo, por varios e complicados motivos, que por terem sido objecto de completas exposições desta Inspectoria ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, parece desnecessario reproduzir aqui. De accôrdo com o estabelecido na clausula VI do contracto, o prazo para a conclusão da construcção de toda a rede terminava em 25 de abril de 1913; em virtude da disposição contida no art. 99 da lei n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913, este prazo foi prorogado por dous annos, isto é, a data da conclusão dos trabalhos foi fixada em 25 de abril de 1915. É bem de ver que nesta ultima data, ainda não tinha sido entregue ao trafego nem metade da extensão contractada; a companhia solicitou, em tempo, nova prorogação, estando o seu requerimento pendente de decisão do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, depois de ter esta Inspectoria, como cumpre, prestado todas as informações e esclarecimentos sobre o assumpto.

Feita esta rapida exposição, passo a relatar os diversos trabalhos executados nas duas secções em trafego e o reduzidissimo andamento que teve o serviço da construcção.

II — Linha em trafego entre Formiga e S. Pedro de Alcantara

	Kilometros	
EXTENSÃO		238,258
<hr/>		
Receita total		330:821\$084
Despeza "		393:038\$796
Deficit		53:237\$712
<hr/>		
Coefficiente de trafego		115,66 %
Receita por kilometro.		1:426\$273
Despeza " "		1:649\$719
Deficit		223\$446
<hr/>		
Discriminação das verbas que compõem a receita :	Productos	
I — Passageiros (N.)	19.447	79:478\$555
II — Bagagens e encomendas (Tons)	330,65	14:220\$020
III — " " " (" ")	12.733,46	210:246\$960
IV — Animacs (N.)	12.147	25:507\$100
V — Telegrammas (idem)	37.408	4:462\$400
VI — Armazenagens	—	954\$400
VII — Rendas diversas	—	4:951\$649
Total	—	339:821\$084

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

I — Administração	41:178\$087
II — Trafego	76:689\$931
III — Locomoção	122:065\$472
IV — Via permanente	139:855\$966
V — Diversas	13:269\$340
	<hr/>
	393:058\$796

TRENS

Durante o anno circularam 606 trens com o percurso total de 401.069 kilometros e a seguinte discriminação :

1. Serviço remunerado :

		Percurso Kilometros
a) Mixtos (N.)	290	69.022
b) Especias (idem)	4	706
c) Mercadorias (idem)	78	10.925
	<hr/>	<hr/>
Total	372	80.653

2. Serviço não remunerado :

a) Inspeção (N.)	39	7.499
b) Socorro (idem)	9	1.194
c) Lastro (idem)	95	2.769
d) Lenha (idem)	91	8.934
	<hr/>	<hr/>
Total	234	20.416

LOCOMOÇÃO

As officinas funcionaram com regularidade, satisfazendo aos trabalhos de reparação do material rodante e de tracção e attendendo a alguns da via permanente. Em 31 de dezembro de 1915 era o seguinte o material de tracção e rodante existente nas officinas em reparação :

Em grandes reparos :

- 1 Locomotiva « Mogul ».
- 1 Carro de passageiros de 1ª classc.

Em reparos médios :

- 1 Locomotiva « Ten-wheel » de Baldwin.
- 1 Carro de Inspeção.
- 1 Wagon de lastro.

Em pequenos reparos :

- 1 Wagon de inflammaveis.
- 1 » » mercadorias.

Além deste material estavam precisando de reparos e não podiam ser recolhidos ás officinas pelas exigencias do trafego :

- 2 Carros mixtos de passageiros.
- 1 Carro de bagagens e correlo.
- 5 Wagons para animaes.
- 5 » fechados para mercadorias.
- 11 » de lastro.

Acham-se em Formiga e ainda não foram montados :

- 3 Carros de passageiros de 2ª classe.
- 6 Wagons de mercadorias.

VIA PERMANENTE

De toda a linha em trafego, apenas duas secções podem ser consideradas em regulares condições de consolidação; a primeira fica comprehendida entre Formiga e Arcos com 30^{km}, 317 e a segunda é a que se acha situada na Serra do Urubú.

A primeira é uma linha que já se acha em trafego ha cerca de oito annos e por isso, com os diversos trabalhos de consolidação, que sempre tem sido executados annualmente, ora se acha em condições satisfactorias; e a secção encravada na Serra do Urubú, porque a construcção foi executada de accôrdo com as boas regras da arte, tem-se mantido em condições aceitaveis, máu grado os fortes aguaceiros que sobre ella têm cabido.

Quanto aos outros trechos de linha é indispensavel a execução de obras que garantam, na época das aguas, a regularidade do trafego, sobretudo faz-se mistér a mudança do material empregado no lastro em longos trechos, por isso que é, provadamente, de má qualidade.

O serviço de conservação da linha não mereceu da Companhia, neste exercicio, os cuidados necessarios, tanto assim que houve diversas interrupções de trafego e varios accidentes devidos em grande parte a dormentes podres existentes na linha, conforme ficou verificado pelo engenheiro fiscal. A maior interrupção de trafego teve logar no dia 2 de novembro entre os kilometros 190 e 197, em consequencia do aumento do volume das aguas determinado pela queda de grandes chuvas. A obra d'arte existente no kilometro 190, um simples boeiro de ferro zincado, ficou completamente desnivelada, por isso que o relativo aterro soffreu grande abatimento. Dahi ficar o aterro constituindo uma verdadeira barragem; a impetuosidade das aguas acabou rompendo-o e damnificando completamente a linha. A secção de vazão do boeiro do kilometro 197 ficou tambem provado ser insufficiente, mesmo porque, em consequencia deste facto, o respectivo aterro tambem foi arrombado.

O serviço executado pela Divisão de conservação da linha foi o seguinte :

Movimento de terra para reforma e recomposição de lastro	49 ^m 3, 747
Nivelamento da linha	241 ^{km} , 523
Capinação	339 ^m 2, 929
Roçada	132 ^m 2, 319
Limpeza de valletas de escoamento	223 ^{km} , 079
Repregação	190 ^{km} , 506

Foram substituidos 22.980 dormentes, o que corresponde á média de 96 por kilometro, numero muito baixo e, sobretudo, muito inferior ao de que necessita a linha.

Na linha telegraphica foram substituidos 742 postes de madeira e 152 isoladores.

III — Linha em trafego entre Araguay e Roncador e ramal de Goyandyra a Catalão

EXTENSÃO :

	Kilometros
Araguary-Roncador	210,122
Goyandyra-Catalão	23,241
Total	233,363

Receita total	344:731\$052
Despeza	405:840\$022
<i>Deficit</i>	61:117\$970
Coefficiente de trafego	117,729 %

Receita por kilometro	1:477\$231
Despeza por kilometro.	1:684\$323
<i>Deficit.</i>	<u>207\$092</u>

Discriminação das verbas que compõem a receita :

I — Passageiros	103:390\$245
II — Bagagens e encomendas	15:209\$698
III — Mercadorias	191:394\$300
IV — Animaes	15:232\$320
V — Telegrammas	4:038\$020
VI — Vehiculos	406\$400
VII — Armazenagens	938\$550
VIII — Rendas diversas	14:121\$519
Total	<u>344:731\$052</u>

Discriminação da despeza :

I — Administração	19:475\$286
II — Trafego	71:094\$123
III — Locomoção	85:500\$444
IV — Via permanente	219:837\$161
V — Diversas.	9:942\$008
Total	<u>405:849\$022</u>

TRENS

Durante o anno circularam 1.271 trens, com o percurso total de 105.703 kilometros e a seguinte discriminação :

1. Serviço remunerado :

	Numero	Percurso-Kilometros
a) Mixtos.	866	74.250
b) Especiaes.	9	89½
c) Mercadorias	88	8.514
Total	<u>1.063</u>	<u>83.658</u>

2. Serviço não remunerado :

	Numero	Percurso Kilometros
a) Inspeção.	42	6.488
b) Soccorro	0	0
c) Lastro	117	7.143
d) Lenha.	149	8.414
Total	<u>308</u>	<u>22.045</u>

LOCOMOÇÃO

Durante o anno de 1913 deram-se as seguintes reparações :

Grandes reparações :

Locomotivas	2
Wagons abertos	1

Reparações médias :

Locomotivas	1
Carros de passageiros	6
Wagons.	2

Pequenas reparações :

Locomotivas	49
Carros de passageiros	11
Wagons.	47

Foi construido um forno para a fundição de ferro, que tem prestado optimos serviços.

Nas officinas foram feitas diversas ferramentas para as mesmas e varios concertos para os diversos departamentos da estrada.

MATERIAL RODANTE EXISTENTE A 31 DE DEZEMBRO DE 1915

Locomotivas	8
Carros de passageiros :	
1ª classe	3
2ª "	4
Mixto	1
Carros de bagagem e correio	5
Wagons para inflammaveis	2
" fechados para mercadorias	30
" " " animaes	9
" com bordas altas	10
" abertos com fueiros	6

MATERIAL EXISTENTE NAS OFFICINAS A 31 DE DEZEMBRO DE 1915

Locomovel	1
Torno grande para rodas	1
Tornos para diversos serviços	2
Plana horizontal para ferro	1
Machina para furar	1
" " atarrachar	1
" " moldura de madeira	1
" com esmeril para o preparo de brocas	1
" para aplinar	1
Serra circular	1
" de fita	1
Rebollo de amolar	1
Forjas portateis	3
Ventilador	1
Desempeno grande	1
Tornos de bancada	2
" para fundição de bronzo	1
Bigornas	3
Prensa	1
Machina de esmeril	1
Desempeno pequeno	1
Forjas para ferraria	3
Forno para fundição de ferro (construcção recente)	1

VIA PERMANENTE

Esta secção correu em ordem, fazendo-se os serviços com regularidade.

TRABALHOS EXECUTADOS NA LINHA DURANTE O ANNO

Nivelamento da linha	209 ^m .408
Capinação	550 ^{m²} .074
Valletas limpas	92 ^m .037
" abertas de novo	30 ^m .
Roçada	164 ^{m²} .036

Lastro	4 ^m 3.342
Aterro da linha.	116 ^m 3.637
Juntas apertadas	22 ^m 451
Pragação da linha.	72 ^m .086

MATERIAES SUBSTITUIDOS

Trilhos	16
Grampos.	10.843
Parafusos	5.115
Dormentes	40.327

Estes correspondem a 173 por kilometro ou 43,31 %, na base de 4.300 dormentes por kilometro.

CERCAS

Foram reformadas as cercas na extensão de 24^m.790

IV — Serviço de construção executado no anno de 1915

1. Prolongamento da linha tronco de S. Pedro de Alcantara em diante

Os serviços continuaram completamente paralyzados durante o anno.

2. Ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara

Tambem continuaram paralyzados durante todo o anno.

3. Prolongamento da linha tronco de Roncador em direção a Goyaz

O serviço esteve abandonado durante todo o exercicio. A extensão de leito prompto está muito damnificada, por isso que, em longos trechos, tem serviço de estrada para carro de bois.

4. Linha tronco de Catalão em direção a Formiga

A secção comprehendida entre Catalão e Dourado Quara (margem do rio Parahyba) foi a unica em que os trabalhos da construção estiveram em andamento ; nesta mesma não houve actividade ; pela resenha que se segue verifica-se que os serviços executados foram diminutissimos.

TRABALHOS EXECUTADOS ATÉ 31 DE JANEIRO DE 1916

	Kilometros
LOCAÇÃO	48,000

O serviço de terraplenagem ficou concluido em uma extensão de 45.997 metros.

AVANÇAMENTO

	Kilometros
Extensão em que foram assentados trilhos	22,840
» » » foi feito nivelamento da linha	22,440
» » » foi a linha lastrada	12,220
LINHA TELEGRAPHICA	22,300

CERCAS

Não foi iniciado o serviço.

EDIFICIOS

Casas de turma	2
Estação situada no kilometro 22 (quasi concluida)	1

CAIXA D'AGUA

Acha-se concluída e funcionando bem uma caixa d'agua no kilometro 100.

OBRAS D'ARTE

Foram construídos os seguintes bôeiros de :

0,40 × 0,60	15
0,60 × 0,80	7
0,60 × 0,90	1
0,60 × 2,00	1
0,70 × 0,90	3
0,80 × 1,10	1
0,80 × 1,40	1
1,00 × 1,50	1
2,00 × 2,00	1
Total	31

PONTE

Foi construída uma ponte metálica de 15 metros de vão sobre o rio Ouvidor. Na estaca 940 existe pedra preparada para a ponte a construir-se sobre o correto Lagoa.

Os trabalhos nesta secção foram completamente suspensos a 4 de fevereiro do corrente anno, depois do conflicto entre a policia goyana e os operarios da empresa Schnoor, do que vos dei conhecimento no meu officio n. 1.381, de 11 de março de 1916.

MATERIAL DA VIA PERMANENTE

Existem em deposito 8.000 trilhos e accessorios e algum material abandonado ao longo da linha em trafego.

MATERIAL RODANTE

O material rodante a serviço da construção acha-se em pessimas condições. Consta do seguinte :

Locomotivas	2
Wagons abertos com freios	25
Wagão para animaes	1
» fechado para mercadorias	1
» gondola	1
Total	30

Estrada de Ferro de Goyaz

PARTE EM CONSTRUÇÃO

	Km.
Linha entre S. Pedro de Alcantara e Catalão	275,559
» » a estação de Roncador e Goyaz	72,910
Ramal de S. Pedro de Alcantara a Uberaba	222,566
Total	571,035

COM ESTUDOS APENAS APROVADOS

	Km.
Linha entre S. Pedro de Alcantara e Catalão	86,183
» » Roncador e Goyaz	366,592
Ramal de Uberaba	50,798
Total	503,573

E' deploravel a situação dos serviços de construção dessa estrada de ferro. Como se viu, além de pouco mais de 222 e meio kilometros, no ramal de Uberaba, elles constam de 275^{km},539 na linha comprehendida por S. Pedro e Catalão e proximalmente de outros 73 kilometros, na que vai de Roncador á cidade de Goyaz.

Tanto no ramal, como na secção por ultimo citada, nada absolutamente se fez. De modo que o que se passou durante o anno foi manter-se a triste paralyzação em que jaziam as obras, cujo estrago naturalmente se aggravou pela ruinoza acção de mais 365 dias de continuado abandono ás intemperies.

Só na linha de Catalão para S. Pedro de Alcantara é que houve algum serviço, no pequeno trecho situado entre a cidade Goyana e o lugar denominado Dourado-Quara, ás margens do grande Paranahyba. Ahi mesmo a marcha nos trabalhos não revelou a desejada actividade, segundo mostra a resenha em seguida offerecida :

TRABALHOS EXECUTADOS ATE' 31 DE JANEIRO DE 1916

Locação 48^k,000
O serviço de terra-plenagem ficou concluido em uma extensão de 43^{mk},997^m.

AVANÇAMENTO

	Kms.
Extensão em que foram assentados trilhos	22,840
» » » foi feito nivelamento da linha	22,440
» » » a linha lastrada	12,220

LINHA TELEGRAPHICA

Linha telegraphica 22,300

CERCA

Não foi iniciado o serviço.

EDIFICIOS

Casas de turma	2
Estação situada no kilometro 22 (quasi concluida).	1

CAIXA D'AGUA

Acha-se concluida e funcionando bem uma caixa d'agua no kilometro 100.

OBRAS D'ARTE

Foram construidos os seguintes boeiros de :

0 ^m ,40 × 0 ^m ,60	15
0 ^m ,60 × 0 ^m ,80	7
0 ^m ,60 × 0 ^m ,90	1
0 ^m ,60 × 2 ^m ,00	1
0 ^m ,70 × 0 ^m ,90	3
0 ^m ,80 × 1 ^m ,10	1
0 ^m ,80 × 1 ^m ,40	1
1 ^m ,00 × 1 ^m ,50	1
2 ^m ,00 × 2 ^m ,00	1
Total	31

PONTE

Foi construida uma ponte metallica de 15 metros de vão sobre o rio Ouvidor. Na estaca 940 existe pedra preparada para a ponte a construir-se sobre o corrego Lagôa.

Os trabalhos nesta secção foram completamente suspensos a 4 de fevereiro do corrente anno, depois do conflicto entre a policia goyana e os operarios da empresa Schnoor.

MATERIAL DA VIA PERMANENTE

Existem em deposito 8.000 trilhos e accessorios e algum material abandonado ao longo da linha em trafego.

MATERIAL RODANTE

O material rodante a serviço da construcção acha-se em pessimas condições.

Consta do seguinte :

Locomotivas	2
Wagons abertos com fuelros	25
Wagão fachado para mercadorias	1
" para animaes	1
" gondolas	1
<hr/>	
Total	30

Viação de concessão federal do Estado de S. Paulo

Durante o anno de 1915 estiveram sob a fiscalização deste districto as linhas federaes de propriedade do Estado de S. Paulo, arrendadas á Sorocabana Railway Company, as concedidas ás companhias São Paulo Railway, Paulista de Estradas de Ferro, Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação e de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, além das coloniaes, que serão tratadas separadamente.

A extensão total em trafego das linhas acima indicadas era, a 31 de dezembro, de 2.058,734 kilometros, conforme a seguinte discriminação :

	Kms.
Santos a Jundiahy — São Paulo Railway Company.	139,000
Rio Claro a Araraquara — Companhia Paulista.	127,486
Ramal de Jahu — Companhia Paulista	143,211
" " Baurú — Companhia Paulista	38,178
Linha de Tibagy — Sorocabana Railway Company.	326,698
" " Itararé — " " " " "	250,007
Ribeirão Preto a Jaguára — Companhia Mogyana.	191,000
Ramal de Caldas — Companhia Mogyana.	77,000
Jaguára a Araguay — Companhia Mogyana	281,000
Igarapava a Uberaba — " " " " "	48,674
Baurú a Itapura — Noroeste do Brasil	436,480
<hr/>	
Total	2.058,734

Estiveram em construcção: a ligação Igarapava-Uberaba, sómente a 3 de outubro aberta ao trafego; a 2ª secção do prolongamento da linha de Tibagy para Porto Tibiriçá, de que o trecho entre Assis e Caramurú, com 27,156 kilometros, foi inaugurado a 3 de setembro, e a rectificação Rio Claro-Ityrapina, da Companhia Paulista, nas extensões respectivas de 48,674, 182,048 e 40,340 kilometros. Com estudos approvados continuam a ultima parte do prolongamento citado, na extensão de 130,826 kilometros, e as secções da linha de Santos, da Companhia Mogyana, com o desenvolvimento de 140,542 kilometros no tronco, e 11,947 no ramal de Mogy das Cruzes, de cuja construcção parece que não mais cogita a concessionaria. A parte, pois, as linhas coloniaes, tinha o districto, a 31 de dezembro :

	Kms.
Em trafego.	2.058,734
Em construcção	198,232
Com estudos approvados.	283,315

As linhas colonias são as seguintes :

- 1º) Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense, de propriedade do Estado de S. Paulo, desde Arthur Nogueira até á margem do rio Mogy-Guassú ;
- 2º) Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro, concedida a Paulo Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa e Henrique Palm ;
- 3º) Tabatinga a Novo Horizonte e ligação da linha de Bocaina a Bariry á estação de Ayrosa Galvão, passando por Jahú, concedidas á Companhia Estrada de Ferro do Dourado ;
- 4º) Taubaté á Natividade, concedida a Octavio José Ribeiro da Silva e Gabriel Nogueira de Toledo ;
- 5º) Guaratinguetá á Fazenda do Taquaral, outorgada a Fabio Botelho ;
- 6º) Monte Azul ás margens do Rio Grande, concedida á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz.

Destas, apenas se achavam em trafego o prolongamento da Funilense, na extensão total de 42 kilometros ; a ligação da linha de Bocaina a Bariry á estação de Ayrosa Galvão, sómente até Jahú, com 41,000 kilometros ; a linha Tabatinga a Novo Horizonte, até Itapolis, na extensão de 27,000 kilometros, e, finalmente, a de Monte Azul ás margens do Rio Grande, até a estação de Villa Olympia, com o desenvolvimento de 40 kilometros. Esteve em construcção sómente a linha de Tabatinga, em os trechos de 14 e 13 kilometros, correspondentes ás estações successivas de São Lourenço e Itapolis, que foram abertas ao trafego nas datas de 4 de junho e 14 de outubro. Com estudos approvados continúa a linha de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro, nos primeiros 20 kilometros, cujos trabalhos de construcção permanecem absolutamente paralyzados.

São Paulo Railway Company

A linha federal desta Companhia liga o porto de Santos á cidade de Jundiaby, 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 Estrada de Ferro Bragantina, de concessão estadual, que, com a bitola de 1^m,00 e desenvolvimento de 77 kilometros, vae até as raías do Estado de Minas.

Pelo primitivo contracto, celebrado aos 26 de abril de 1856, a linha federal gosava da garantia de juros de 7 % sobre o capital de £ 2.650.000. A concessionaria 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. E 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 tem 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
Total	<hr/> 9.925

Esta extensão de 9.925 metros, reunida á dos patamares intermediarios, comprehende 16 viaductos e 15 tunneis, além de muitas obras notaveis 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,00.

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, emquanto as cargas uteis teem, em média, differido de cerca de cinco toneladas a favor dos trens descendentes.

Conforme demonstração opportuna, a capacidade de trafego dos novos planos inclinados é de 972 wagões de dous eixos, 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.

O capital reconhecido pelo Governo, como despendido na construção da linha e dependências, etc., é de £ 6.638.802-15-11, desde 3 de julho de 1901. De então para cá, tem a Companhia executado muitas obras novas, com o fim de melhorar a sua estrada, mas em completo desaccôrdo com a clausula VII da novação do seu contracto, que manda levar á conta de capital as respectivas despezas, até ao presente, consideradas como de custeio. Desde 1907, se tem pretendido apurar as importancias despendidas com essas obras, para o effeito de se conhecer a renda liquida real. A Companhia, porém, não tem attendido aos desejos da fiscalização, e, afirmando estar o seu capital limitado ao apurado e reconhecido logo após a duplicação da sua linha, tem-se recusado sempre á prestação das suas contas.

Em virtude do aviso n. 118, de 21 de agosto de 1914, essa questão deve ser submettida a juizo arbitral que até hoje ainda não foi regularmente constituído.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dous ultimos annos :

VERBAS	1915	1914	DIFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	30.769:488\$040	25.294:331\$030	+ 5.475:157\$010
Despeza	19.176:534\$770	17.558:694\$820	+ 1.617:839\$950
Saldo	11.592:953\$270	7.735:636\$210	+ 3.857:317\$060
Coefficiente do trafego	62,32 %	69,41 %	- 7,09 %
Receita por kilometro	221:363\$223	181:073\$604	+ 39:389\$619
Despeza por kilometro	137:960\$581	126:321\$545	+ 11:639\$136
Saldo por kilometro	83:402\$542	55:652\$059	+ 27:750\$483

2º) Discriminação comparada da receita :

VERBAS	1915	1914	DIFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	3.463:174\$100	3.993:307\$120	- 530:133\$020
Bagagens e encomendas	895:890\$920	1.023:235\$040	- 127:344\$120
Gado	128:522\$160	98:239\$290	+ 30:282\$870
Animaes	27:666\$330	31:499\$720	- 3:833\$390
Café	14.303:164\$930	7.796:854\$860	+ 6.506:310\$090
Outras mercadorias	11.074:638\$200	11.639:875\$590	- 568:237\$390
Telegrammas	151:538\$870	140:605\$120	+ 10:933\$750
Diversas	727:892\$510	570:714\$290	+ 157:178\$220
Total	30.769:488\$040	25.294:331\$030	+ 5.475:157\$010

3º) Discriminação comparada da despesa :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração.	622:330\$380	641:999\$630	- 19:669\$250
Trafego	4.692:373\$290	4.679:323\$500	+ 13:049\$790
Locomoção	9.687:193\$320	7.885:137\$260	+ 1.802:056\$060
Linha e edificios	2.956:518\$440	3.278:781\$380	- 322:262\$940
Telegrapho	347:921\$650	354:436\$470	- 6:514\$820
Diversas.	870:197\$690	719 016\$580	+ 151:481\$110
Total	19.176:534\$770	17.558:694\$820	+ 1.617:839\$950

4º) Balancete do ultimo decennio (1906-1915) :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
1906	27.901:068\$780	13.572:604\$400	14.328:464\$290	48,64 %
1907	25.321:702\$210	15.616:590\$370	9.705:111\$840	61,67 %
1908	25.671:379\$780	15.599:235\$820	10.072:343\$960	60,76 %
1909	30.274:811\$780	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	32.393:200\$240	20.524:689\$170	11.868:511\$070	63,36 %
1913	34.412:477\$600	22.553:176\$710	11.857:300\$890	65,54 %
1914	25.294:331\$030	17.558:694\$820	7.735:636\$210	69,41 %
1915	30.769:488\$040	19.176:534\$770	11.592:953\$270	62,32 %

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego :

Passageiros de 1ª classe (por kilometro)	33.063.999
Passageiros de 2ª classe (idem idem)	58.215.955
Total (idem idem)	91.279.954
Bagagens e encomendas (t. km.)	1.935.412
Animacs (c.-km.)	902.460
Gado (idem)	4.908.982
Café (t.-km.)	94.072.742
Outras mercadorias (idem)	104.135.345

2º) Quantidades transportadas :

a) Passageiros :

1ª classe (numero)	740.622
2ª classe (idem)	1.872.770
Total (idem)	2.623.392

b) Bagagens e encomendas (tons.) 33.589

c) Animacs em trens de passageiros (numero) 17.608

Animacs em trens de cargas (idem) 112.466

Total (idem) 130.074

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens :

Circularam durante o anno 33.379 trens, que percorreram 1.967.386 kilometros, conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percurso km.
Trens de passageiros.	17.360	832.590
" " cargas	16.219	1.092.341
" " lastro e ao serviço da estrada.	—	22.455
Total.	33.579	1.967.386

2º) Percurso das locomotivas :

	Percurso
Locomotivas ao serviço do trafego.	3.153.312
" " " " lastro (trafego).	21.393
" em manobras	462.802
Total.	3.637.507

3º) Material rodante :

O material rodante da Companhia em 31 de dezembro de 1915 compunha-se das seguintes unidades :

Locomotivas	112
Bracks-locomotivas.	14
Carros de 1ª classe	62
" de 2ª "	79
" mixtos.	10
" especiaes	5
Wagões para correio.	3
" " " e bagagem	21
" " bagagem	12
" " animaes	233
" fechados para mercadorias.	1.016
" abertos " "	2.676
" para inflammiaveis	5
" de lastro	70
" diversos.	53
Total.	4.373

4º) Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparações.	3
Carros " " " " "	3
Wagões " " " " "	75
Locomotivas que receberam reparos correntes.	42
Carros " " " " "	8
Wagões " " " " "	75

5º) Despezas de officinas :

Conservação de officina	550.972\$350
-----------------------------------	--------------

6º) Consumo de combustivel e lubrificantes :

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão, (kgs)	45.694.680	2.041.816\$530
Lenha, (ms. ³)	13.535	48.514\$520
Oleo, its.	442.164	53.706\$280
Toalhas novas (1) (N.)	71.064	10.926\$320
" lavadas (N.)	692.266	6.288\$050
Total.	—	2.161.253\$100

(1) Substituem nesta linha o uso da estopa.

VIA PERMANENTE

EDIFICIOS

1º) Material substituído :

Trilhos.	498
Chapas de junção (pares).	806
Parafusos.	5.340
Dormentes de madeira.	26.201
Sapatas de ferro para trilhos.	13.142
Pregos.	20.000
Parafusos galvanizados para sapatas.	29.600
Agulhas	4
Corações	9
Lastro de pedra (ms. ³)	8.887

2º Conservação e obras novas :

A via permanente e os edificios foram mantidos em perfeito estado de conservação, tendo-se feito, para esse fim, cerca de 1.000 metros de valletas, 500 metros de galeria de drenagem, 200 m³ de muro de arrimo, 800 m² de revestimento, 100m², 00 de calçadas de pedra secca, 3.500m², 00 de rejuntamento, 150m², 00 de calçamento de paralelepipedo, 500 degraus de protecção em rampas e aterros, renovação de 600 metros de desvios, reforço e ampliação de aterros com 115.000 m³ de terra, eçc., além da substituição de vigas em diversas pontes e pontilhões.

Além desses serviços, propriamente de conservação, foram ainda executad os diversos melhoramentos como installações de luz electrica em varios pontos, estabelecimento de crusamentos e cabinés de signaes, assentamento de 570 metros de desvios, etc.

HORARIOS E TARIFAS

Foram mantidos os horarios e tarifas em vigor no fim do anno anterior, havendo apenas a registrar a approvação pelo aviso n. 101, de 6 de agosto, do horario para um novo trem de passageiros, entre S. Paulo e Jundiahy, em correspondencia com o nocturno creado pela Companhia Mogyana, e duas alterações, levada a effeito, em caracter provisorio, no regimen de tarifas approved pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

A primeira consistiu na elevação dos fretos de café, pelo restabelecimento, sem prejuizo dos abatimentos concedidos conforme o aviso n. 75, de 30 de junho de 1913, das bases da tarifa approved pelo de n. 124, de 17 de junho de 1901. Para tanto não careceu a Companhia de autorização opportuna, visto como as reduções em vigor em 1914 foram propostas e acceitas com essa condição.

A segunda importou na redução, durante o 2º semestre, de 20 % nos fretos de arroz, milho e feijão, quando procedentes do interior do Estado e destinados directamente aos portos de Santos ou Rio de Janeiro, como conveio o aviso n. 84, de 13 de julho.

ACCIDENTES

Não houve durante o anno nenhum descarrilamento ou choque de trens.

Registraram-se apenas accidentes pessoais, que deram logar a mortes e ferimentos constantes do quadro seguinte :

MORTOS

Viajantes	—
Empregados da Companhia.	4
Extranhos.	2

FERIDOS

Viajante	1
Empregados da Companhia.	9
Extranhos	3

Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil

Linha de Baurú a Itapura

kms.
436,480

EXTENSÃO EM TRAFEGO.

Esta linha foi concedida pelo decreto n. 3.349, de 18 de outubro de 1904, com privilegio de zona e garantia de juros, ouro, de 6 % ao anno, sobre o capital approvado 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 dali em diante o traçado da linha, de modo a ter como objectivo a cidade de Corumbá e applicando á respectiva construcção o regimen de pagamento em titulos.

O capital gasto na construcção e apurado até 31 de dezembro de 1915 é de 14.681:024\$568, assim discriminado :

1 — Conselho de administração	81:356\$380
2 — Direcção geral.	168:900\$000
3 — Despezas geraes	598:305\$697
4 — Serviço geral de construcção	1.330:118\$814
5 — Trabalhos preliminares	1.294:691\$807
6 — Acquisição e occupação do terrenos.	1:820\$000
7 — Excavação e aterros.	2.016:056\$417
8 — Obras de arte.	746:113\$356
9 — Via permanente	6.299:103\$686
10 — Cercas, muros divisorios, etc.	84:369\$843
11 — Linha telegraphica ou telephonica.	177:517\$873
12 — Estações, edificios e dependencias	1.011:572\$327
13 — Material de tracção.	310:573\$340
14 — Carruagens para viajantes.	155:720\$840
15 — Wagões especiaes.	63:500\$000
16 — Wagões para mercadorias	293:028\$818
17 — Armação de material.	17:460\$000
18 — Machinas, material e utensilios das officinas	29:803\$100
19 — Material e utensilios dos depositos.	1:112\$200
Total, ouro.	14.681:024\$568

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dois ultimos annos :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	1.097:807\$267	1.276:190\$950	— 178:383\$683
Despeza	1.454:115\$340	1.631:270\$070	— 197:154\$730
<i>Deficit</i>	356:308\$073	375:079\$120	— 18:771\$047
Coefficiente do trafego.	132,45 %	129,39 %	+ 3,06 %
Receita por kilometro	2:515\$137	2:923\$824	— 408\$687
Despeza por kilometro	3:331\$459	3:783\$151	— 451\$692
<i>Deficit</i> por kilometro	816\$322	859\$327	— 43\$005

2º) Discriminação comparada da receita :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	379:678\$010	321:838\$770	+ 57:839\$240
Bagagens e encomendas.	62:855\$630	46:723\$420	+ 16:132\$210
Animaes	32:680\$500	35:426\$700	- 2:746\$200
Café	51:070\$130	35:602\$010	+ 15:468\$120
Outras mercadorias.	510:475\$060	771:350\$090	- 260:875\$030
Telegrammas.	20:298\$027	14:160\$260	+ 6:137\$767
Diversas	40:749\$910	51:089\$700	- 10:339\$790
Total	1.097:807\$267	1.276:190\$950	- 178:383\$683

3º) Discriminação comparada da despesa :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração	200:040\$340	376:359\$190	- 176:318\$850
Trafego	182:004\$000	244:738\$910	- 62:734\$910
Locomoção	301:893\$950	341:076\$000	+ 39:183\$050
Linha e edificios.	714:341\$060	675:651\$490	+ 38:689\$570
Diversas	55:835\$990	13:444\$480	+ 42:391\$510
Total	1.454:115\$340	1.651:270\$070	- 197:154\$730

4º) Balancete do ultimo decennio (1906 — 1915) :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	« DEFICIT »	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
1906.	17:581\$730	75:760\$774	58:179\$044	430,90 %
1907.	108:592\$161	250:294\$506	141:702\$345	230,4 %
1908.	171:650\$370	399:956\$801	228:106\$431	132,7 %
1909.	426:933\$739	818:856\$785	391:923\$046	191,8 %
1910.	574:481\$840	797:928\$757	223:746\$917	138,91 %
1911.	867:908\$200	1.148:398\$660	180:490\$460	132,31 %
1912.	807:408\$680	1.305:502\$340	498:093\$660	161,69 %
1913.	1.295:992\$180	1.497:159\$380	201:167\$200	115,52 %
1914.	1.276:190\$950	1.651:270\$070	375:079\$120	129,39 %
1915.	1.097:807\$267	1.454:115\$340	356:308\$073	132,45 %

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego :

Passageiros de 1ª classe	1.817.648
Passageiros de 2ª classe	7.056.833
Total	8.874.501

Bagagens e encomendas	1.406.562
Animacs em trens de passageiros	346.517
Animacs em trens de cargas.	193.867
Total	2.006.946
Café	471.785
Outras mercadorias	5.122.944

2º) Quantidades transportadas :

a) Passageiros de 1ª classe	12.706
Passageiros de 2ª classe	78.455

Total	91.161
------------------------	---------------

b) Bagagens e encomendas.	673.752
-----------------------------------	---------

c) Animacs em trens de passageiros	3.830
Animacs em trens de cargas.	5.214

Total	9.044
------------------------	--------------

d) Mercadorias :

Designação	Peso Kilos	Importancias
Café	3.005.099	51:070\$130
Assucar	1.155.892	64:702\$690
Algodão	260	18\$100
Alimenticios	9.552.849	97:731\$770
Sal.	1.433.367	40:202\$590
Toucinho	12.445	412\$470
Materiaes.	9.577.680	57:654\$380
Varias.	10.830.100	243:633\$060
Total.	35.567.662	561:545\$190

e) Telegrammas transmittidos :

Numero	23.010
Palavras.	328.814

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quan- tidade	Producto	Quan- tidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros	91.161	370:073\$010	81.753	321:833\$770	-	9.408 + 57:830\$211
Bagagens e encom- mendas (tons.)	675.752	62:855\$630	552.202	46:723\$420	-	123.550 + 16:132\$210
Animacs	9.044	32:630\$500	7.523	35:426\$700	+	1.516 + 2:746\$200
Café (tons.)	3.005.099	51:070\$130	1.520.103	35:602\$010	+	1.475.991 + 15:468\$120
Outras mercado- rias (tons.)	32.562.563	510:475\$060	43.043.976	771:350\$090	-	10.481.413 - 260:875\$030
Telegrammas	23.010	20:203\$027	17.632	14:100\$260	+	5.378 + 6:130\$767
Diversas	-	40:749\$910	-	51:039\$700	-	-
Total	-	1.037:807\$287	-	1.276:190\$950	-	-

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS		
	Percursos		Receita	Percursos		Receita	Percursos		Receita
	Total	Médio	Média	Total	Médio	Média	Total	Médio	Média
Passageiros de 1ª classe	1.817.643	143,0	0,0069	1.261.293	120,7	0,0070	- 556.350	- 22,3	- 0,0001
Passageiros de 2ª classe	7.056.553	83,9	0,0036	6.343.130	83,9	0,0033	+ 713.423	+ 1,0	-
Total	8.874.501	97,3	0,0042	7.607.423	93,0	0,0042	+ 1.267.073	+ 4,3	-
Bagagens e encomendas	103.407	160,3	0,0579	74.793	135,5	0,0324	+ 28.614	+ 24,8	- 0,0045
Animaes	1.256.627	133,9	0,0036	1.549.205	205,7	0,0023	- 292.578	- 61,8	+ 0,0014
Café	5.594.729	157,2	0,0100	9.291.144	293,4	0,0036	- 3.696.415	- 51,2	+ 0,0014

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens:

Circularam durante o anno 2.385 trens, que percorreram 330.595 kilometros, conforme a discriminação abaixo:

Especie	Numero	Percorso
Trens de passageiros	-	-
» mixtos	626	136.781
» de cargas	1.044	132.693
» ao serviço da construcção	-	-
» de lastro e em serviço da estrada	715	61.121
Total	2.385	330.595

2º) Percorso das locomotivas:

Locomotivas ao serviço do trafego	269.474
» ao serviço do lastro — construcção	-
» ao serviço do lastro — trafego	30.601
» em trens especiaes não remunerados	30.520
» escoteiras	-
» em manobras	12.420
Total	343.015

3º) Material rodante:

O material rodante desta estrada em 31 de dezembro de 1915 era o seguinte:

Locomotivas	12
Carros de 1ª classe	3
» » 2ª classe	5
» mixtos	1
» de bagagem, guarda, correio e animaes	3
» especiaes	4
Wagões para animaes	4
» fechados para mercadorias	40
» abertos para mercadorias	20
Total	92

4º) Material reparado:

Locomotivas que receberam grandes reparações	8
» » » reparações correntes	9
Total	17

5º) Despesas de oficinas:

Com a conservação de oficinas e obras diversas despenderam-se 126:926\$470, assim discriminados:

Conservação de oficinas e depositos	28:663\$120
Obras diversas para as diversas divisões do serviço :	98:263\$350

Total 126:926\$470

6º) Consumo de combustível e lubrificantes:

Materiaes	Quantidade	Importancias
Lenha	3.592 T.	77:456\$540
Oleo	16.846 K.	12:792\$990
Estopa.	2.043 K.	1:583\$930
		<hr/> 91:833\$480

VIA PERMANENTE -- EDIFICIOS

1º) Material substituido:

Trilhos de aço	92
Pregos.	46.948
Chapas de junção — pares	1.687
Dormentes de madeira.	135.086
Parafusos de junção	3.898
Postes telegraphicos.	970
Fios (metros).	1.080
Isoladores.	552
Lastro ordinario (m ³)	10.480

Conservação e obras novas:

A conservação da via permanente, prejudicada a principio pelos constantes ataques dos indios, ainda continúa a sel-o pelo impaludismo, que no ultimo trecho da estrada tem victimado grande numero de trabalhadores. Em muitos pontos da linha não tem sido convenientemente roçada a faixa de terrenos marginaes ao leito da estrada, dando isso logar a que este, não obstante a carpa da vegetação, se mantenha constantemente humido, em detrimento, principalmente, da conservação dos dormentes. E' frequente a successão de trechos, mesmo em córte, em que desappareceram por completo as valletas lateraes, permitindo-se ás aguas pluviaes o escoamento pelo plano unico da plataforma da estrada, elevado ao nivel da face superior dos dormentes, pela ausencia da conservação do primitivo perfil transversal.

As condições climatericas locaes e a deficiencia dos serviços de conservação da via permanente exigem, pelo menos, a substituição annual de 30 % dos dormentes de toda a estrada. A companhia, entretanto, só o fez na proporção de 20 %, a despeito das substituições nos annos anteriores não terem excedido de 10 %. Todavia, é forçoso confessar-o não se verificaram accidentes consequentes ao máo estado de conservação da via permanente, o que se explica, talvez, pela prudencia na organização dos horarios e pequeno movimento do trafego.

Durante o anno foram reparados quatro edificios, não se tendo levado a effeito nenhuma obra nova.

HORARIOS E TARIFAS

Os horarios em vigor não soffreram quaesquer modificações durante o anno e foram observados com regularidade.

O regimen de tarifas manteve-se igualmente o mesmo no decorrer do anno, sendo, porém, autorizada profunda modificação, conforme o aviso n. 213, de 16 de dezembro, sómente no corrente anno posta em execução.

De accôrdo com os avisos ns. 38 e 40, de 6 de abril e 9 de junho, foi estabelecido o trafego mutuo com a Sorocabana Railway e Itapura a Corumbá.

ACCIDENTES

Verificaram-se pequenos accidentes sem importancia, que não deram logar a mortes nem tão pouco a ferimentos em quaesquer pessoas.

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 construídos em virtude do contracto celebrado em 1883 e gozaram da garantia de juros de 6 %, durante o prazo de 20 annos, sobre o capital de 4.300:000\$, ouro, e 1.853:857\$730 papel.

O governo pôde resgatar essas linhas, pagando-as em dinheiro ou titulos da divida publica ao juro da garantia, na base do rendimento liquido médio do ultimo quinquennio.

Quando os dividendos forem maiores de 8 %, será o excesso dividido com o Governo, para a restituição dos juros pagos.

Os lucros verificados vinham se conservando muito abaixo dessa percentagem, e ainda o estão no anno de que se trata. Em 1912, porém, foi quasi attingido o limite de 8 %.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dois ultimos annos:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	2.275:122\$242	2.365:126\$979	— 90:004\$737
Despeza	1.776:351\$385	2.080:866\$827	— 304:515\$442
Saldo	498:770\$857	284:260\$152	+ 214:510\$705
Coefficiente do trafego	78,07 %	87,98 %	— 9,91 %
Receita por kilometro	8:489\$262	8:825\$100	— 335\$838
Despeza por kilometro	6:628\$177	7:764\$428	— 1:136\$251
Saldo por kilometro	1:861\$085	1:060\$672	+ 800\$413

2º) Discriminação comparada da receita:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	601:767\$120	699:822\$910	— 98:055\$790
Bagagens e encomendas	116:164\$500	119:842\$280	— 3:677\$780
Animacs	68:850\$360	50:933\$930	+ 17:916\$430
Café	486:546\$510	353:654\$350	+ 132:892\$160
Outras mercadorias	925:366\$570	1.070:064\$480	— 144:697\$910
Telegrammas	35:101\$489	33:086\$566	+ 2:104\$923
Diversas	41:233\$693	37:722\$463	+ 3:513\$230
Total	2.275:122\$242	2.365:126\$979	— 90:004\$737

3º) Discriminação comparada da despesa:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração	59:996\$349	53:420\$102	+ 6:576\$247
Trafego	468:332\$797	552:009\$160	— 83:676\$363
Locomoção	717:795\$175	950:575\$688	— 232:780\$513
Linhas e edificios	520:277\$084	516:474\$097	+ 3:802\$987
Diversas	9:949\$980	8:387\$780	+ 1:562\$200
Total	1.776:351\$385	2.080:866\$827	— 304:515\$442

4º) Balancete do ultimo decennio (1906 — 1915).

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
				%
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.	2.041:973\$654	1.701:662\$121	340:313\$535	83,33
1910.	2.005:081\$052	1.752:011\$817	253:069\$235	87,37
1911.	2.315:137\$827	1.858:510\$310	456:627\$517	80,28
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
1914.	2.365:126\$979	2.080:866\$827	284:260\$152	87,98
1915.	2.275:122\$242	1.776:351\$385	498:770\$857	78,07

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego:

Passageiros de 1ª classe	4.255.170
» 2ª classe	9.301.063
Total.	13.556.233
Bagagens e encomendas.	209.760
Animaes em trens de passageiros	129.819
» » » de carga	4.062.453
Total.	4.192.272
Café	3.342.739
Outras mercadorias.	10.592.437

2º) Quantidades transportadas:

a) Passageiros de 1ª classe	101.492
» » 2ª classe	339.807
Total	441.299
b) Bagagens e encomendas	3.802.081
c) Animaes em trens de passageiros	3.543
Animaes em trens de cargas.	52.892
Total.	56.435

d) Mercadorias :

Designação	Peso	Importancias
Café	61.418.040	486:546\$510
Assucar	4.696.843	42:440\$900
Fumo	357.602	8:777\$350
Alimentícios	40.141.934	102:634\$030
Sal	13.359.646	118:554\$350
Carros	245.000	2:256\$300
Toucinho	400.366	2:492\$070
Materiaes	60.554.830	117:378\$680
Varias	41.739.228	530:838\$890
Total	222.913.489	1.441:913\$080

e) Telegrammas transmitidos :

Numero	84.033
Palavras	1.189.289

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros (N.)	441.229	601:767\$120	501.571	699:322\$910	- 60.342	- 98:055\$790
Bagagens e encomendas (Kg.)	3.802.081	116:164\$500	3.596.897	119:842\$230	+ 205.184	- 3:677\$750
Animaes (N.)	56.435	68:350\$330	41.933	50:938\$930	+ 14.502	+ 17:916\$430
Café (Kg.)	61.413.040	486:546\$510	46.005.364	353:654\$350	+ 15.412.676	+ 132:892\$160
Outras mercadorias (Kg.)	161.495.440	925:366\$570	159.363.722	1.070:064\$480	+ 2.131.722	- 141:697\$910
Telegrammas (N.)	84.033	35:191\$439	78.874	33:096\$566	+ 5.159	+ 2:104\$923
Diversas	-	41:295\$803	-	37:722\$163	-	+ 3:513\$230
Total	-	2.275:122\$242	-	2.365:126\$979	-	- 90:004\$737

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS		
	Percurso		Receita Média	Percurso		Receita Média	Percurso		Receita Média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe	4.255.170	41	\$059	5.432.477	49	\$052	- 1.177.307	- 8	- \$007
Passageiros de 2ª classe	9.301.063	27	\$037	10.918.222	27	\$037	- 1.617.159	-	-
Total	13.556.233	30	\$044	16.350.699	32	\$042	- 2.794.466	- 2	+ \$702
Bagagens e encomendas	209.760	55	\$553	195.603	54	\$612	+ 14.157	+ 1	- \$959
Animaes :									
Em trens de passageiros	129.819	36	\$080	198.73	44	\$085	- 68.930	- 8	- \$005
Em trens de carga	4.062.453	76	\$014	2.502.007	66	\$015	+ 1.560.445	+ 10	- \$011
Total	4.192.272	74	\$016	2.700.748	64	\$018	+ 1.491.525	+ 10	- \$002
Café	3.342.739	54	\$145	2.401.417	52	\$145	+ 941.321	- 2	-
Outras mercadorias	10.592.437	65	\$037	12.590.883	70	\$034	- 1.993.450	+ 14	+ \$003

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens :

Circularam durante o anno 8.984 trens, que percorreram 1.029.588 kilometros, conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percurso Km.
Trens de passageiros.	2.522	307.361
» mixtos	1.280	135.410
» de cargas	3.158	375.855
» ao serviço da construcção	—	—
» de lastro e em serviço da estrada.	2.024	210.962
Total	8.984	1.029.588

2º) Percurso das locomotivas :

	Percurso
Locomotivas ao serviço do trafego	818.626
» » » » lastro (construcção)	—
» » » » » (trafego)	75.841
» em trens especiaes não remunerados	8.160
» escoteiras.	3.587
» em manobras	123.374
Total	1.029.588

3º) Material rodante :

O material rodante destas linhas em 31 de dezembro de 1915 era o seguinte :

Locomotivas	11
Carros de 1ª classe	2
» » 2ª »	2
» mixtos	4
» de bagagem, guarda, correio e animaes	2
» especiaes	2
Wagões para animaes (gaiolas)	2
» fechados para mercadorias.	54
» abertos » »	28
Total	107

4º) Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparações	4
» » » reparações correntes	11
Carros que receberam reparações correntes.	12
Wagões » » »	84

5º) Despezas de officinas :

Com a conservação de officinas e depositos despenderam-se durante o anno de 1915 : 3:254\$751.

6º) Consumo de combustivel e lubrificantes :

Foram despendidos 375:289\$132 com o combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro :

Materiaes	Quantidade	Importancias
Carvão (kilos)	1.676.200	73:991\$199
Lenha (m³)	87.388	284:941\$315
Graxa (kilos)	138	96\$136
Oleo (litros).	23.745	12:370\$664
Estopa (kilos)	7.969	3:889\$818
Total	—	375:289\$132

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1º) Material substituído :

Designação	
Trilhos de aço (19 ^k ,51)	671
Trilhos de ferro.	—
Pregos	82.323
Tirefonds.	—
Parafusos	—
Chapas de junção (pares)	766
Parafusos de junção	22.551
Dormentes de madeira	54.462
” ” aço.	—
Agulhas	2
Apparelhos completos de desvios.	10
Postes telegraphicos	—
Fios	—
Isoladores	50
Estacas para cercas	2.104
Arame (rolos)	305
Lastro de pedra (metro linear)	50.313,00
” ordinario (” ”)	25.512,00
Diversos — Cruzamentos	4
Cercas construidas.	6.314 ^m ,00

Além dos trilhos e accessorios acima mencionados, foram substituídos por outros de 25,9 kilos por metro corrente, os de 19^k,5, da linha do Rio Grande, na extensão de 86.302 metros. O material empregado nessa substituição foi o seguinte :

Trilhos	17.373
Pares de chapas	17.400
Parafusos	104.226
Pregos	283.204
Chaves completas.	19

2º) 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. Foram reparados 91 edificios, duas pontes, 27 boeiros e construidos tres boeiros.

HORARIOS E TARIFAS

A abertura ao trafego da linha de Igarapava a Uberaba e a criação do trem nocturno entre Campinas e Ribeirão Preto deram logar á organização de novos horarios, approvados pelo aviso n. 128, de 17 de julho. Estes offerecem grandes vantagens sobre os que vinham sendo observados. Assim é que a correspondência dos trens P-7, P-41 e P-9, num sentido, P-10 e P-42, noutro, permite a viagem entre Ribeirão Preto e Araguay em um dia, pela linha de Igarapava. E, estando esses trens em relação com os nocturnos N-1 e N-2, pôde-se, após uma noite e um dia de viagem não interrompida, attingir qualquer ponto das linhas da Mogyana partindo-se de S. Paulo, ou vice-versa.

Os trens P-2 e P-4 passaram a correr desde e até Pedregulho, afim de se suprimirem os mixtos M-16 e M-15, que completavam os percursos além de Ribeirão Preto.

Pelo aviso n. 76, de 28 de junho, foi a companhia autorizada a fazer, durante o 2º semestre do anno, o abatimento de 20 % nos preços da tabella 4, para o transporte de feijão, arroz e milho, procedentes do interior do Estado e destinados directamente aos portos de Santos ou Rio de Janeiro.

Pelos de ns. 117 e 132, de 30 de agosto e 20 de setembro, foi autorizada a emissão de bilhetes de ingresso para as plataformas das estações de Caldas e Uberaba e de S. João da Boa Vista.

Para as tarifas moveis foram observadas as seguintes taxas cambias : 14 d. em janeiro, março e maio, 15 d. em fevereiro, e 13 d. nos outros mezes.

ACCIDENTES

Verificaram-se pequenos accidentes de que resultaram as mortes e ferimentos constantes do quadro seguinte :

MORTOS

Viajantes	—
Empregados da companhia	1
Extranhos	—

FERIDOS

Viajantes	—
Empregados da companhia	1
Extranhos	2

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação
Linha de Catalão (entre Jaguará e Araguay)

Esta linha de bitola de um metro e extensão de 281 kilometros foi construida em virtude do contracto autorizado pelo decreto n. 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 8.430:000\$, 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.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dois ultimos annos :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	953:853\$041	1.184:581\$893	— 230:728\$852
Despeza	1.050:671\$300	1.339:345\$391	— 288:644\$091
Deficit (a)	96:818\$259	154:733\$493	— 57:915\$230
Coefficiente do trafego	110,45	113,06	— 2,91
Receita por kilometro	3:394\$494	4:215\$593	— 821\$099
Despeza por kilometro	3:739\$043	4:766\$246	— 1:027\$203
Deficit por kilometro	344\$549	550\$653	— 206\$104

(a) Esta deficit ficou reduzido a 73:491\$343 á vista do saldo de 18:337\$011, verificado na linha de Igarapava a Uberaba.

2º) Discriminação comparada da receita :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	224:768\$740	305:388\$750	— 80:620\$010
Bagagens e encomendas	47:366\$870	59:382\$490	— 12:015\$620
Animaes	44:146\$670	28:011\$100	+ 16:135\$570
Café	34:536\$600	34:733\$020	— 197\$320
Outras mercadorias	547:589\$600	697:105\$795	— 149:516\$195
Telegrammas	12:504\$516	13:690\$104	— 1:185\$588
Diversas	42:940\$045	46:269\$734	— 3:329\$689
Total	953:853\$041	1.184:581\$893	— 230:728\$852

3º) Discriminação comparada da despesa :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração	56:138\$140	52:443\$781	— 3:604\$359
Trafego	242:600\$648	236:790\$188	— 14:189\$540
Locomoção	372:289\$669	571:151\$023	— 198:862\$254
Linhas e edificios	374:457\$813	454:674\$179	— 80:216\$336
Diversas	5:185\$030	4:255\$320	+ 929\$710
Total	1.030:671\$300	1.339:315\$391	— 288:644\$091

4º) Balancete do ultimo decennio (1906-1915) :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	«DEFICIT»	SALDO	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
1906	791:496\$330	874:464\$822	82:968\$492	—	110,48
1907	863:711\$531	961:859\$138	98:147\$607	—	111,36
1908	899:079\$255	957:630\$882	58:551\$627	—	100,51
1909	849:936\$861	971:852\$892	121:916\$031	—	114,34
1910	980:705\$456	1.030:377\$041	49:671\$585	—	105,06
1911	1.112:332\$265	1.139:320\$884	26:988\$619	—	102,43
1912	1.336:754\$595	1.252:525\$036	—	104:229\$559	92,32
1913	1.440:654\$723	1.500:295\$936	59:641\$233	—	104,14
1914	1.184:581\$893	1.339:315\$391	154:733\$498	—	113,06
1915	953:853\$041	1.030:671\$300	96:818\$259	—	110,15

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades do trafego :

Passageiros de 1ª classe	1.458.387
" " 2ª " 	3.882.603
Total	5.340.990
Bagagens e encomendas	82.155
Animaes em trens de passageiros	62.781
" " " " cargas.	3.049.556
Total	3.112.337
Café	281.342
Outras mercadorias	6.561.322

2º) Quantidades transportadas :

a) Passageiros de 1ª classe	20.018
" " 2ª classe	70.822
Total	90.840
b) Bagagens e encomendas (kilos)	1.050.981
c) Animaes em trens de passageiros	961
" " " " cargas.	21.633
Total	22.614

d) Mercadorias :

Designação	Kilos	Importancias
Café	3.366.268	34:536\$600
Assucar	604.439	7:955\$650
Fumo	188.345	9:469\$770
Alimenticios	15.422.128	54:681\$200
Sal.	8.881.720	110:716\$710
Carros.	133.000	1:651\$000
Toucinho	451.764	4:161\$880
Materiaes.	23.042.487	53:550\$920
Varias.	14.458.469	305:402\$470
Total	66.548.620	582:126\$200

e) Telegrammas transmitidos :

Numero	30.235
Palavras.	416.221

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (n.) . . .	90.840	224.768\$740	112.774	305.383\$750	- 21.934	- 80.620\$010
Bagagens e encomendas (kg.) . . .	1.050.931	47.366\$370	913.595	59.382\$490	+ 102.336	+ 12.015\$820
Animaes (n.) . . .	22.814	44.146\$670	12.802	23.011\$100	+ 9.812	+ 16.135\$570
Café (kg.) . . .	3.366.263	34.536\$600	2.448.813	34.733\$920	+ 919.455	+ 197\$320
Outras mercadorias (kg.) . . .	63.132.352	547.539\$600	71.516.439	697.105\$795	- 3.384.137	- 149.516\$105
Telegrammas (n.) . . .	30.235	12.504\$516	30.043	13.690\$104	- 713	- 1.185\$585
Diversas . . .	-	42.940\$045	-	46.269\$734	-	- 3.329\$639
Total	-	953.853\$041	-	1.184.581\$303	-	- 230.728\$352

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS		
	Percursos		Receita média	Percursos		Receita média	PERCURSOS		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe . . .	1.458.387	72	\$059	2.155.633	80	\$053	- 697.241	- 8	- \$001
» » 2ª classe . . .	3.832.603	54	\$035	5.012.965	53	\$035	- 1.130.363	- 4	-
Total	5.340.990	53	\$042	7.168.594	63	\$042	- 1.827.604	- 5	-
Bagagens e encomendas . . .	82.155	73	\$576	90.377	95	\$657	- 8.222	- 17	- \$031
Animaes :	62.731	65							
Em trens de passageiros . . .			\$058	117.393	81	\$062	- 54.612	- 16	- \$004
» » carga . . .	3.049.556	140	\$013	1.651.052	145	\$012	+ 1.393.504	+ 5	+ \$001
Total	3.112.337	137	\$014	1.763.445	133	\$015	+ 1.343.892	+ 1	- \$001
Café	231.342	83	\$423	214.175	87	\$462	- 67.167	- 4	- \$040
Outras mercadorias	6.561.322	103	\$083	8.234.862	115	\$084	- 1.673.540	- 12	- \$001

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens:

Circularam durante o anno 5.333 trens, que percorreram 625.441 kilometros, conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percorso
Trens de passageiros	1.466	181.492 Km.
» mixtos	313	56.027 »
» de cargas	2.374	254.215 »
» em serviço da construcção . . .	-	-
» de lastro e em serviço da estrada	1.180	133.707 »
Total	5.333	625.441 »

2º) Percurso das locomotivas :

	Percurso Km.
Locomotivas ao serviço do trafego	491.734
" " " " lastro (construção)	—
" " " " " (trafego).	47.321
Idem em trens especiaes não remunerados	10.172
" escotoiras	2.749
" em manobras	73.465
<hr/>	
Total	623.441

3º) Material rodante :

Não obstante os esforços da fiscalização e as actas das tomadas de contas consignarem a importancia de 2.212:200\$345 despendida em material rodante, continúa a Companhia a informar annualmente que esta linha não tem senão cinco locomotivas, allegando impossibilidade actual de effectuar a discriminação necessaria.

4º) (Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparações 4

5º) Despezas de officinas :

Com a conservação de officinas e depositos despenderam-se durante o anno de 1915 : 4:677\$797.

6º) Consumo de combustivel e lubrificantes :

Foram despendidos 191:623\$587 com o combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro :

Materiaas	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos).	142.892	6:717\$380
Lenha (m³).	53.622	174:966\$131
Graxa (kilos).	82	57\$096
Oleo (litros)	14.426	7:520\$097
Estopa (kilos)	4.840	2:362\$883
<hr/>		
Total.	—	191:623\$587

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1º) Material substituido :

Trilhos de aço	401
" " ferro	—
Pregos.	78.671
Tirefonds	—
Parafusos.	—
Chapas de junção (pares).	953
Parafusos de junção	24.064
Dormentes de madeira.	38.509
" " aço	—
Agulhas	—
Apparelhos completos de desvios	8
Postes telegraphicos.	—
Fios	—
Isoladores.	42
Estacas para cercas.	4.291
Arame (rolos)	306
Lastro de pedra (metro linear)	2.470
" ordinario (" ")	18.745
Diversos, cruzamentos	6
Cercas construidas, metros	12.814

2º) Conservação e obras novas :

A via permanente e os edificios foram mantidos em boas condições de conservação, tendo sido reparados uma ponte, sete boeiros e 40 edificios. Construíram-se durante o anno quatro edificios diversos e 17 boeiros.

Pelos decretos ns. 41.739 e 41.758, foram respectivamente approvados os projectos e orçamentos para a construção da estação de Guaxima e para a casa do agente da estação de Uberabinha. Essas obras foram atacadas e tiveram andamento regular durante o anno.

HORARIOS E TARIFAS

Os horarios e tarifas da linha de Catalão foram modificados de conformidade com o que ficou dito com relação á linha do Rio Grande.

ACCIDENTES

Verificaram-se pequenos accidentes de que resultaram as mortes e ferimentos constantes do quadro seguinte :

Mortos :

Viajantes	—
Empregados da companhia	—
Extranhos	2

Feridos :

Viajantes	—
Empregado da companhia	1
Extranhos	—

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

Linha de Igarapava a Uberaba, em trafego

Pelo decreto n. 4.815, de 7 de dezembro de 1910, foi concedida á Companhia Mogyana a linha de Igarapava a 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 ficou a nova linha incorporada á do Jaguará a Araguay 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, e, comquanto em 1912 se iniciassem os respectivos trabalhos de construção, sómente aos 3 de outubro, do anno de que se trata, é que foi a linha aberta ao trafego publico. Tem ella a extensão total de 48.674 metros.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º)

Receita	54:480\$517
Despeza	36:153\$506
Saldo	18:327\$014
Coefficiente do trafego.	66,36 %
Receita por kilometro.	1:135\$010
Despeza " "	753\$198
Saldo " "	381\$812

Este saldo foi tomado em consideração para o calculo do deficit verificado na linha de Catalão, nos termos contractuaes.

2º) Discriminação da receita :

Passageiros	11:239\$330
Bagagens e encomendas	2:812\$990
Animas em trens de passageiros	148\$180
» » » » cargas	2:956\$940
Mercadorias	36:327\$670
Telegrapho	469\$280
Diversas	506\$127
<hr/>	
Total	54:480\$517

3º) Discriminação da despesa :

Administração	336\$606
Trafego	7:405\$328
Locomoção	19:680\$671
Linha	8:710\$701
Diversas	—
Total	36:153\$506

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego :

Passageiros de 1ª classe	50.456
» » 2ª »	262.991
Total	313.447
Bagagens e encomendas	6.596
Animas em trens de passageiros	1.380
» » » » cargas	228.190
Total	229.570
Mercadorias	355.681

2º) Quantidades transportadas :

a) passageiros de 1ª classe	1.713
» » 2ª »	6.851
Total	8.564
	Toneladas
b) Bagagens e encomendas	166
c) Animas em trens de passageiros	56
» » » » cargas	4.833
Total	4.889
d) Mercadorias :	

Designação

	Peso
	Toneladas
Assucar	442
Café	331
Couros	53
Cereaes	1.933
Fumo	24
Materiaes	620
Sal	2.415
Toucinho	114
Diversas	2.589
Total	8.521

e) Telegrammas transmitidos :

Numero	1.645
Palavras	20.612

LOCOMOÇÃO

MATERIAL RODANTE

O material rodante desta linha consta do quadro abaixo :

Locomotivas Beacr, Pescock	3
Carros dormitórios Fry Miersch.	3
» de passageiros de 1ª classe	1
» » » 2ª classe	1
» » correio e bagagem.	1
» » animais	1
Gaiolas com a lotação de 15 toneladas.	30
Gondolas » » » »	10
Vagonetes para turmas de conserva.	9

HORARIOS E TARIFAS

Os horarios desta linha foram approvados pelo aviso n. 133, de 20 de setembro; as tarifas são approvadas pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

ACCIDENTES

Durante os mezes de outubro, novembro e dezembro, em que essa linha esteve em trafego, não se registou nenhum accidente.

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

Linha de Igarapava a Uberaba, em construcção

Durante o anno proseguiram os trabalhos de construcção dessa linha que, como se viu, sómente aos 3 de outubro foi entregue ao trafego definitivo.

Dentre os serviços executados, destaca-se, pela importancia, o relativo á conclusão da ponte sobre o rio Grande que, em dezembro de 1914, tinha apenas concluidos os pegões e tres dos pilares, e iniciada a montagem do primeiro vão, do lado do Estado de Minas. A fundação do 2º pilar foi muito trabalhosa por motivo das enchentes verificadas no principio do anno. Estas elevaram as aguas a nove metros acima do fundo da enseccadeira, sómente a 30 de janeiro, permitindo respaldar a camada de concreto, cujo assentamento havia sido começado em 11 do mesmo mez. Ao mesmo tempo cuidava-se da montagem dos diversos vão, tendo-se conseguido dar passagem ao primeiro trem de inspecção aos 16 de maio. A construcção dessa ponte durou cerca de um anno.

Os outros trabalhos de construcção carecem de importancia e se limitaram aos relativos ás seguintes obras :

Boeiros abertos, de 0 ^m ,50 de vão.	4
Pontilhões, de 2 ^m ,00 de vão.	2
Passagem americana.	1
Passagens inferiores, de 2 ^m ,00 de vão	3
» » » 4 ^m ,00 » »	3
Pontilhões de 4 ^m ,00 de vão.	1
Boeiro « Armcó », de 1 ^m ,50 de diametro.	1
Estação com armazem.	1
Posto telegraphico	1
Casa de portadores	1
Casas de turmas.	3
Caixas d'agua.	3

além dos de terraplenagem e outros, cujas despesas vão também em seguida discriminadas :

Discriminação	Durante o anno de 1915	Até 31 de da- zembro de 1915
Estudos e locação	—	117:434\$005
Trabalhos preparatorios.	—	6:083\$200
Terraplenagem.	62:908\$330	281:409\$060
Obras d'arte	680:996\$356	2.124:423\$355
Edificios.	73:023\$458	282:075\$350
Via permanente	54:838\$341	707:728\$554
Telegrapho.	301\$951	38:946\$003
Cercas.	4:167\$055	79:900\$143
Desapropriações	11:834\$590	24:760\$786
Materiai rodante.	—	370:313\$388
Frete de materiaes.	123:699\$600	418:072\$280
Despezas geraes	583\$334	617\$754
Administração technica	66:796\$328	270:473\$770
Total.	1.079:169\$393	4.722:239\$848

Como se vê, as despesas effectuadas até 31 de dezembro montam á importancia de 4.722:239\$848, que é pouco superior á relativa aos orçamentos approvados, 4.493:537\$294 ; mas naquella importancia está computada a referente ao ramal Junqueira, de extensão de 3.858 metros, que a companhia deixou de avaliar separadamente.

A relação das obras executadas até 31 de dezembro é a seguinte :

Boeiros abertos de 0 ^m ,50 de vão	10
» capeados » 0 ^m ,40 » »	3
» » » 0 ^m ,60 » »	11
» » » 0 ^m ,80 » »	2
» duplo » 0 ^m ,80 » »	1
» em arco » 3 ^m ,00 » »	4
» » » 4 ^m ,00 » »	1
Pontilhões de 2 ^m ,00 de vão.	17
Passagens americanas	40
» inferiores de 2 ^m ,00 de vão.	3
» » » 3 ^m ,00 » »	1
» » » 4 ^m ,00 » »	3
Ponte com 328 ^m ,00 » extensão	1
» de 8 ^m ,00 de vão.	1
» » 12 ^m ,00 » »	1
» em arco » 12 ^m ,00 de vão.	1
Pontilhões de 4 ^m ,00 de vão.	2
Drenos.	7
Boeiros « Armco » de 1 ^m ,50 de diametro.	1
Estações com armazem.	4
Postes telegraphicos.	2
Casas de portadores.	5
» » turmas	8
Caixas d'agua.	4

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Aos 31 de dezembro de 1915 a extensão total em trafego das linhas desta companhia era de 1.163 kilometros, assim discriminados:

Secção Paulista — bitola de 1 ^m ,60	280 kilometros
» » — » 0 ^m ,60	51 »
» Rio Claro — bitola de 1 ^m ,00	832 »
Total.	1.163 »

As linhas federaes constam da estrada de ferro do Rio Claro a Araraquara e dos ramaes de Jahú e Baurú, na extensão total de 308.815 metros, comprehendidos na secção Rio Claro.

As duas primeiras, concedidas pelo decreto n. 7.838, de 4 de outubro de 1880, com privilegio de zona e isenção de direitos aduaneiros para importação dos materiaes necessarios á sua construcção e custeio, 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 a autorização concedida pelo decreto n. 719, de 29 de janeiro do mesmo anno. O ramal de Baurú o foi pelo decreto n. 7.190, de 12 de novembro de 1908, no mesmo regimen do de 1880, com excepção apenas do privilegio de zona.

A exploração das linhas federaes e estadoaes é feita em commum, sem discriminação das respectivas receitas e despezas. A escripturação, porém, faz-se em duas partes: Secção Paulista e Secção Rio Claro.

Para os effeitos contractuaes, a renda liquida do trecho federal é deduzida da de toda a Secção Rio Claro, que se divide em partes proporcionaes aos numeros de toneladas-kilometro de café transportado, durante o anno, em suas linhas federaes e estadoaes, conforme o decreto n. 4.057, de 24 de junho de 1904.

CAPITAL

O primitivo capital das linhas em questão, fixado em £ 1.500.000, conforme o decreto n. 4.057, acima citado, montava a £ 1.951.275-13-3 em 31 de dezembro de 1912. Tendo, porém, a companhia effectuado ainda nesse anno e nos de 1913 e 1914, seguintes, as despezas de 25:479\$702, 4.409:782\$409 e 2.337:587\$288, ha pouco reconhecidas pelo Governo no decreto n. 11.994, de 15 de março proximo passado, ficou a conta do capital elevada, até ao fim deste ultimo anno, a £ 2.393.106-16-10. No decurso de 1915, as novas despezas ascenderam á importancia de 1.638:196\$432, ou £ 83.749-6-10, ao cambio de 12 1/16, médio do anno; pelo que o capital das linhas consideradas ficará elevado a £ 2.478.856-3-8, após a autorização para a respectiva incorporação.

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dois ultimos annos:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	12.445:594\$044	10.726:404\$247	+ 1.719:189\$797
Despeza.	6.718:779\$605	6.993:027\$343	- 274:247\$738
Saldo	5.726:814\$439	3.733:376\$904	+ 1.993:437\$535
Coefficiente do trafego	54,0 %	65,2 %	- 11,2 %
Receita por kilometro	14:994\$692	12:923\$379	+ 2:071\$313
Despeza por kilometro	8:094\$915	8:425\$334	- 330\$419
Saldo por kilometro	6:899\$777	4:498\$045	+ 2:401\$732

2º) Discriminação comparada da receita:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	2.017:182\$300	2.348:848\$600	- 331:666\$000
Bagagens e encomendas	438:970\$510	442:786\$040	- 3:815\$530
Animaes	299:630\$530	157:919\$990	+ 141:710\$540
Café	3.051:137\$350	3.206:753\$400	+ 1.844:404\$950
Outras mercadorias	4.266:174\$830	4.173:016\$340	+ 93:158\$490
Telegrammas	106:809\$600	98:407\$380	+ 8.402\$310
Diversas	265:668\$834	298:673\$497	- 33:004\$663
Total	12.445:594\$044	10.726:404\$247	+ 1.719:189\$797

3º) Discriminação comparada da despesa:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração	813:624\$557	803:472\$705	+ 10:151\$852
Trafego	1.510:346\$467	1.501:112\$497	+ 9:233\$970
Locomoção	2.814:716\$860	3.007:272\$890	- 192:556\$030
Linhas e edificios	1.206:428\$911	1.326:109\$107	- 119:680\$196
Telegrapho	272:934\$640	249:301\$210	+ 23:633\$430
Diversas	100:728\$170	105:758\$934	- 5:030\$764
Total	6.718:779\$605	6.993:027\$343	- 274:247\$738

4º) Balancete do ultimo decennio (1906-1915):

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
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	57,0 %
1909	10.320:061\$461	5.463:342\$746	4.856:718\$715	52,9 %
1910	9.147:543\$048	4.957:372\$367	4.190:171\$581	54,1 %
1911	10.978:946\$320	5.919:837\$199	5.059:109\$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 %
1914	10.726:404\$247	6.993:027\$343	3.733:376\$904	65,2 %
1915	12.445:594\$044	6.718:779\$605	5.726:814\$239	54,0 %

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidade do trafego:

Passageiros de 1ª classe (p. kilom.)	14.727.672,5
Passageiros de 2ª classe (idem)	38.301.800
Total (idem).	53.029.472,5

Bagagens e encomendas (t. kilom.)	867.372	
Animaes em trens de passageiros (c. kilom.)	934.455	
Animaes em trens de carga (idem)	15.331.133	
Total (idem)	16.265.610	
Café (t.-kilom.)	35.138.569 (1)	
Outras mercadorias (idem)	60.379.900	
Total (idem)	95.518.469	
2º) Quantidades transportadas:		
a) Passageiros de 1ª classe	190.818,5	
Passageiros de 2ª classe	756.636,5	
Total	947.455	
b) Bagagens e encomendas (t.)	8.496	
c) Animaes em trens de passageiros	11.424	
" " " " cargas	63.341	
Total	74.765	
d) Mercadorias :		
	Designação	Peso
Café (t.)		234.286
Assucar		—
Algodão		—
Alimenticios.		—
Sal		—
Toucinho		—
Materiaes		—
Varias		420.796
Total (t.)		655.082
e) Telegrammas transmittidos :		
Numero		207.989
Palavras		2.948.434

Nota — Os dados referentes ao movimento financeiro e ao do trafego dizem respeito ao total das linhas de 1ª, 00, Secção Rio Claro.

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quan- tidade	Producto	Quan- tidade	Producto	Quan- tidade	Producto
Passageiros (n.)	947.455	2.017:132\$300	1.042.461	2.345:345\$600	- 91.705	- 331.600\$300
Bagagens e encomen- das (t.)	8.496	438:970\$510	8.660	442:786\$040	- 173	- 3.815\$530
Animaes (n.)	74.765	290:630\$530	40.039	157:910\$030	+ 34.725	+ 141:710\$540
Café (t.)	234.283	5.051:457\$350	151.031	3.203:752\$400	+ 83.255	+ 1.844:404\$950
Outras mercadorias (t.)	420.793	4.266:474\$330	454.437	4.473:016\$340	- 33.641	- 93:158\$400
Telegrammas (n.)	207.930	103:803\$030	183.339	93:407\$330	+ 24.650	+ 8:402\$310
Diversas	—	265:633\$534	—	203:673\$497	—	- 33:004\$363
Total	—	12.445:594\$044	—	10.726:401\$247	—	- 1.719:180\$77

(1) Sendo 26,315.225 toneladas-kilometro de café no trecho de concessão federal.

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS			
	Percursos		Receita média	Percursos		Receita média	Percursos		Receita média	
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio		
Passageiros de 1ª classe	11.727.072,5	77,1	53,5	15.490.353,5	70,9	57,4	-	762.693	+ 6,2	- 3,9
Idem de 2ª classe	35.301.800	59,6	32,1	43.490.001	51,5	34,4	-	4.158.291	- 0,9	- 2,3
Total	53.029.472,5	55,9	33,1	57.950.459,5	55,7	40,5	-	4.920.957	+ 0,2	- 2,4
Bagagens e encomendas	837.372	102,1	506,1	821.584	94,8	533,9	+	45.788	+ 7,3	-32,8
Animaes :										
Em trens de passageiros	934.455	81,7	46,1	873.062	85,7	42,4	+	56.333	- 4,0	+ 3,7
Em trens de cargas	15.331.155	242,0	16,1	6.980.585	331,5	17,3	+	8.344.590	+ 7,5	- 1,2
Total	16.265.610	317,6	18,4	7.854.627	193,4	20,1	+	8.400.933	+ 21,2	- 1,7
Café	35.133.569	150,9	143,7	21.827.779	144,5	146,9	-	13.310.790	+ 5,5	- 3,2
Outras mercadorias	60.379.993	143,5	70,7	66.047.230	147,3	62,3	-	6.557.330	- 3,8	+ 8,1

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens :

Circularam durante o anno 39.333 trens, que percorreram 2.762.899 kilometros, conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percurso km.
Trens de passageiros	10.426	717.814
» mixtos	4.106	329.291
» de carga	21.288	1.536.628
» » serviço e de lastro, inclusive os da construção	3.715	179.166
Total	39.333	2.762.899

2º) Percorso das locomotivas :

	Percurso km.
Locomotivas ao serviço do trafego	2.583.733
» » » » lastro (construção)	-
» » » » (trafego)	213.225
» em trens especiaes não remunerados	-
» escoteras	-
» em manobras	796.917
Total	3.593.875

3º) Material rodante :

O material rodante em 31 de dezemb.o de 1915 era o seguinte :

Locomotivas	82
Carros de passageiros de 1ª classe, inclusive sete dormitórios e quatro restaurants	39
Carros de passageiros de 2ª classe	30
» mixtos	15
» de bagagem, guarda, correio e animaes	25
» especiaes	12
» para condução de vehiculbs	2
Total (carros)	123

Vagões para correio	—
» » » e bagagens.	—
» » bagagens.	—
» » animaes (43 simples e 30 duplos)	73
» fechados para mercadorias (520 simples e 277 duplos)	797
Vagões abertos para mercadorias (256 simples e 230 duplos)	506
Vagões para inflamavéis	—
» plataforma.	29
» de lastro	20
» diversos	7
Total (vagões)	1.432

4º) Material reparado :

Foram despendidos 803:878\$450 com a reparação do material rodante abaixo :

Locomotivas que receberam grandes reparos.	41
Carros que receberam grandes reparos	28
Vagões que receberam grandes reparos	227
Locomotivas que receberam reparos correntes	13
Carros que receberam reparos correntes	159
Vagões que receberam reparos correntes.	597

5º) Despezas das oficinas :

Com a conservação das oficinas e obras diversas despenderam-se 1.903:134\$720, assim discriminados :

Conservação das oficinas	17:486\$010
Obras diversas para as diversas divisões do serviço	1.885:648\$710
Total	1.903:134\$720

6º) Consumo de combustivel e lubrificantes :

Foram despendidos 1.042:875\$307 com combustivel e lubrificantes, conforme o seguinte quadro :

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (ks.).	34.900	1:396\$000
Lenha (m ³).	305.602	073:949\$290
Graxa	—	—
Oleos (lts.).	91.361	52:794\$627
Estopa (ks.).	27.714	14:735\$390
Total	—	1.042:875\$307

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1º) Material substituido :

Trilhos de aço	1.227
» » ferro.	—
Pregos.	15.386
Tirefonds	—
Chapas de junção (pares).	181
Parafusos de junção	6.033
Dormentes de madeira.	6.806
» » aço	—
Agulhas	—
Apparelhos completos de desvio	—
Postes telegraphicos.	—
Fios (mts.)	1.000
Isoladores.	712
Estacas para cerca	2.350

Arame (rolos)	79
Lastro de pedra (metro linear)	500
» ordinario	10.032
Diversos-Cruzamentos	—
Cercas construidas (mts.)	43.280

Nota — Estes dados dizem respeito aos trechos de concessão federal.

2º) Conservação e obras novas :

A via permanente e os edificios foram mantidos em boas condições de conservação, tendo sido reparados tres boeiros e 58 edificios.
Construiram-se tres boeiros e um edificio.

HORARIOS E TARIFAS

Foram applicados com exactidão bem como observados com regularidade as tarifas e horarios approvados pelo Governo.

Continuaram em vigor as taxas moveis e os abatimentos concedidos a proposito do excessivo desenvolvimento da linha de Rio Claro, entre a estação desse nome e a de Ityrapina.

ACCIDENTES

Os accidentes occorridos durante o anno deram logar ás mortes e aos ferimentos em seguida indicados :

MORTOS	
Empregados da companhia	2
Extranhos	2
FERIDOS	
Viajantes	6
Empregados da companhia	10
Extranhos	4

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Rectificação Rio Claro-Ityrapina, em construcção

O decreto n. 7.190, de 12 de novembro de 1908, concedendo á Companhia Paulista de Estradas de Ferro o ramal de Baurú, tornou obrigatoria a rectificação da linha de Rio Claro, entre a estação desse nome e a de Ityrapina, antiga Morro Pellado.

A companhia mandou proceder aos respectivos estudos definitivos, que foram approvados pelo decreto n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. Pouco depois, porém, a concessionaria solicitou e obteve revogação desse decreto, com a approvação de novos estudos feitos para a adopção da bitola larga em logar da de um metro, como se vê do decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913.

A construcção da linha foi iniciada em julho de 1912, do lado de Rio Claro, e, em maio do anno seguinte, do de Ityrapina, correndo os trabalhos regularmente. No principio de 1915 a via permanente estava assentada desde Rio Claro até a segunda travessia do rio Cabeça, com a bitola larga, e dali por diante apenas com a de um metro, embora sobre dormentes definitivos. Durante o anno foram realizados os trabalhos de uniformisação da bitola e de lastramento da linha á pedra britada, ficando assentes os desvios e triangulos de reversão na estação de Ityrapina. As obras de terra se limitaram ao rampamento dos côrtes e ao alargamento e levantamento dos principaes aterros.

As de arte e edificios construidos durante o anno constam da seguinte relação :

Estações : Itapé, Graúna e Ityrapina	3
Casas para chefes de estação : Itapé, Graúna e Ityrapina	3
Pavilhões, sendo um para restaurant e um para privadas	2
Casas de madeira para empregados	3
Casa para bombas elevatorias d'agua	1
Casa para transformadores electricos	1
Fossas para despejo de exgottos	2
Caixas d'agua de cimento armado, 50 m ³ cada uma	2
Passagens inferiores	6
Boeiro aberto	1
Boeiros duplos	3
» de concreto e cimento armado	25
» » « Armco ».	2

Ao terminar o anno estavam em andamento, para conclusão da linha e restante empedramento da via permanente, as casas para empregados em Itapé, Graúna e Ityrapina, tres casas de turmas, os depositos de carros e machinas em Ityrapina, o armazem proprio dessa estação e o prolongamento do de baldeação.

As despesas feitas com a construcção desta linha em 1913 montaram a 1.030:802\$712, a despeito de já em 1914 ter sido excedido de 631:376\$082 o orçamento approved pelo Governo. Ve-se assim que a importancia total despendida até 31 de dezembro ultimo ascendeu a 4.924:207\$147. O excesso total de 1.662:178\$074 sobre o *quantum* previsto de 3.262:028\$353, conforme o decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913, é, principalmente, devido á differença de cerca de 33 % no cubo de excavação previsto, á divergencia notavel na classificação dos materiaes desmontados, ao lastramento da via permanente á pedra britada e á construcção de mais 33 boeiros, um pontilhão, duas passagens superiores, 12 inferiores, duas pontes de estrada de rodagem, quatro casas para chefes de estação, um armazem de baldeação, um deposito de carros, um de locomotivas, etc., sobre as obras contempladas no alludido orçamento.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Prolongamento Ityrapina--S. Carlos, em construcção

A construcção do prolongamento da linha de Rio Claro a Ityrapina, até S. Carlos, foi iniciada em o anno de 1913, despendendo-se com as obras realizadas a importancia de 110:584\$040. Somente no anno seguinte é que a companhia submetteu ao Governo e este approvou os respectivos estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 1.632:773\$164, como se vê do decreto n. 11.160, de 23 de setembro do mesmo anno. Não se conformando a interessada com as condições com que se approvaram esses estudos, foi expedido o decreto n. 11.566, de 28 de abril de 1915, declarando sem effeito o de 23 de setembro acima citado. A despeito disso, proseguiram os trabalhos de construcção, cujas despesas, em 1914 e 1915, ascenderam, respectivamente, a 909:091\$275 e a 592:876\$130. Finalmente, após accôrdo com a companhia, foram recentemente approvados os questionados estudos e orçamento e igualmente aceitas as despesas realizadas até 31 de dezembro de 1914.

Aos 31 de dezembro de 1915, a construcção desse prolongamento, na extensão total de 31.957 metros, estava por assim dizer terminada, pois que faltava apenas completar-se o lastramento da via permanente á pedra britada, para abertura do novo trecho ao trafego definitivo.

As obras d'arte e edificios construidos foram : duas passagens inferiores, um boeiro aberto, uma caixa d'agua de cimento armado, um posto telegraphico denominado « Hypodromo », dois armazens de baldeação e um edificio para escritorio dos armazens.

Linhas colonias subvencionadas pela União

I

Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense

Por decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, foi concedida a subvenção 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 subvenção 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 despesas.

A 20 de novembro de 1913 foi entregue ao trafego o ultimo trecho desse prolongamento, que tem a extensão total de 42 kilometros. A subvenção a pagar pela União eleva-se, pois, a 630:000\$000.

II

Mogy das Cruzes á « 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 2 de outubro de 1911, foi autorizada 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, começaria a ser effectuada, por prestações annuaes de 10 %, dez annos depois da linha entregue ao trafego.

Os estudos dos primeiros 20 kilometros foram approvados pelo decreto n. 9.436, de 13 de março de 1912, sendo em seguida atacada a construcção desse trecho, cujo leito já estava quasi concluido, quando em 1913 foram suspensos os trabalhos de construcção não reencetados em 1914.

Em virtude do decreto estadual n. 2.031, de 8 de abril de 1914, essa linha ferrea estava sendo construida no regimen da lei n. 30, de 13 de junho de 1892.

Os concessionarios, que não se correspondem com a Fiscalização, jámais correeram com as quotas a que se obrigaram pelo seu contracto.

III

Tabatinga a Novo Horizonte e ligação de Bocaina e Bariry á estação de Ayrosa Galvão, passando por Jahú

Sto linhas colonias concedidas á Companhia de 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 autorizada a mudança para S. João das Tres Barras (Tabatinga).

A restituição das quantias que fossem pagas a titulo da subvenção começaria cinco annos depois de inauguradas as linhas, na razão de 10 % annualmente.

Durante o anno esteve em trafego a ligação da linha de Bocaina a Bariry á estação de Ayrosa Galvão, sómente até Jahú, com 41 kilometros, e em construcção a de Tabatinga, em os trechos de 14 e 13 kilometros, correspondentes ás estações successivas de S. Lourenço e Itápolis, que foram abertas ao trafego nas datas de 4 de junho e 14 de outubro.

Nenhuma subvenção foi, até agora, paga à concessionária, que, tendo, por escriptura publica, de 10 de janeiro de 1913, feito, com os banqueiros Louis Dreyfus, um empréstimo hypothecario de 30.000.000 francos, perdeu, por isso mesmo, direito 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 2º semestre 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

Taubaté á 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 contos 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 approvedo o reconhecimento apresentado pelos concessionarios (óra do prazo contractual. Como, porém, não fizessem, até agora, submettidos á approvação do Governo os respectivos estudos definitivos, estão os concessionarios incursos na pena de rescisão do contracto. Tambem estes não teem pago as quotas de fiscalização.

V

Guaratinguetá 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 subvenção de 15:000\$ por kilometro, até o numero de 51.

O concessionario está incurso na pena de rescisão de contracto por estarem excedidos os prazos marcados para apresentação dos estudos respectivos. Pelo aviso n. 13, de 19 de março de 1915, foram pedidas á Procuradoria Geral da Republica as devidas providencias para ser decretada judicialmente a rescisão do contracto.

VI

Monte Azul ás margens do Rio Grande

Foi concedida pelo decreto n. 8.392, de 10 de novembro de 1910, com privilegio de zona por 60 annos e subvenção de 15:000\$ por kilometro, até a extensão de 120 dessas unidades. A restituição das quantias recebidas a titulo de tal subvenção começaria a ser effectuada por prestações de 10 %, 10 annos depois da linha entregue ao trafego. A concessionaria, porém, deixou de pagar as quotas de fiscalização estipuladas e, hypothecando as suas linhas aos tomadores de um empréstimo levantado, não recebeu até ao presente nenhuma quantia a titulo de subvenção.

Durante o anno não se effectuaram trabalhos de construcção, continuando em trafego o trecho de 40 kilometros até Villa Olympia, no regimen de tarifas e normas de relações com o publico, approvedo pelo Governo do Estado. Trata-se de um trecho da linha concedida igualmente pelo Estado á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz.

Sorocabana Railway Company

As linhas arrendadas a esta companhia são de propriedade do Estado de São Paulo. Teem uma extensão total de 1.469.800 kilometros, dos quaes 576,05 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 de Estrada de Ferro Sorocabana, com privilegio de zona e garantia de juros de 6 % sobre o capital despendido até ao maximo de 30 contos 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 foi entregue ao trafego, no ramal de Tibagy, o trecho de Assis a Caramuru com 27^k,456 de extensão, inaugurado a 3 de setembro.

O ramal de Itararé já se acha construido desde 1909, na extensão de 250 kilometros, sendo que o de Tibagy, em consequencia da inauguração do novo trecho passou a ter 326^k,698 de extensão.

O capital já apurado como despendido na construcção destes ramaes é de 28.969:216\$637, desde o segundo semestre de 1912. De então para cá não se tem feito tomada de contas da construcção. Alás a importancia já apurada excede de muito ao capital garantido para toda a extensão das linhas federaes.

Os saldos dos ramaes federaes em trafego, tendo no anno de 1914 de-cido muito abaixo da garantia de juros dada pela União, elevaram-se quasi á sua totalidade em o anno proximo findo.

Linha do Tibagy

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dois ultimos annos:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU PARA MENOS
Receita	1.760:803\$120	1.585:380\$543	+ 175:422\$375
Despeza	1.274:964\$918	1.229:582\$437	+ 45:382\$481
Saldo	485:838\$202	355:798\$108	+ 130:040\$094
Coefficiente do trafego	72,40 %	77,56 %	— 5,15 %
Receita por kilometro	5:698\$392	5:850\$143	— 151\$721
Despeza por kilometro	4:126\$100	4:537\$205	— 411\$105
Saldo por kilometro	1:572\$292	1:312\$908	+ 259\$384

2º) Discriminação comparada da receita:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU PARA MENOS
Passageiros	455:027\$340	488:666\$470	- 33:639\$130
Bagagens e encomendas	69:898\$900	72:754\$910	- 2:856\$010
Animas	136:284\$660	92:111\$380	+ 44:173\$280
Café	366:799\$010	298:316\$190	+ 68:483\$820
Outras mercadorias	646:825\$350	590:805\$380	+ 56:019\$470
Telegrammas	16:928\$120	16:257\$420	+ 670\$700
Diversas	69:039\$740	26:468\$295	+ 42:571\$445
Total	1.760:803\$120	1.585:380\$545	+ 175:422\$575

(a) Extensão média em trafego em 1915, 309k.000.
1914, 271k.000.

(3º) Discriminação comparada da despesa:

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU PARA MENOS
Administração	108:488\$515	84:980\$035	+ 23:508\$480
Trafego	270:533\$631	302:468\$870	- 31:935\$239
Locomoção	400:927\$677	482:508\$288	- 81:580\$611
Linha e edificios	487:515\$095	352:125\$244	+ 135:389\$851
Diversas	7:500\$000	7:500\$000	-
Total	1.274:964\$918	1.220:582\$437	+ 45:382\$481

4º) Balancete do ultimo decennio (1906 - 1915):

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	COEFFICIENTE DO TRAPEGO
1906.	603:395\$940	418:488\$310	184:907\$630	69,35 %
1907.	754:494\$640	667:635\$365	86:859\$275	88,48 %
1908.	878:860\$890	707:417\$635	171:443\$255	80,49 %
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\$504	511:542\$356	61,33 %
1912.	1.625:431\$800	842:766\$524	782:664\$276	51,34 %
1913.	1.800:902\$000	1.033:349\$574	767:552\$426	57,38 %
1914.	1.585:380\$545	1.220:582\$437	355:798\$108	77,53 %
1915.	1.760:803\$120	1.274:964\$918	485:838\$202	72,40 %

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. 215, 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 tabellas 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 a um kilometro em cada uma dellas.

MÓVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego:		
Passageiros de 1ª classe		2.253.792
» » 2ª »		10.191.729
Total		<hr/> 12.445.521
Bagagens e encommendas		148.266
Animaes em trens de passageiros		206.877
» » » » cargas.		1.548.892
Total		<hr/> 1.755.769
Café		2.587.053
Outras mercadorias		9.611.610
2º) Quantidades transportadas:		
a) Passageiros de 1ª classe		28.849
» » 2ª »		158.400
Total		<hr/> 187.249
b) Bagagens e encommendas		1.485,637
c) Animaes em trens de passageiros		2.048
» » » » cargas.		51.045
Total		<hr/> 53.093

d) Mercadorias:

Designação	Peso	Importancia
Café	29.139 ^t ,801	366:799\$010
Assucar	2.738 ^t ,986	81:795\$730
Algodão	68 ^t ,578	552\$800
Alimenticios	22.949 ^t ,249	89:132\$140
Sal	2.084 ^t ,435	34:207\$960
Toucinho	81 ^t ,583	682\$700
Materiaes	16.307 ^t ,245	101:316\$320
Varias	17.613 ^t ,182	339:137\$500
Total	90.003^t,089	1.013:624\$360

e) Telegrammas transmitidos:

Numero	22.631	} 16:928\$120
Palavras	264.802	

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VENNAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros (n.).....	137.240	455:027\$340	207.816	483:666\$470	- 20.567	- 38:639\$130
Bagagens e encomendas (t.).....	1.495.637	69:89\$900	1.518	72:754\$910	- 32.363	- 2:858\$010
Animaes (n.).....	53.093	136:284\$960	44.231	92:111\$330	+ 8.812	+ 44:173\$230
Café (t.).....	23.159.801	366:709\$010	20.795	293:316\$490	+ 7.364.301	+ 63:432\$320
Outras mercadorias (t.).....	61.313.233	646:825\$350	62.954	590:505\$330	- 1.110.712	- 56:019\$470
Telegrammas (n.).....	22.631	16:928\$120	25.358	16:257\$420	- 2.727	- 670\$700
Diversas.....	-	69:039\$740	-	26:468\$295	-	+ 42:571\$445
Total.....	-	1.780:803\$120	-	1.595:330\$545	-	+ 175:422\$575

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS		
	Percursos		Receita média	Percursos		Receita média	Percursos		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe.....	2.253.792	73,1	55,6	2.363.272	69,9	59,7	- 110.080	+ 8,2	- 4,1
Passageiros de 2ª classe.....	10.191.739	64,3	32,3	11.650.145	66,9	29,8	- 1.458.416	- 2,6	+ 2,5
Total.....	12.445.531	66,5	36,6	14.013.417	67,4	34,3	- 1.567.996	- 0,9	+ 1,3
Bagagens e encomendas.....	148.266	99,8	471,4	135.301	89,1	537,7	+ 12.965	+ 10,7	- 66,3
Animaes:									
Em trens de passageiros.....	220.519	112,1	33,0	134.492	85,5	35,2	+ 45.027	+ 26,6	- 2,2
Em trens de cargas..	3.647.463	169,4	14,9	6.270.637	149,0	13,6	+ 2.367.731	+ 20,4	+ 1,3
Total.....	3.878.982	167,2	15,3	6.405.129	145,9	14,2	+ 2.412.803	+ 21,3	+ 1,1
Café.....	2.537.055	91,9	141,8	2.038.727	97,9	146,4	+ 550.328	+ 6,0	- 4,6
Outras mercadorias..	9.611.610	155,4	67,2	8.878.900	141,0	66,5	+ 732.710	+ 14,4	+ 0,7

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens :

Circularam durante o anno 3.190 trens, que percorreram 516.947 kilometros-conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percurso kilometrico
Trens de passageiros	1.046	224.664
» mixtos	730	66.941
» de cargas	1.320	213.009
» » lastro e ao serviço da estrada	94	12.333
Total	3.190	516.947

2º) Percurso de locomotivas :

O percurso de locomotivas em todas as linhas da estrada foi o seguinte :

	Percurso kilometros
Locomotivas ao serviço do trafego	504.614
» » » » lastro (construcção)	—
» » » » » (linha)	803
» em trens especiaes não remunerados	11.530
» escoteiras	137.302
» em manobras	—
Total	654.249

3º) Material rodante :

O material rodante deste ramal em 31 de dezembro de 1913 era o seguinte :

Locomotivas	11
Passageiros e bagagens :	
Carros de 1ª classe	2
» » 2ª »	3
Mixtos	2
Bagagem	3
K. V.	1
Total	11
Mercadorias :	
L.	23
L. T.	6
C. G.	4
G.	5
O. T.	3
R. T.	—
H. S.	4
H. S. B.	5
A. S.	2
Total	52
Lastro :	
M. G.	3
R.	2
Z.	4
Dormitorio	1
Total	10
	73

4º) Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparações	39
Carros que receberam grandes reparações	66
Vagões que receberam grandes reparações	100
Locomotivas que receberam reparações correntes	181
Carros que receberam reparações correntes	45
Vagões que receberam reparações correntes	667

NOTA — Estes dados referem-se ao material de toda a rede Sorocabana.

5º) Despezas de oficinas :

Com a conservação de oficinas e depositos despenderam-se durante o anno de 1915, 25:226\$040.

6º) Consumo de combustível e lubrificantes :

Foram despendidos 210:056\$160 com combustível e lubrificantes, conforme o seguinte quadro :

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos)	2.483.321	93:750\$270
Lenha (m³)	37.499	109:644\$050
Graxa	—	—
Óleo (litros)	9.388	5:343\$650
Estopa (kilos)	3.038	1:318\$190
Total	—	210:056\$160

VIA PERMANENTE — EDIFÍCIOS

1º) Material substituído :

Designação :

Trilhos de aço (metros)	3.880
Trilhos de ferro (metros)	—
Pregos	—
Tirefonds	—
Parafusos	35.803
Chapas de junção (pares)	224
Parafusos de junção ou grampos	70.308
Dormentes de madeira	59.669
» » aço	—
Agulhas	—
Apparelhos completos de desvios	—
Postes telegraphicos	—
Fios	—
Isoladores	68
Estacas para cercas	—
Arame (rolos)	—
Lastro de pedra (metro linear)	—
Lastro ordinario (metros cubicos)	203.832
Diversos — Cruzamentos	—
Cercas construidas.	—

2º) Conservação e obras novas :

A via permanente e os edificios foram mantidos em bom estado de conservação.

Foram feitas reparações correntes em varios edificios, sendo de maior vulto as effectuadas na estação de Morrinhos e S. Bartholomeu, no botequim de Chavantes, nas casas de turmas ns. 7, 8, 11, 15, 24 e 28. Foram tambem reparadas as cancellas ns. 387, 399, 407, 421, 442, 477, 490, 497, 574 e 583, os embarcaouros de Salto Grande e de Cerqueira Cesar, o pontilhão do kilometro n. 583 e diversos boeiros, etc.

HORARIOS E TARIFAS

Pelo aviso n. 159, de 25 de outubro, foi communicada a approvação de novos horarios que, mais tarde, soffreram pequenas modificações, autorizadas pelo aviso n. 226, de 30 de dezembro.

Pelo aviso n. 38, de 6 de abril, foi approvedo o accôrdo de trafego mutuo entre a Sorocabana Railway Company e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Pelo de n. 109, foi a companhia autorizada a cobrar varias taxas para desinfecção de vagões.

ACCIDENTES

Verificaram-se pequenos accidentes de que sahiram feridos tres empregados da estrada.

II -- Linha do Itararé

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º) Balancete dos dous ultimos annos :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Receita	1.648:646\$463	1.453:691\$010	+ 194:955\$453
Despeza	1.175:728\$421	1.219:104\$011	- 43:375\$590
Saldo	472:918\$042	234:586\$999	+ 238:331\$043
Coefficiente do trafego	71,31 %	83,86 %	- 12,55 %
Receita por kilometro	6:594\$585	5:814\$764	+ 779\$821
Despeza por kilometro	4:702\$913	4:876\$416	- 173\$503
Saldo por kilometro.	1:891\$672	938\$348	+ 953\$324

2º) Discriminação comparada da receita :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Passageiros	286:786\$780	333:080\$730	- 46:293\$950
Bagagens e encomendas	128:950\$080	110:369\$140	+ 18:580\$940
Animaes	251:164\$270	233:521\$520	+ 17:642\$750
Café	58:743\$630	36:325\$050	+ 22:417:980
Outras mercadorias.	827:792\$020	714:502\$910	+ 113:289\$110
Telegrammas.	10:736\$998	8:767\$850	+ 1:969\$148
Diversas	84:472\$685	17:123\$210	+ 67:349\$475
Total	1.648:646\$463	1.453:691\$010	+ 194:955\$453

3º) Discriminação comparada da despesa :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS PARA MAIS OU MENOS
Administração	87:920\$433	79:503\$278	+ 8:417\$155
Trafego	228:406\$608	284:182\$043	— 56:075\$436
Locomoção	475:498\$011	551:492\$224	— 75:994\$213
Linha e edificios	376:703\$369	296:426\$466	+ 80:276\$903
Diversas	7:500\$000	7:500\$000	—
Total	1.175:728\$421	1.219:104\$011	— 43:375\$590

4º) Balancete do ultimo decennio (1906-1915) :

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO	« DEFICIT »	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
1906 . . .	166:609\$120	215:882\$014	—	49:272\$894	129,57 %
1907 . . .	200:762\$620	341:867\$427	—	141:104\$807	170,2 %
1908 . . .	442:071\$470	509:572\$678	—	67:501\$208	115,26 %
1909 . . .	620:055\$480	741:807\$549	—	121:712\$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 . . .	1.594:085\$160	1.179:591\$971	414:493\$189	—	73,93 %
1914 . . .	1.453:691\$010	1.219:104\$011	234:586\$999	—	83,86 %
1915 . . .	1.648:646\$463	1.175:728\$421	472:918\$042	—	71,31 %

Quanto a este ramal se applica o que foi dito em relação ao calculo das despesas de custeio do ramal de Tibagy.

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º) Unidades de trafego :

Passageiros de 1ª classe	2.712.701
» » 2ª »	4.632.278
Total	7.344.979
Bagagens e encomendas	348.926
Animacs em trens de passageiros	223.730
» » » » cargas	3.667.752
Total	3.891.491
Café	294.317
Outras mercadorias	13.107.703

2º) Quantidades transportadas :

a) Passageiros de 1ª classe	21.360
» » 2ª »	66.934
Total	88.294

b) Bagagens e encomendas	1.872,371
c) Animacs em trens de passageiros	1.483
» » » » cargas	78.708
Total	80.191

d) Mercadorias :

	Designação	Peso	Importancia
Café		2.503,690	58:743\$630
Assucar		3.345,916	82:185\$890
Algodão		4.963,217	20:016\$380
Alimentícios		6.792,637	34:670\$800
Sal		1.925,264	50:867\$060
Toucinho		422,731	4:091\$360
Materiaes		46.899,605	332:889\$460
Varias		11.622,337	303:071\$070
Total		75.445,397	886:535\$650

e) Telegrammas transmitidos :

Numero 14.323	}	10:736\$998
Palavras 170.428		

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1915		1914		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros (n.)	88.204	236:786\$730	100.775	333:080\$730	-	12.481 - 46:293\$050
Bagagens e encomendas (t.)	1.872,371	123:950\$030	1.622	110:330\$140	+	250,371 + 18:580\$040
Animacs (n.)	80.191	251:164\$270	79.133	233:521\$520	+	1.003 + 17:643\$750
Café (t.)	2.503,690	58:743\$630	1.941	36:325\$650	+	502,690 + 22:417\$030
Outras mercadorias (t.)	72.941,707	827:702\$020	61.256	714:502\$010	+	11.685,707 + 113:283\$110
Telegrammas (n.)	14.323	10:736\$008	12.700	8:767\$350	+	1.625 + 1:969\$145
Diversas	-	84:472\$685	-	17:123\$210	-	-
Total	-	1.648:646\$463	-	1.453:691\$010	-	+ 194:955\$453

II

DESIGNAÇÃO	1915			1914			DIFERENÇAS		
	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe	2.712.701	127,0	50,2	2.511.778	110,1	57,9	+ 200.923	+ 16,9	- 7,7
Passageiros de 2ª classe	1.632.273	63,2	32,5	5.900.033	76,9	31,2	- 1.360.310	- 7,7	+ 1,3
Total	7.344.079	83,2	39,0	8.510.833	84,4	39,1	- 1.165.887	- 1,2	- 0,1
Bagagens e encomendas	318.926	183,3	363,6	245.633	151,4	243,2	+ 103.038	+ 31,9	- 79,6
Animas :									
Em trens de passageiros	194.939	131,4	44,8	255.147	145,3	37,1	- 60.208	- 13,9	+ 7,7
Em trens de carga	15.307.334	194,5	15,8	18.461.322	233,4	121,1	- 3.153.988	- 43,9	+ 3,7
Total	15.502.273	193,3	46,2	18.716.469	236,3	122,4	- 3.214.196	- 43,0	+ 3,8
Café	394.317	117,5	190,6	248.873	128,1	145,9	+ 45.444	+ 10,6	+ 53,7
Outras mercadorias	13.107.703	179,7	63,1	11.727.159	191,4	60,9	+ 1.380.544	+ 11,7	+ 2,2

LOCOMOÇÃO

1º) Movimento de trens :

Circularam durante o anno 5.632 trens, que percorreram 355.717 kilometros, conforme a discriminação abaixo :

Especie	Numero	Percurso Kilms.
Trens de passageiros	1.105	230.443
» mixtos	1.053	161.587
» de cargas	3.244	148.664
» ao serviço da estrada	230	15.081
Total	5.632	355.777

2º) Percorso de locomotivas :

O percurso de locomotivas em todas as linhas da estrada foi o seguinte :

	Percurso Kilms.
Locomotivas ao serviço do trafego	340.696
» » » » lastro (construcção)	—
» » » » » (linha)	4.427
» em trens especiaes não remunerados	10.654
» escoteiras	146.667
» em manobras	
Total	702.444

3º) Material rodante :

O material rodante deste ramal em 31 de dezembro de 1915 era o seguinte :

Locomotivas	7
Passageiros e bagagens :	
Carros de 1ª classe	3
» » 2ª »	3
Mixtos	—
Bagagem	2
K. V.	1
Total	9

Mercadorias:

L.	19
L. T.	—
C. G.	5
G.	3
O. T.	—
R. T.	2
H. S.	—
H.	1
H. S. B.	3
A. S.	2
Total	35

Lastro :

M. G.	2
R.	—
Z.	6
Dormitorio	1
Total	9
	53

4º) Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparações	39
Carros que receberam grandes reparações	66
Vagões que receberam grandes reparações	100
Locomotivas que receberam reparações correntes	181
Carros que receberam reparações correntes	45
Vagões que receberam reparações correntes	667

Nota — Estes dados referem-se ao material de toda a rede da Sorocabana.

5º) Despeza de oficinas :

Com a conservação de oficinas e depositos despenderam-se durante o anno 30:156\$300.

6º) Consumo de combustível e lubrificantes :

Foram despendidos 251:125\$220 com combustível e lubrificantes, conforme o seguinte quadro :

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos)	2.612.573	112:079\$380
Lenha (metros cubicos)	44.472	131:081\$220
Graxa	—	—
Oleo (litros)	11.224	6:388\$700
Estopa (kilos)	3.632	1:575\$920
Total	—	251:125\$220

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1º) Material substituido :

Trilhos de aço (metros)	3.590
» » ferro	—
Pregos	—
Tref. nds	—
Parafusos	7.425
Chapas de junção (pares)	584
Parafusos de junção ou grampos	22.200
Dormentes de madeira	30.714

Agulhas	—
Dormentes de aço	—
Apparelhos completos de desvios	—
Postes telegraphicos	—
Fios	—
Isoladores	—
Estacas para cercas	—
Arame (rolos)	—
Lastro de pedra (metro linear)	—
» ordinario (metro cubico)	62.874
Diversos—Cruzamentos	—
Cercas construidas	—

2º) Conservação e obras novas :

A via permanente e os edificios foram mantidos em bom estado de conservação, tendo-se feito, para esse fim, reparações nas estações de Faxina, Angatuba e Hermillo, substituição do encanamento de Morro Alto e da bomba do kilometro 190, construcção de um boeiro na esplanada da estação de Itapotininga, pintura da ponte do kilometro 190, etc.

Pelo decreto n. 11.547, de 14 de abril de 1915, foram approvados os planos o orçamento para a construcção de dois armazens em Rechan e Hermillo, tendo sido mais tarde fixado pelo aviso n. 156, de 22 de outubro, o praso de 90 dias para a conclusão dessas obras.

HORARIOS E TARIFAS

Os novos horarios do ramal de Itararé foram approvados juntamente com os do ramal de Tibagy.

Pelo aviso n. 125, de 16 de setembro, foi a companhia autorizada a observancia de uma tarifa especial para phosphoro, quando transportado em vagão completo; pelo de n. 203, de 13 de dezembro, autorizou-se a de outras para o transporte de gado em pé, vinho, banha e fumo nacionaes e posteriormente, pelo de n. 200, de 3 de dezembro, foram estabelecidas as condições em que podem ser rebaixadas as tarifas a titulo de experiencia.

Em o aviso n. 31, de 23 de março, foi a companhia autorizada a adquirir dois carros especiais para o serviço do correio, tendo-se fixado em seis mezes, pelo decreto n. 144, de 14 de outubro, o praso dentro do qual deveria ser feita essa aquisição.

ACCIDENTES

Verificaram-se pequenos accidentes de que resultaram as mortes e os ferimentos constantes do quadro seguinte :

MORTOS

Viajantes	—
Empregado da companhia	1
Extranhos	—

FERIDOS

Viajantes	—
Empregados da companhia	3
Extranhos	3

Sorocabana Railway Company

Linha de Salto Grande ao Porto Tibiriçá, em construcção

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 fóz 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 1896, 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.

Pelo decreto n. 8.185, de 1 de setembro de 1910, foram approvados os primeiros estudos, na extensão de 73.280 metros, e pelos de ns. 10.375 e 10.602, de 30 de julho e 11 de dezembro de 1913 os dos dois ultimos trechos desse ramal, nas extensões de 158.423 e 161.123 metros, respectivamente.

Durante o anno de 1915 foram entregues ao trafego 27.150 kilometros comprehendendo as estações de Cervinho e Caramurú, situadas nos kilometros 93+950 e 109+108, de Salto Grande, inauguradas aos 3 de setembro.

Aos 31 de dezembro as extensões de linha locada e roçada ou destocada eram, respectivamente, de 171.392 e 157.572 metros, tendo-se executado durante o anno locação e trabalhos preparatorios em 6.500 e 38.630 metros de linha. O leito estava preparado na extensão de 155.392 metros, sendo que apenas 115.570 correspondem aos serviços executados no anno.

As obras d'arte construidas em 1915 constam do quadro abaixo :

Kilometros	
114 + 406	m Ponte provisoria de madeira sobre o rio Capivara.
85 + 73	— Boeiro de manilha, diametro 0 ^m ,50, comprimento 17 metros.
87 + 785	— Idem capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,80, comprimento nove metros e 30.
Kil.	m
88 + 438	— Boeiro de concreto armado, sobre o rio da Porca, secção 2 ^m × 1 ^m ,20, comprimento 39 metros.
90 + 192	— Boeiro aberto de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,50 × 1 ^m ,15, comprimento 5 ^m ,90.
90 + 997	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, 0 ^m ,90 × 0 ^m ,60 de secção e com primento de 13 metros.
93 + 240	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,80 e comprimento 15 ^m ,60.
96 + 569	— Boeiro de manilha, diametro 0 ^m ,50, comprimento 7 ^m ,30.
97 + 841	— Idem capeado, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,90, comprimento 12 ^m ,05.
98 + 960	— Idem aberto de concreto armado, secção 0 ^m ,5 × 1 ^m ,1, comprimento seis metros.
99 + 660	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,80, comprimento 8 ^m ,60.
102 + 227	— Boeiro aberto de alvenaria ordinaria, secção 1 ^m ,30 × 0 ^m ,50.
106 + 776	— Idem capeado de concreto armado, secção 2 ^m ,00 × 1 ^m ,2, comprimento 22 ^m ,5.
106 + 903	— Boeiro aberto de alvenaria ordinaria, 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70 e comprimento 16 metros.
107 + 328	— Boeiro de manilha, diametro 0 ^m ,50, comprimento cinco metros.
109 + 045	— Idem aberto de alvenaria ordinaria, na esplanada de Caramurú.
109 + 166	— Idem, idem.
109 + 389	— Idem de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento 5 ^m ,00.
110 + 900	— Idem capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70, comprimento 16 metros.
112 + 482	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70, comprimento 31 ^m ,20.
113 + 512	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70, comprimento 25 ^m ,4.
115 + 267	— Boeiro capeado de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70, comprimento 13 ^m ,9.
116 + 205	— Boeiro de manilha de concreto, secção 0 ^m ,50, comprimento 5 ^m ,5.
116 + 499	— Idem capeado, secção 0 ^m ,60 × 0 ^m ,70.
117 + 074	— Idem, idem 1 ^m ,00 × 0 ^m ,20.
117 + 043	— Idem de manilha, diametro 0 ^m ,50, comprimento 5 ^m ,5.
117 + 804	— Idem, de concreto, diametro 0 ^m ,5, comprimento 5 ^m ,00.
118 + 336	— Idem capeado de alvenaria ordinaria, secção 1 ^m ,2 × 1 ^m ,4.
123 + 550	— Idem de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento 5 ^m ,00.
124 + 574	— Idem aberto de alvenaria ordinaria, na esplanada da estação de Paraguassú.

Kil.	m	
128	+ 900	— Boeiro de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento cinco metros.
129	+ 418	— Boeiro de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento 6 ^m ,30.
130	+ 564	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 5 ^m ,00.
142	+ 584	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 5 ^m ,50.
143	+ 000	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 5 ^m ,00.
145	+ 681	— Idem aberto de alvenaria ordinaria, secção 0 ^m ,40 × 0 ^m ,50, comprimento seis metros.
147	+ 740	— Boeiro de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento 6 ^m ,00.
148	+ 138	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 18 ^m ,40.
148	+ 803	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 21 ^m ,00.
149	+ 160	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 3 ^m ,50.
149	+ 234	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 14 ^m ,00.
154	+ 798	— Idem aberto de alvenaria ordinaria.
156	+ 190	— Idem de manilha de concreto, diametro 0 ^m ,50, comprimento 5 ^m ,50.
167	+ 070	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 6 ^m ,20.
170	+ 090	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 20 ^m ,00.
174	+ 550	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,50.
175	+ 160	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 10 ^m ,80.
175	+ 900	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 12 ^m ,80.
178	+ 740	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,00.
180	+ 260	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 10 ^m ,80.
182	+ 340	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,60.
185	+ 460	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,90.
188	+ 950	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,80.
189	+ 720	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,00.
191	+ 950	— Idem, idem 0 ^m ,50, idem 8 ^m ,50.

EDIFICIOS CONSTRUIDOS

400	+ 506	— Uma casa de turma.
406	+ 912	— Idem.
409	+ 068	— Idem para empregados.
409	+ 407	— Idem estação com armazem.
409	+ 444	— Idem para portador.
413	+ 886	— Idem de turma.
418	+ 650	— Idem.
424	+ 482	— Idem para empregados.
424	+ 516	— Idem estação com armazem.
424	+ 554	— Idem para portadores.
424	+ 790	— Idem de turma.
430	+ 400	— Idem.
436	+ 162	— Idem para empregados.
436	+ 497	— Idem estação com armazem.
436	+ 224	— Idem para portador.
436	+ 436	— Idem de turma.
442	+ 457	— Idem.
447	+ 454	— Idem.
454	+ 720	— Idem.
454	+ 798	— Idem estação com armazem.
454	+ 798	— Idem de empregados.
454	+ 798	— Idem para portador.
460	+ 490	— Idem de turma.
466	+ 600	— Idem.
465	+ 652	— Idem estação com armazem.
465	+ 652	— Idem para empregados.
465	+ 652	— Idem para portador.
472	+ 040	— Idem de turma.
477	+ 950	— Idem.
481	+ 460	— Idem estação com armazem (em alvenaria).
481	+ 460	— Idem casa portador.
481	+ 460	— Idem para empregados.
483	+ 950	— Idem de turma.
489	+ 956	— Idem (em cobertura).

Achavam-se em alicerces a estação e a casa de turma do kilometro 198 + 646^m.

ABASTECIMENTO D'AGUA

Foram installadas caixas d'agua nos kilometros : 82 + 120^m, 90 + 632^m, 109 + 632^m, 124 + 579^m e 136 + 272^m. Além destas, foi ainda construida uma pequena caixa no kilometro 139 + 408^m, para abastecer a do kilometro 136 + 272^m. Achavam-se em construcção no fim do anno duas outras nos kilometros : 165 + 653^m e 181 + 460^m.

AVANÇAMENTO

O assentamento de trilhos foi feito a partir da ponte provisoria sobre o rio Capivara, no kilometro 114 + 180^m até ao kilometro 199 + 340^m. O leito da linha achava-se lastrado com terra e nivelado até ao kilometro 168.

Os trilhos continuam a ser assentados sobre dormentes de madeira com as dimensões de 2^m, 20 × 0^m, 18 × 0^m, 16, espaçados de 0^m, 69, o que exige a média de 1.450 dormentes por kilometro. A madeira empregada é quasi exclusivamente a peroba. O typo de trilhos adoptado é o Vignole.

Entre Assis e o kilometro 100, numa extensão de 8^k, 079, e em 2^k, 979 de desvios, foram empregados trilhos usados de 26 kilogrammas por metro corrente. A partir do kilometro 100 em diante os trilhos são novos e de 30 kilogrammas por metro.

CERCAS

Em 1913 foram construidos 63.250 metros de cerca de arame farpado, com quatro fios, assentados sobre moirões de madeira espaçados de tres metros e reforçados de 20 em 20 metros.

TELEGRAPHO

Foram assentados 77^k, 351 de linha telegraphica a partir de Assis. Os fios telegraphicos estão distendidos sobre poste de trilhos usados, distanciados de 50 metros e firmados nas curvas por estacas dispostas em direcção contraria á resultante das forças impressas aos postes pelo fio telegraphico.

Parte em construcção

Nas estradas federaes, sob fiscalizaçào do 7º Districto, acharam-se em construcção 303^{km}, 009 de linha, assim discriminados :

48^{km}, 674 da ligacção Igarapava-Uberaba, pertencente á Companhia Mogyana;

40^{km}, 340 da rectificacção Rio Claro-Ityrapina, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro ;

31^{km}, 947 do prolongamento da mesma estrada, entre Ityrapina e S. Carlos ;

182^{km}, 048 da 2ª secção do prolongamento de Tibagy ao Porto Tibiriçá, da Sorocabana Railway.

Estiveram mais em construcção 27 kilometros da estrada colonial de Tabatinga a Novo Horizonte, comprehendidos entre as estações de S. Lourenço e Itapolis, respectivamente abertos ao trafego em 4 de junho e 10 de outubro.

Das construcções federaes acima enumeradas foram entregues ao trafego, durante o anno, os 48^{km}, 674 da ligacção Igarapava-Uberaba e 27^{km}, 156, entre Assis e Caramuru, do prolongamento de Tibagy a Porto Tibiriçá, ao todo — 75^{km}, 830.

Com estudos approvados e sem construcção atacada contam-se 283^{km}, 315, obtidos pelo agrupamento das seguintes parcelas :

130^{km}, 826 do prolongamento para Porto Tibiriçá,

140^{km}, 542 da linha de Santos, da Companhia Mogyana e

11^{km}, 947 do ramal de Mogy das Cruzes, que entronca na referida linha de Santos.

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

Linha de Igarapava a Uberaba

Dentro do anno, proseguiram os trabalhos de construcção desta linha que, como se viu, sómente aos 3 de outubro foi entregue ao trafego definitivo.

Dentre os serviços executados salienta-se, pela importancia, o relativo á conclusão da ponte sobre o rio Grande que, em dezembro de 1914, tinha apenas concluidos os peçoës e tres dos pilares, e iniciada a montagem do primeiro vão do lado do Estado de Minas. A fundação do 2º pilar foi muito trabalhosa por motivo das enchentes verificadas no principio do anno. Estas elevaram as aguas a nove metros acima do fundo da enseccadeira, sómente a 30 de janeiro permitindo respaldar a camada de concreto, cujo assentamento havia sido começado em 11 do mesmo mez. Ao mesmo tempo cuidava-se da montagem dos diversos vão's, tendo-se conseguido dar passagem ao primeiro trem de inspecção aos 16 de maio. A construcção desta ponte durou cerca de um anno.

Os outros trabalhos carecem de importancia e limitaram-se ás seguintes obras :

- 4 boeiros abertos de 0^m,50 de vão
- 2 pontilhões de 2^m,00 de vão
- 1 passagem americana
- 3 passagens inferiores de 2^m,00 de vão
- 3 " " de 4^m,00 de vão
- 1 pontilhão de 4^m,00 de vão
- 1 boeiro « Arco » de 1^m,50 de diametro
- 1 estação com armazem
- 1 posto telegraphico
- 1 casa de portadores
- 3 casas de turmas
- 3 caixas d'agua,

além dos de terraplenagem e outros, cujas despesas vão tambem em seguida discriminadas :

Discriminação	Durante o anno de 1915	Até 31 de dezembro de 1915
Estudos e locação	—	117:434\$005
Trabalhos preparatorios	—	6:083\$200
Terraplenagem	62:908\$330	281:409\$060
Obras d'arte	680:996\$356	2.124:425\$555
Edificios	73:023\$488	282:075\$350
Via permanente	54:858\$344	707:728\$554
Telegrapho	301\$951	38:946\$003
Cercas	4:167\$055	79:900\$143
Desapropriações	11:834\$590	24:760\$786
Material rodante	—	370:313\$388
Frete de materiaes	123:609\$600	418:072\$280
Despesas geraes	583\$354	617\$754
Administração technica	66:796\$328	270:473\$770
Total	1.079:169\$393	4.722:239\$848

Como se vê, as despesas effectuadas até 31 de dezembro montam á importancia de 4.722:239\$848, que é pouco superior á relativa aos orçamentos approvados, 4.493:537\$294; mas naquella importancia está computada a referente ao ramal Junqueira, de extensão de 3.858 metros, que a Companhia deixou de avaliar separadamente.

A relação das obras executadas até 31 de dezembro é a seguinte :

- 10 boeiros abertos de 0^m,50 de vão
- 3 " capeados de 0^m,40 de vão
- 11 " " " 0^m,60 " "
- 2 " " " 0^m,80 " "
- 1 boeiro duplo " 0^m,80 " "
- 4 boeiros em arco " 3^m,00 " "

- 1 boeiro em arco de 4^m,00 de vão
- 17 pontilhões de 2^m,00 de vão
- 40 passagens americanas
- 3 passagens inferiores de 2^m,00 de vão
- 1 passagem inferior » 3^m,00 » »
- 3 passagens inferiores » 4^m,00 » »
- 1 ponte com 328^m,00 de extensão
- 1 pontes de 8^m,00 de vão
- 3 ponte » 12^m,00 » »
- 1 » em arco de 12^m,00 de vão
- 2 pontilhões de 4^m,00 de vão
- 7 drenos
- 1 boeiro « Armco » de 1^m,50 de diametro
- 4 estações com armazens
- 2 postos telegraphicos
- 5 casas de portadores
- 8 casas de turmas
- 4 caixas d'agua

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Rectificação Rio Claro - Ityrapina

O decreto n. 7.490, de 12 de novembro de 1908, concedendo á Companhia Paulista de Estradas de Ferro o ramal de Baurú, tornou obrigatoria a rectificação da linha de Rio Claro, entre a estação desse nome e a de Ityrapina, antiga Morro Pellado. A Companhia mandou proceder aos respectivos estudos definitivos, que foram approvados pelo decreto n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. Pouco depois, a concessionaria solicitou e obteve revogação desse decreto, com a approvação de novos estudos para a adopção da bitola larga em lugar da de um metro, como se vê do decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913.

A construção da linha foi iniciada em julho de 1912, do lado de Rio Claro, e em maio do anno seguinte, do de Ityrapina, correndo os trabalhos regularmente. No principio de 1913, a via permanente estava assentada desde Rio Claro até a segunda travessia do rio Cabeça, com a bitola larga, e dahi por diante apenas com a de um metro, embora sobre dormentes definitivos. Durante o anno foram realizados os trabalhos de uniformização da bitola e de lastramento da linha a pedra britada, ficando assentes os desvios e triangulos de reversão na estação de Ityrapina. As obras de terra se limitaram ao rampamento dos côrtes e ao alargamento e levantamento dos principaes aterros. As de arte e edificios construídos durante o anno constam da seguinte relação :

- 3 estações : Itapé, Graúna e Ityrapina
- 3 casas para chefes de estação : Itapé, Grauna e Ityrapina
- 2 pavilhões, sendo um para restaurante e um para privadas
- 3 casas de madeira para empregados
- 1 casa para bombas elevatorias d'agua
- 1 casa para transformadores electricos
- 2 fossas para despejo de exgottos
- 2 caixas d'agua de cimento armado, 50^m3 cada uma
- 6 passagens inferiores
- 1 boeiro aberto
- 3 boeiros duplos
- 25 boeiros de concreto e cimento armado
- 2 boeiros « Armco »

Ao terminar o anno estavam em andamento, para conclusão da linha, o restante empedramento da via permanente, as casas para empregados em Itapé, Graúna e Ityrapina, tres casas de turmas, os depositos de carros e machinas em Ityrapina, o armazem proprio dessa estação e o prolongamento do de baldeação.

As despesas feitas com a construção desta linha em 1913 montaram a 1.030:802\$742, a despeito de já em 1914 ter sido excedido de 631:376\$082 o orça-

mento approvedo pelo Governo. Vê-se assim que a importancia total despendida até 31 de dezembro ultimo assendeu a 4.924:207\$147. O excesso total de 1.662:178\$974 sobre o *quantum* previsto de 3.262:028\$353, conforme o decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913, é, principalmente, devido á differença de cerca de 33 % no cubo de excavação previsto, á divergencia notavel na classificação dos materiais desmontados, ao lastramento da via permanente a pedra britada e á construcção de mais 33 boeiros, um pontilhão, duas passagens superiores, 12 inferiores, duas pontes de estradas de rodagem, quatro casas para chefes de estação, um armazem de baldeação, um deposito de carros, um de locomotivas, etc., sobre as obras contempladas no alludido orçamento.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Prolongamento Ityrapina - S. Carlos

A construcção do prolongamento da linha de Rio Claro a Ityrapina, até S. Carlos, foi iniciada em 1913, despendendo-se com as obras realizadas a importancia de 110:884\$040. Sómente no anno seguinte é que a Companhia submetteu ao Governo e este approvou os respectivos estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 1.632:773\$164, como se vê do decreto n. 11.160, de 23 de setembro do mesmo anno. Não se conformando a interessada com as condições segundo se approvaram esses estudos, foi expedido o decreto n. 11.506, de 28 de abril de 1915, que declarava sem effeito o de 23 de setembro acima citado. A despeito disso, proseguiram os trabalhos de construcção, cujas despesas em 1914 e 1915 ascenderam, respectivamente, a 909:091\$275 e a 892:876\$130. Finalmente, após accôrdo com a Companhia, foram recentemente approvedos os questionados estudos e orçamento e igualmente acceptas as despesas realizadas até 31 de dezembro de 1914.

Aos 31 de dezembro de 1915 a construcção desse prolongamento, na extensão total de 31.957 metros, estava por assim dizer terminada, pois faltava apenas completar-se o lastramento com pedra britada da via permanente para inaugurar-se o trafego definitivo.

As obras d'arte e edificios construidos foram: duas passagens inferiores, um boeiro aberto, uma caixa d'agua de cimento armado, um posto telegraphico denominado « Hypodromo », dois armazens de baldeação e um edificio para escriptorio dos armazens.

Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Km.
Linha de Itararé-Uruguay.	883,206
Idem do Serrinha a Nova Restinga	44,980
Idem de S. Francisco (S. Francisco a Cancinhas)	327,794
Ramal do Paranapanema (Jaguarihyva a S. José)	52,960
Estrada de Ferro do Paraná	407,001
Idem idem do Norte do Paraná	48,397
Idem idem D. Thereza Christina	118,096
Total	1.877,434

EXTENSÃO EM CONSTRUÇÃO :

Linha de S. Francisco (Cancinhas a União da Victoria)	138,099
Ramal do Paranapanema (S. José ao kilometro 60)	7,040
Total	145,139

EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS :

Linha de S. Francisco (União da Victoria á Foz do Iguassú)	723,689
Ramal de Guarapuava (Ponta Grossa a Prudentópolis)	146,000
Idem do Paranapanema (kilometro 60 a Ourinhos)	158,914
Total	1.028,603

EXTENSÃO POR ESTUDAR :

Ramal de Guarapuava (Prudentópolis a Guarapuava) aproximadamente	100,000
Prolongamento da E. de Ferro Norte Paraná-Curitiba a Santo Antonio de Juaçuá, aproximadamente	318,000
Linhas de ligação da E. de Ferro D. Thereza Christina com a linha de S. Francisco e com a Réde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul ou linha de S. Francisco a Porto Alegre, aproximadamente.	700,000
Total	1.118,000

RESUMO :

	Km.
Em trafego	1.877,434
Em construcção	145,139
Com estudos approvados	1.028,903
Por estudar	1.118,000
Total geral	4.169,476

Observações — 1.ª A encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná e a construcção do seu prolongamento ficaram adiadas para quando o Governo julgar opportuno, em virtude do § 1º da clausula 2 do contracto de 24 de janeiro de 1916.
2.ª No dia 18 de julho de 1915 foi entregue ao trafego o primeiro trecho do ramal do Paranapanema, entre Jaguarihyva e S. José.

Linhas garantidas

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Km.
Linha de Itaraé-Uruguay	883,206
Idem de Serrinha a Nova Restinga	44,980
Ramal do Paranapanema	52,960
Linha de S. Francisco	327,794
Total	1.308,940

NOVO CONTRACTO-CONSOLIDAÇÃO

A situação precaria da Companhia que não lhe permittia continuar a construcção das linhas de sua concessão, devido á dificuldade de obter os capitais necessarios, visto já haver despendido quasi a totalidade dos que gosavam da garantia de juros, empregados no preparo das diversas linhas, de custo kilometrico muito mais elevado do que o previsto nos respectivos contractos, os embaraços provenientes da crise financeira do nosso paiz, varias outras causas, enfim, que a impossibilitavam de cumprir as suas obrigações contractuales, levaram a sua Directoria a fazer uma proposta ao Governo cujos caracteristicos essenciaes eram os seguintes :

- 1.º Limitação da garantia de juros aos depositos já feitos e desistencia da Companhia dos depositos, que se julgava no direito de fazer ainda, relativos na maior parte a linhas cujos estudos definitivos não haviam sido submettidos á approvação do Governo.
- 2.º Desistencia da encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná, o prorogação do prazo para a construcção da linha de Curitiba a Santo Antonio do Juaçuá.
- 3.º Reducção da quota de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná e prorogação dos prazos para os melhoramentos a realizar na mesma estrada.
- 4.º Desistencia dos favores concedidos pelo Governo para a colonização das terras marginaes ás linhas garantidas.
- 5.º Consolidação das clausulas dos contractos anteriores que expressa ou implicitamente não tivessem sido modificadas pelo novo contracto.

Por outro lado, a crise que já se fazia dolorosamente sentir no paiz, o retrahimento do mercado bancario europeu, devido á guerra dos paizes balticos, aggravado, posteriormente, pela tremenda conflagração do velho continente, a impossibilidade do Brasil satisfazer os seus encargos externos, obrigando a Nação a obter, por curto periodo, a suspensão de taes encargos, a falta de recursos para attender aos compromissos resultantes dos contractos celebrados neste ultimo decennio, a necessidade fatal de adiar a execucao dos trabalhos nolleos previstos, todas essas causas reunidas levaram o Governo a pedir ao Poder Legislativo medidas que o desafogassem, enquanto não fosse possivel restabelecer a normalidade de todos os serviços e conseguir os meios indispensaveis para collocar novamente o Brasil em boas condições de progresso.

Entre essas medidas, salienta-se a seguinte autorização da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915 :

« Art. 30. E' o Presidente da Republica autorizado :

IV. A entrar em accôrdo com os actuaes contractantes das construcções de estradas de ferro e obras publicas com o intuito de reduzir os encargos do Thesouro, podendo prorogar o prazo para conclusão das obras ou suspender as mesmas, modificar a fórma dos pagamentos harmonizar clausulas contractuaes, sem que nada disto advenha augmento de onus para o Thesouro, supprimir a construcção de linhas ou trechos de linhas e limitar da melhor fórma, a responsabilidade do mesmo Thesouro, no maximo de onus até agora decorrente dos depositos autorizados e effectuados em relação ás linhas sujeitas a este regimen.

Poderá, egualmente, no accôrdo com os arrendatarios de estrada de ferro, e sempre sem augmento de onus actual para o Thesouro e conservadas as vantagens actuaes das empresas arrendatarias, autorizar, pela só modificação dos contractos, o respectivo prolongamento e alterações do tractado das linhas .»

Desta fórma, os desejos da Companhia e o intuito do Governo eram harmonicos, resultando dahi o decreto n. 10.648, de 24 de julho de 1915, em virtude do qual foi celebrado o accôrdo de 7 do mez seguinte.

Tal accôrdo estabelece, do modo julgado mais conveniente e vantajoso para ambas as partes contractantes, em favor dos interesses geraes, disposições cujo resumo pôde ser assim apresentado :

1.º As clausulas I, II e III limitam definitivamente a responsabilidade da União ao pagamento dos juros de 6 % sobre a totalidade dos depositos effectuados na importancia de £ 9.516.450, marcando as datas da extincção da garantia para cada deposito parcial; fixam os prazos para a conclusão dos trechos de Hansa a Porto-União e de Jaguarahyva a S. José, obrigando a Companhia a construir e entregar ao transitio publico, no prazo de 15 annos, as restantes linhas de sua concessão, contados todos os prazos seis mezos depois da data em que o Governo lhe tiver communicado a cessação da actual crise financeira; prescrevem a caducidade para os trechos não concluidos nos prazos marcados, ficando, como penalidade, a Companhia obrigada a recolher semestralmente 25 % da receita de todas as linhas em trafego que exceder da receita média kilometrica de oitocentas libras ou 7:111\$411, ouro, e firmando o modo de considerar a taxa cambial para a conversão da renda bruta.

2.º A clausula IV adia, para quando o Governo julgar opportuno, a encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná, a construcção e arrendamento da linha de Curityba a Santo Antonio de Jiquiá e a modificação do trecho de Curityba a Rio Branco, actualmente em trafego, que constitui a referida estrada de concessão estadual.

3.º As clausulas V, VI, VII e VIII resolvem a respeito da reduccão temporaria da quota fixa de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná; tornam sem effeito a electrificação do trecho de Morretes a Roça Nova e a reconstrucção do ramal de Serrinha ao Rio Negro e prorogam os prazos para a execucao dos melhoramentos previstos pelas clausulas III e IV do contracto de 31 de dezembro de 1911, contados do mesmo modo que para as linhas de concessão da Companhia e estatuem sobre o destino que o Governo poderá dar ao material metallico retirado da linha, em vista da sua substituição por outro de maior peso.

4.º A clausula IX deixa sem effeito as condições do disposto na clausula VIII do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1917, quanto ao estabelecimento e povoamento dos nucleos coloniaes a que se tinha obrigado a Companhia, que os fundará á sua custa em localidade de sua livre escolha, promovendo o seu desenvolvimento sem onus para a União e ficando igualmente sem effeito a concessão de terras devolutas marginaes á linha de S. Francisco a Porto União.

5.º A clausula X mantem provisoriamente em vigor nas estradas arrendadas ou concedidas á Companhia as condições regulamentares, pauta e tarifas actuaes, com excepção do estipulado na letra X da clausula segunda do contracto de 31 de dezembro de 1914, podendo, porém, a Companhia propor ao Governo, dentro do prazo de um anno, as modificações que julgar necessarias, sem prejuizo do disposto nos paragraphos da clausula XIX do contracto de 13 de dezembro de 1904.

6.º A clausula XI modifica a clausula XXXVII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1904, estabelecendo que, em vez de « logo que os dividendos excederem de 12 % », diga-se « logo que a renda liquida exceder de 12 % do capital reconhecido ».

7.º A clausula XII estabeleceu que o novo contracto só seria exequivel depois de registrado pelo Tribunal de Contas.

8.º Pela clausula XIII, a Companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo, anteriores ao accôrdo celebrado.

9.º Finalmente, estabeleceu a clausula XIV que, para melhor clareza das relações entre o Governo e a Companhia, seriam harmonizadas e consolidadas as clausulas dos contractos anteriores que, expressa ou implicitamente, não fossem modificadas pelas de novo contracto, devendo o de consolidação ser assignado até 24 de janeiro de 1916; e no caso de deixar de ser, por divergencias suscitadas na interpretação de quaesquer dispositivos contractuaes, cuja intelligencia deveria ser esclarecida e firmada na dita consolidação, ficaria aquelle suspenso, a partir da mesma data, até que estabelecido o accôrdo fosse assignado o referido contracto de consolidação.

E' cedo ainda para um juizo imparcial do contracto de 1915. Póde existir ligeira divergencia em algumas das novas clausulas, porém, o que resalta, de um modo honroso do seu conjuncto, é que elle foi resolvido pelo poder publico, depois de estudado por pessoas conscientes do seu dever, empenhadas, com escrupulos insuspeitaveis, em dar a solução exigida pelas necessidades urgentes da Nação, sem intolleravel intransigencia da Companhia que, naturalmente, procurou conseguir o que julgava indispensavel para se manter e salvaguardar os interesses dos seus prestamistas.

Incontestavelmente, o referido contracto apresenta feição de elevada seriedade, que o colloca acima da critica injusta dos que julgam muito mais facil demolir do que construir.

Não constitue, de facto, um todo indestructivel, mas representa o que de melhor se póde fazer na situação premente em que todos se acham, susceptivel em alguns pontos, não fundamentaes, de pequenas alterações, que o tempo fará sobresahir, mórmente quando se der o resurgimento financeiro da nossa Patria.

O contracto de consolidação, celebrado em virtude do decreto n. 11.905, de 19 de janeiro de 1916, não comporta um resumo como o que acabou de ser feito para o contracto de 1915, cujas clausulas foram mantidas integralmente, salvo ligeiras excepções exigidas pela disposição definitiva da peça, composta de tres partes.

A 1ª, referente ás linhas de concessão federal, em que se encontram condições communs a todos os regimens; a 2ª, relativa ao arrendamento da E. de F. do Paraná; e a 3ª, ao da E. de F. D. Thoreza Christina, onde não se aponta clausula alguma que altere os contractos anteriores.

Comecemos por tratar agora de cada uma das linhas garantidas, concluindo esta parte pelos resultados geraes do trafego.

Linha de Itararé-Uruguay

Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO 883,206

MOVIMENTO FINANCEIRO

Como fôra previsto no relatório de 1914, os resultados do anno passado foram muito mais animadores, pois a sua receita accusa um augmento de 336:979\$500, em relação á daquelle anno, mantendo-se, porém, menor do que as de 1912 e de 1913, em que foi, respectivamente, de 3.161:758\$297 e de 3.323:147\$848, sendo esta a maior produzida até hoje pela referida linha.

Por outro lado, houve uma redução de 164:715\$763 na despeza em relação á de 1914, já considerada reduzida demais para manter a estrada em boas condições de conservação, notando-se que as de 1912 e 1913 haviam sido de 3.694:375\$989 e de 3.759:604\$027, muito mais elevadas, portanto, do que a dos dois annos seguintes.

A redução das despezas provém da administração transacta, em boa hora substituída por outra, que parece mais compenetrada das suas obrigações perante o publico e o Governo.

Medidas de exagerada economia, sem justificativa plausivel, foram postas em pratica, prejudicando o publico pela diminuição do numero de trens de passageiros em agosto de 1914, restabelecidos em novembro de 1915, pela demora no transporte das cargas e varias irregularidades no trafego, deixando a linha e edificios damnificarem-se pela redução do pessoal da conservação, falta de substituição de dormentes e outras causas bem conhecidas da actual administração, que affirma haver tomado providencias para a restauração da estrada e do material de tracção e rodante, do qual grande numero de vagões e de locomotivas ficaram em estado de verdadeiro abandono.

Tal desmantelamento resulta de uma administração distrahida, que suppunha pertencerem á Companhia os saldos verificados nas diversas linhas, os quaes devem ser recolhidos aos cofres publicos.

Basta citar o saldo da linha de Itararé-Uruguay, na qual, com receitas superiores, houve *deficit*, devido ao maior zelo com que se curou da sua conservação.

Sem duvida os saldos diminuirão este anno, se não desapparecerem, em consequencia dos grandes reparos de que necessitam a linha, os edificios e o material de tracção e rodante.

Eis os resultados do trafego nos dois ultimos annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915	Differença
Receita	2.700:438\$417	3.037:417\$917	+ 336:979\$500
Despeza	2.744:342\$777	2.576:627\$014	- 164:715\$763
<i>Deficit</i>	40:904\$360	—	—
Saldo	—	460:790\$903	+ 501:695\$263
Coefficiente de trafego	101,51 %	81,83 %	—

Baixou muito o coefficiente do trafego, o menor dos conseguidos até hoje, havendo sido de 116,88 % e de 113,13 % em 1912 e 1913.

Como de costume, acompanha a este relatório o quadro dos resultados geraes do trafego, desde a sua abertura em 1900, o qual offerece os seguintes totaes :

Receitas	21.743:329\$313
Despezas	24.673.196\$190
<i>Deficits</i>	2.929:866\$877

As médias annuaes relativas ao periodo de 16 annos são :

Receita.	1.358:958\$082
Despeza.	1.542:074\$762
<i>Deficit</i>	183:116\$680

O quadro do « Movimento financeiro » mostra que nenhum mez do 2º semestre de 1915 teve receita inferior á de setembro, igual a 227:491\$443, sendo a maior 267:723\$813 em agosto; no 1º semestre a maior igual a 341:697\$398, verificou-se em maio, sendo a menor, 188:233\$503, recolhida em janeiro.

O rendimento do 1º semestre attingiu a 1.531:201\$859, ou mais 24:985\$801 do que no 2º, no qual foi de 1.506:216\$058. No anno anterior a maior receita foi em março, com 288:243\$128 e a menor em setembro, com 169:426\$509, tendo sido de 1.514:495\$834 a receita do 1º semestre e de 1.185:942\$583 a do 2º, ou menos 328:533\$251, o que mostra o periodo em que a crise se fez sentir mais violentamente, no inicio da guerra europeá.

A despeza de custeio propriamente dito accusa um augmento de 178:456\$056 no 2º semestre, tendo sido de 1.338:175\$721 contra 1.159:719\$665 no 1º. O mez de maior despeza foi o de outubro com 242:870\$273 e o de menor fevereiro com 168:402\$945.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

A receita apresenta a seguinte discriminação, considerando sómente os transportes retribuidos, com exclusão dos gratuitos, em serviço da colonização e outros.

101.804	passageiros	517:018\$394	17,02 %
3.225 ^t .362	de bagagens e encom- mendas	220:946\$854	7,27 %
131.105 ^s .174	de mercadorias	1.641:479\$070	54,04 %
48.708	animaes	166:632\$606	5,49 %
23	carros	1:283\$400	0,04 %
32.218	telegrammas	88:429\$347	2,92 %
	Rendas diversas e eventuaes	26:816\$442	0,88 %
	Aluguel de vehiculos.	374:810\$904	12,34 %
	Somma	3.037:417\$917	100,00 %

PASSAGEIROS

Houve um decrescimo de 13.653 passageiros em relação a 1914, durante o qual foram transportados 115.457 viajantes, tendo sido a respectiva receita de... 606:380\$747 ou mais 89:362\$353 do que em 1915. E' o seguinte o movimento nos dois annos:

	Anno de 1914	Anno de 1915	Diferença para menos
Passageiros de 1ª classe.	32.701	30.571	2.190
Passageiros de 2ª classe.. . . .	82.696	71.233	11.463
Total	115.457	101.804	13.653

O numero de passageiros-kilometro foi de 14.437.057 ou menos 3.672.518 do que em 1914.

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Houve um augmento de 831^t.065 em relação a 1914, durante o qual foram transportadas 2.394^t.297, rendendo menos 47:919\$067 do que em 1915.

MERCADORIAS

Cresceu do 22.483^t.584 o respectivo movimento de 1915, que foi de 108.621^t.590 em 1914, rendendo menos 350:984\$794. O transporte que mais avultou foi o de madeiras, com 73.356^t.637 contra 55.525^t.590 em 1914, ou mais 17.831^t.047; segue-se a herva-matte, cujo transporte foi de 15.230^t.732 contra 7.990^t.490, ou mais 7.240^t.242; em seguida vêm os materiaes de construcção, com 5.424^t.698 contra 4.026^t.920, ou mais 1.397^t.778; os cereaes accusam uma differença para mais de 1.252^t.132, sendo 4.269^t.882 contra 3.017^t.750. A rubrica « diversos » mostra um decrescimo de 9.358^t.967, ou 28.460^t.390 em 1914 contra 19.101^t.423 em 1915. As outras rubricas accusam pequenas differenças, que pouco influem sobre o total, encontrando-se no quadro « Movimento de mercadorias » os dados essenciaes para o melhor estudo. O numero de toneladas-kilometro de mercadorias foi de..... 21.081.711^t.979.

TELEGRAPHO

Rendeu mais 53:226\$933 do que em 1914, cuja receita foi de 35:202\$414, encontrando-se a explicação do augmento no grande numero de telegrammas em serviço publico por occasião da luta contra os fanaticos, o que exigiu outras avultadas despesas por conta do Governo nas linhas do districto.

RENDAS DIVERSAS E EVENTUAES

Estas rendas comprehendem as substituições das notas de expedição, a armazenagem, os bilhetes de ingresso e outras verbas eventuaes, cujo conjuncto rendeu mais 12:392\$623 do que em 1914. Quanto ao aluguel de vehiculos a outras estradas e ao Governo Federal rendeu menos 71:236\$396 em 1915 do que no anno anterior.

RECEITAS KILOMETRICAS

Apresentam as seguintes quantias nos dois ultimos annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros	686\$728	585\$388
Bagagens e encomendas.	195\$953	250\$165
Mercadorias	1:461\$490	1:858\$547
Animaes	150\$038	188\$668
Carros.	2\$693	1\$453
Telegrapho	39\$867	100\$123
Diversos e eventuaes	521\$485	454\$738
	<hr/>	<hr/>
	3:058\$254	3:439\$082

No respectivo quadro encontram-se os resultados relativos ao ultimo quinquennio.

RECEITAS MEDIAS

O producto médio de um passageiro embarcado foi de 5\$219 em 1914 e de 5\$073 em 1915; o de um passageiro-kilometro foi de \$033 em 1914 e de \$035 em 1915.

As mercadorias produziram 12\$529 por tonelada embarcada e \$077 por tonelada transportada a um kilometro, contra 11\$889 e \$068, respectivamente, em 1914.

A receita por trem-kilometro foi de 4\$011 em 1915 e de 3\$151 no anno anterior; a correspondente á um dade de trafego foi de \$125 em 1915 e de \$126 em 1914.

IMPOSTO DE TRANSITO

Houve um acrescimo de 15:569\$500 em relação a 1914, cujo rendimento foi de 28:068\$300, sendo de 43:637\$800 em 1915, provindo o augmento do novo regulamento para a cobrança do imposto de transporte, approved pelo decreto n. 11.403, de 17 de fevereiro de 1915.

TARIFAS

Desde 1 de fevereiro de 1912 todas as linhas da rêde de viação Paraná-Santa Catharina estão subordinadas ao mesmo regimen de tarifas, de systema differencial, em vista da letra a da clausula II do contracto de 31 de dezembro de 1911 (decreto n. 9.250):

« As tarifas differenciaes ora propostas para a Estrada de Ferro do Paraná serão applicadas em conjuncto a todas as linhas da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, de sua concessão ou arrendadas, com uma só inicial em todo o percurso de passageiros, bagagens, encomendas, mercadorias e animaes.»

Como ficou dito de começo, a clausula X do accôrdo de 7 de agosto de 1915 estabeleceu que ficariam provisoriamente em vigor nas estradas arrendadas ou concedidas á Companhia, as condições regulamentares, pauta e tarifas actuaes, com

excepção da letra *k* da clausula II do contracto de 31 de dezembro de 1911, podendo, porém, a Companhia propor ao Governo dentro do prazo de um anno as modificações que julgar necessarias, sem prejuizo do disposto nos paragraphos da clausula XIX do contracto de 13 de dezembro de 1904.

Assim, além da allud da letra *k*, que se referia á equiparação dos fretes para os portos de Paranaguá, Antonina e S. Francisco, em relação ao Rio Negro, ficaram igualmente sem effeito as letras *m* e *n* da citada clausula II do contracto de 1911, as quaes prescreviam:

« *m*) a Companhia obriga-se a fazer dentro de tres annos, a contar de 1 de janeiro de 1912, uma redução de 5 %, de um modo geral e sobre as bases das tarifas approvadas por este decreto, sendo os fretes uniformizados de accôrdo com as bases approvadas, sem a redução minima estabelecida na letra *n* ;

« *n*) em caso algum as novas bases poderão accusar nas passagens e fretes das estações do Paraná uma redução que seja inferior a 10 % dos preços actuaes, obrigando-se a Companhia a corrigir as anomalias que se possam verificar neste sentido.»

Em requerimento de 1 de dezembro de 1914 a Companhia, alegando a situação precaria em que se achava, os *deficits* existentes nas linhas garantidas, o decrescimo de rendas que resultaria, tanto nestas como nas arrendadas, da applicação da letra *m* acima transcripta, requereu a esse Ministerio a ampliação, por mais tres annos, do prazo nella marcado para vigorar o abatimento de 5 %, previsto sobre todas as bases de tarifas em vigor.

O 8º districto de fiscalização opinou a respeito que a redução fosse applicada immediatamente ás classes de tarifas sujeitas á variação da taxa cambial e adiada por um anno para as outras classes.

Era o meio de favorecer o publico, atenuando-se assim os effeitos da baixa do cambio, tendo quasi sempre vigorado desde outubro de 1914 a taxa de 13 dinheiros, o que representa um augmento de 15 % para as classes 3ª e 4ª, de 12 % para a classe 4ª A e de 9 % para as classes 4ª B, 5ª e 6ª, em proveito da Companhia e do Governo, lembrando que este é directamente interessado nos saldos das linhas garantidas.

Sobre o assumpto nada mais occorre senão transcrever os paragraphos da clausula XXXIV do contracto de consolidação, que se referem ao regimen de tarifas por elles estabelecido:

« § 1.º Todo o systema ferro-viario da Companhia, inclusive a linha do Paraguay, se nisso concordar o Governo daquela Republica, ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas, que serão differenciaes, com uma só inicial para todos os transportes, revistas de tres em tres annos, pelo menos e cujos preços não poderão exceder os que ao tempo da revisão corresponderem aos transportes pe' os meios ordinarios de conducção.

§ 2.º Além dessas tarifas geraes, poderá a Companhia, em casos especiaes, adoptar, com prévia approvação do Governo, tarifas especiaes e a preço fixo.

§ 3.º As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações; devendo entrar em vigor dentro de 60 dias seguintes á sua publicação official, sendo o primeiro dia da sua execução annunciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 4.º Continuarão provisoriamente em vigor as actuaes tarifas, pautas e condições regulamentares, com excepção do estipulado na letra *k* da clausula II do contracto de 31 de dezembro de 1911; podendo, todavia, a Companhia submitter á approvação do Governo, até o dia 7 de agosto de 1916, as modificações que julgar necessarias.»

No anno de 1915 a Companhia propoz alguns abatimentos de fretes, para vigorem até 31 de dezembro, approvados pelos avisos ns. 19, de 5 de março, 97, de 3 de agosto, 127, de 17 de setembro e pela portaria de 3 de outubro, todos de 1915. Referem-se taes reduções ao transporte de gado bovino, muar e cavallar proveniente de Passo Fundo; ao de madeira em trafego mutuo com as linhas do Rio Grande do Sul e Ferro Carril Central del Uruguay; ao de phosphoros em expedição de 600 caixas no minimo e ao de gado em pé, vinho e fumo nacionaes e banha, todos em trafego mutuo com as linhas daquelle Estado e a Sorocabana.

PERCURSOS MEDIOS

Nos dois ultimos annos os percursos médios foram:

	1914 Km.	1915 Km.
Passageiros de 1ª classe	159,000	126,317
Passageiros de 2ª classe	156,000	148,376
Ambas as classes	157,000	141,812
Bagagens e encomendas	223,800	205,700
Mercadorias	173,100	160,800
Animaes	177,000	176,200

Baixaram todos os percursos médios: alguns, sensivelmente, o que deve ser attribuido á suspensão do trafego no trecho de Porto União a Marcellino Ramos, durante algum tempo e depois; ao numero de trens, limitado a um por semana em cada sentido, até 15 de novembro, quando foram postos em vigor os novos horarios.

RECEITAS DAS ESTAÇÕES

Como elementos de comparação veja-se o movimento de todas as estações em 1914 e em 1915, pelo qual se verifica a elevação de algumas paradas a categoria de estações, cujas rendas não são indicadas em 1914.

	1914	1915
Ponta Grossa	844:706\$172	744:075\$028
Itararé	244:678\$138	378:793\$050
União da Victoria	104:651\$125	247:400\$238
A. Rebouças	139:676\$400	122:543\$040
F. Pinheiro	74:026\$560	122:264\$160
Iraty	67:924\$280	117:869\$608
Rio Uruguay	4:431\$970	111:674\$920
Jaguariahyva	153:257\$330	93:198\$209
Teixeira Soares	74:774\$220	88:294\$770
Marechal Mallet	59:297\$370	81:883\$158
Rio Caçador	7:172\$070	68:496\$266
Castro	69:625\$250	61:508\$015
Roxoriz	33:804\$890	52:942\$000
Pirahy	61:570\$920	45:473\$313
Herval	32:722\$960	43:374\$448
Vallinhos	45:204\$640	38:040\$240
Rio Capinzal	15:684\$840	37:622\$225
Tronco	5:844\$790	34:772\$200
Paulo Frontin	19:133\$900	28:931\$705
Calmon	8:632\$315	28:399\$300
Caxambú	16:184\$590	26:144\$650
Entre Rios	23:480\$880	21:788\$593
Dorizon	14:578\$480	19:248\$925
Sengés	10:879\$660	18:185\$195
Nova Galicia	7:007\$670	8:087\$660
Carambehy	10:904\$660	7:319\$690
Rio das Pedras	9:587\$340	6:862\$780
Jaboticabal	850\$060	5:217\$040
S. João	4:751\$990	5:190\$160
Rio das Antas	7:406\$030	4:999\$010
J. Castilhos	5:927\$000	4:329\$390
Rio do Peixe	2:977\$110	4:173\$660
Rio Bonito	3:635\$960	2:460\$250
J. Murinho	—	1:610\$550
Paula Freitas	—	873\$805
Presidente Penna	1:386\$740	821\$140
Fabio Rego	—	608\$250
Legru	—	92\$350

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

Em 1915 as diversas rubricas da despesa de custeio fornecem os algarismos abaixo :

		Porcentagens
Administração superior.	28:784\$293	1,12
" central e direcção geral	234:743\$717	9,11
Trafego	567:406\$029	22,02
Locomoção e officinas	850:828\$273	33,02
Via permanente e edificios	844:917\$367	32,79
Quota para fiscalização.	49:947\$335	1,94
	2.576:627\$014	100,00

A despesa de Administração superior é fixada em 41:760\$ annualmente, dividida proporcionalmente pelas extensões das linhas garantidas.

Na rubrica « Administração e direcção geral » houve um accrescimo de réis 42:542\$ 49 sobre a despesa de 1914, que foi de 220:985\$061. Deu-se tambem um augmento de 84:626\$077 na despesa da 2ª divisão, que foi de 482:779\$952 em 1914. Em compensação, houve um decrescimo de 123:694\$470 e de 168:181\$570 nas despesas das duas outras divisões, as quaes foram, em 1914, de 974:522\$743 e de 1.013:098\$937 respectivamente, fazendo-se sentir, de um modo mais prejudicial, o espirito de exagerada economia que predominava na administração passada.

DESPEZAS KILOMETRICAS

Nos mesmos dois annos a que se tem feito referencia, taes despesas apresentam os resultados abaixo, com uma differença de 186\$491 para menos em 1915 :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Administração e direcção geral	250:3208	298\$377
Trafego.	546\$623	642\$430
Locomoção e officinas.	1:103\$394	963\$341
Via permanente e edificios	1:147\$071	956\$048
	3:047\$296	2:800\$805

DESPEZAS MEDIAS

Foram as seguintes :

	1914	1915
Passageiro transportado a um kilometro.	\$041	\$032
Tonelada de mercadoria transportada a um kilotmetro	\$062	\$053
Custo do trem kilometro.	3\$140	3\$337
Despesa por unidade de trafego	\$126	\$104

NUMERO DE TRENS

Devido á suppressão de grande numero de trens, com os novos horarios, postos em vigor no mez de agosto de 1914, e á restricção do trafego no trecho de Porto-União a Marcellino Ramos, circularam apenas 4.700 trens, quando haviam circulado 9.386 em 1913 e 5.813 em 1914. Nos dois ultimos annos decorridos os percursos dos trens foram :

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.034	298 ² ,390	780	184 ² ,803
» mixtos	840	94,663	266	59,778
» de cargas	3.919	463,923	3.654	512,715
	5.813	856,976	4.700	757,296

Em 1915 contam-se ainda 1.017 trens em serviço de lastro e outros não retribuidos, com o percurso de 94.290 kilometros, sendo de 441 este numero em 1914 com 69.949 kilometros de percurso.

DESPEZA DA 2ª DIVISÃO

Os serviços do trafego propriamente dito exigiram a despeza de 567:406\$029, sendo :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	52:350\$000	2:048\$175	54:398\$175
» dos trens	85:531\$800	158:422\$919	243:954\$719
» das estações	234:361\$350	34:691\$585	269:053\$135
	372:243\$350	195:162\$679	567:406\$029

HORARIOS EM 31 DE DEZEMBRO

Em 21 de março a Companhia requereu a aprovação de novos horarios, condemnados por informação do Districto prestada a esta Inspectoria em officio do qual constam as seguintes razões de ordem geral :

« Taes horarios sacrificam o trafego proprio das linhas do Districto com vantagens muito problematicas para o trafego de longo percurso—intercambio commercial directo entre os Estados de S. Paulo e Rio Grande do Sul — como diz a Companhia, que inverte inteiramente o sentido do movimento, sem attender que Curityba é o centro de viação de toda a rede.

Na minha opinião, não podendo deixar de ser insignificante, por dilatado tempo ainda, o movimento de passageiros entre S. Paulo e o Rio Grande, não se tem o direito de prejudicar muitas dezenas de milhares de viajantes, que partem ou chegam annualmente à Capital do Paraná, para favorecer os raros passageiros que se animarão a fazer uma viagem longa e difficil, quando por mar ella se torna mais commoda, mais facil e menos cara.

Convem lembrar que se transportaram em 1914 mais de quatrocentos mil passageiros nas linhas do Districto e destes, nem cinco mil, talvez, circularam entre Curityba e S. Paulo e muito menos ainda circulariam entre S. Paulo e Porto Alegre, caso tivesse continuado o trafego até o fim do anno no trecho de União da Victoria a Marcellino Ramos, notando-se que não será com os dois trens mixtos por semana, propostos pela Companhia para este ultimo trecho, que se desenvolverá o intercambio commercial directo entre os dois Estados do Sul.»

Os inconvenientes dos ditos horarios se teriam feito sentir mais fortemente no Paraná.

Em 30 de abril, a Companhia apresentava nova proposta, modificando os horarios, pelos quaes pugnara com insistencia pouco tempo antes.

Ainda desta vez não se concordou com ella, pelas razões adduzidas em outro officio do 8º Districto, tendo então sido ordenado ao respectivo engenheiro-chefe entender-se directamente com a Directoria da Companhia, ficando resolvido adoptar os horarios que foram approvados pelo aviso n. 142, de 9 de outubro de 1915.

Não ha duvida que se podem ainda melhorar os actuaes horarios, de modo que se dê a conjugação em Ponta Grossa de todos os trens que vão de S. Paulo a Porto Alegre com os que veem da mesma Capital paulista a Curitiba, e vice-versa, estabelecendo-se o serviço diario entre as duas ultimas. Para isso, porém, seria preciso fazer o percurso nocturno entre Porto União e Marcellino Ramos, o que é perigoso, ou então pernoitar em Porto União, o que é incommodo para os viajantes.

E' de justiça afirmar que a Companhia fez o que devia para satisfazer o publico e neste sentido nada mais se pôde exigir.

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

O questionario de 1915 registra o seguinte effectivo em 31 de dezembro :

2	locomotivas	—	typo Tender ;
12	»	—	» Mogul ;
21	»	—	» Ten Wheel ;
3	»	—	» Mallet ;
2	carros	especiales	de administração ;
4	»		de inspecção ;
1	carro		do pagador ;
12	carros	de 1ª	classe ;
14	»	» 2ª	classe ;
2	»		mixtos ;
17	»		de chefe de trem, correio e bagagem ;
146	vagões	fechados	para mercadorias ;
26	»	abertos	para mercadorias ;
60	»		para animaes ;
149	»		plataformas ;
1	vagão	blindado	para inflammaveis ;

Pôde dizer-se que a rêde de viação sob administração da Companhia, salvo a Estrada de Ferro D. Thereza Christina, insulada das outras linhas, dispõe do material de tracção e rodante necessario para o trafego actual e até para o seu futuro desenvolvimento.

Além disso, o typo do material adoptado desde 1908, no intuito de estabelecer uma conveniente uniformisação (standardization), se não é o mais proveitoso para o trafego de pequeno percurso, satisfaz completamente ao transporte de longas distancias, tendo, principalmente, em vista a circulação mutua, isto é, a permuta com o material das outras estradas que se ligam ás linhas deste Districto.

Por outro lado, abstrahindo de algumas locomotivas cujo peso é excessivo para os trilhos de 22^{kg},500, pôde considerar-se como satisfactorio o typo de menor peso, capaz de attender ao movimento de um trafego muito mais intenso que o actual.

Em summa, não ha negar que a Companhia, nestes ultimos dez annos, procurou apparellhar com o material de typo mais moderno, seja de passageiros, seja de cargas, as linhas, cuja direcção esteve entregue a uma Administração que não soube conseguir os resultados desejaveis, em favor dos interesses do publico e da propria Companhia.

E' lastimavel, portanto, que se deixasse ficar em 1915, por injustificavel espirito de economia, o material no máo estado em que se acha, a ponto de terem sido encostados mais de 220 vagões e cerca de 10 machinas, sem fallar nas más condições de muitos vagões em circulação, não se tratando tambem com o devido cuidado o material de passageiros.

Não ha duvida que a tendencia da actual administração é restaurar promptamente o material estragado ; ella vae assim conhecer o gravame em que redundou a desorientação da sua antecessora.

Realmente, é muito maior o dispendio a fazer, para pôr novamente o material em boas condições, do que se a sua conservação se fizesse regularmente, limitada então a reparações menores, mais facéis e mais rapidas do que uma restauração completa, indispensavel hoje.

OFFICINAS

Desde março de 1913, as locomotivas são reparadas nas oficinas da Paraná, fazendo-se os concertos dos carros e vagões nas de Ponta Grossa. Actualmente, ambas trabalham com actividade, afim de restaurar o material abandonado em 1913.

As despesas com reparações effectuadas e o custeio das oficinas importaram, no ultimo anno, em 284:169\$545, assim distribuidas :

	Pessoal	Material	Total
Contra-mestres, almoxarife, chefe de deposito, guarda-livros, amanuenses, machinista do motor e guardas nocturnos	26:201\$000	—	26:201\$000
Reparação de machinas	43:814\$145	52:223\$019	96:037\$164
" " carros de passageiros	25:160\$150	23:804\$256	48:964\$406
" " " correio, bagagem e chefe de trem	4:723\$750	2:498\$239	7:221\$989
Reparação de vagões de carga	22:065\$099	43:825\$382	65:890\$481
Vistoria do material rodante	16:482\$000	—	16:482\$000
Conservação dos machinismos e ferramentas das oficinas	1:641\$375	8:731\$762	10:373\$137
Serviços feitos para o trafego	5:127\$625	—	5:127\$625
" " " a via permanente	4:698\$525	6\$000	4:704\$525
Combustivel	—	2:884\$399	2:884\$399
Lubrificante e estopa	—	150\$745	150\$745
Iluminação	—	9\$094	9\$094
Despezas diversas	106\$750	16\$230	122\$980
	<hr/> 430:020\$419	<hr/> 134:149\$126	<hr/> 284:169\$545

DESPEZA DA 3ª DIVISÃO

Importaram em 850:828\$273 os gastos com a locomoção e oficinas, sendo :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	21:810\$821	2:032\$114	23:842\$935
Tracção	100:938\$063	441:877\$730	542:815\$793
Officinas e depositos	130:020\$419	134:149\$126	284:169\$545
	<hr/> 272:769\$303	<hr/> 578:058\$970	<hr/> 850:828\$273

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço do trafego, as locomotivas percorreram 806.966 kilometros, contra 857.423 percorridos em 1914, tendo, pois, havido um percurso de 50.457 kilometros, a menos, em 1915.

Em serviço do lastro e outros fizeram um percurso de 229.426 kilometros, em 1915, tendo no anno anterior percorrido 343.859 kilometros.

O percurso annual médio de uma locomotiva, em 1915, foi de 44.289 kilometros em serviço do trafego e de 46.822 em serviço de lastro e outros.

O percurso parcial corresponde ao seguinte :

Locomotivas que percorreram até 10.000 kilometros	9
" " " de 10.001 a 30.000 kilometros	11
" " " " 30.001 " 50.000 "	14
" " " " mais de 50.000 kilometros	4

CONSUMO DE COMBUSTIVEL

O consumo de carvão foi de 2.687^t,296 na importancia de 145:600\$296 e o de lenha, de 94.934^{m³} na de 281:714\$380.

O consumo de carvão por locomotiva-kilometro foi de 2^{kg},5, no valor de \$140, ou menos 4^{kg},8 que no anno anterior.

O consumo de lenha por locomotiva-kilometro foi de 0^m3,091 no valor de \$271. O preço do carvão variou entre 53\$418 e 59\$910 a tonelada e o da lenha entre 3\$728 e 5\$428 cada metro cubico.

LUBRIFICAÇÃO

Foi exclusivamente feita a oleo, tendo sido de 0^l,015 por locomotiva-kilometro, pelo custo de \$008.

Por 100 vehiculos-kilometro o consumo de lubrificante foi de 0^l,050, na importancia de \$019. Quanto à estopa foram gastos 0^k,003, no valor de \$001 por locomotiva-kilometro.

CONSERVAÇÃO DA LINHA E DOS EDIFICIOS

Foi muito descuidada, durante o anno, a conservação das linhas que constituem o 8º Districto.

Esta falta de cuidado caracterizou-se, principalmente, pela redução do pessoal da via permanente, limitado ao numero estritamente compativel com as necessidades da segurança da circulação. Accresce que, apezar de reduzido, o pessoal chegou a trabalhar apenas cinco dias por semana, o que baixa muito o coefficiente indicado como effectivo, em 31 de dezembro, de 0,81 homem por kilometro, que seria satisfactorio se fosse real.

Convem lembrar ainda que, além de calculado para um determinado dia do anno, o que nada exprime, o pessoal não faz sómente os serviços da conservação, sendo tambem distrahido em grande parte para o carregamento de correntes, de lenha e de carvão, assim como para o serviço de bombas para o abastecimento das caixas d'agua.

Desta fórma, de nada vale o coefficiente acima, que póte ser considerado, na verdade, como tendo sido inferior a 0,60, em 1915.

A substituição de dormentes deixou, igualmente, muito a desejar, sendo grande o numero dos que estão em pessimo estado.

Do mesmo modo, as pontes e os edificios foram descuidados, resentindo-se, em geral, de falta de pintura.

SERVIÇOS EXECUTADOS

Constam dos seguintes os serviços executados em 1915 para a conservação da via permanente, notando-se que a quantidade de dormentes substituidos representa cerca de 5 % da sua totalidade, o que é, de facto, insufficiente para manter as boas condições da linha :

Lastro ordinario	63.466 ^m 3
" de pedra	2.052 ^m 3
Nivelamento da linha	308.693 ^m
Repregação	159.680 ^m
Abertura de valletas	19.664 ^m
Desobstrucção de valletas	161.748 ^m
Capinação	1.652.799 ^m 2
Roçada	386.589 ^m 2
Dormentes substituidos	69.970
Trilhos substituidos	189
Paratusos substituidos	29.171
Grampos substituidos	131.407
Chapas de junção substituidas	10.840
Postes telegraphicos substituidos	68

DESPEZA DA 4ª DIVISÃO

O custeio da via permanente e edificios exigiu a despeza de 844:917\$367, sendo:

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	38:401\$400	3:335\$957	41:737\$357
Conservação da linha.	581:786\$200	214:222\$219	796:008\$419
Edificios e dependencias	4:265\$700	2:905\$891	7:171\$591
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	624:453\$300	220:464\$057	844:917\$367

ATRAZOS DE TRENS

Comquanto a fiscalização exija as communicações diarias dos atrasos dos trens, nem sempre taes communicações lhe são feitas regularmente. Por isso sómente se apuraram as que permittem organizar a relação de 142 trens de passageiros e mixtos atrasados, ou 13 % do total desses trens :

Atrasos de 10 ^m a 1 hora	84
» » 1 ^h » 2 horas	29
» » 2 » 3 »	8
» » 3 » 4 »	9
» » 4 » 5 »	4
» » 5 » 6 »	1
» » 6 » 7 »	1
» » 7 » 8 »	1
» » 8 » 9 »	—
» » 9 » 10 »	1
» » 10 » 11 »	1
» » 11 » 12 »	1
» » 14 horas	1
» » 20 ^h 45 ^m	1

Destes atrasos 52 foram devidos á Sorocabana, um á Paraná, outro á « Auxiliare » e 88 deram-se na propria estrada, tendo estes como causas : falta de pressão nas locomotivas, demoras provenientes da carga e descarga nas estações e do cruzamento com outros trens, descarrilamentos, máo estado da linha, queda de barreiras, sendo que os maiores atrasos resultam desta ultima causa.

ACCIDENTES

O questionario accusa o descarrillamento de 79 trens durante o anno, dos quaes apenas tres são de passageiros, sendo devidos dois á queda de barreiras no trecho do Rio do Peixe, que occasionou ferimentos leves em um machinista e em um mestre de linha, ignorando-se a causa do terceiro.

Dos descarrillamentos dos trens de cargas a maior parte não teve importancia alguma, não se lamentando de desastres pessoaes. As causas foram, em geral, provenientes de descuido nas agulhas, sendo punido o pessoal ; tres resultam de gado na linha, diversos são devidos ao máo estado do leito e do material de tracção e rodante.

Deram-se ainda tres incendios em vagões de mercadorias, produzidos por fagulhas das machinas, e dois encontros de trens com vagonetes das turmas de conserva, também por descuido do pessoal.

Morreram duas pessoas estranhas á estrada e apanhadas na linha ; deu-se mais a morte de um guarda-freio, que cahiu entre os vagões, por ter batido com a cabeça na trave superior de uma ponte.

Os ferimentos leves foram produzidos em dous empregados da estrada em consequencia de descarrillamento e tombamento de uma locomotiva ; e o terceiro foi ferido no choque de vagonete.

O ferimento grave foi produzido pelo esmagamento da perna de um manobreiro que escorregou por occasião da passagem de um trem.

Linha de Serrinha a Nova Restinga

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	44,980

INCORPORAÇÃO AO REGIMEN DE GARANTIA

Esta linha foi definitivamente incorporada ao regimen de garantia, em virtude da letra d do paragrapho unico da clausula 3 do contracto de 24 de janeiro de 1916.

Desta fórma ficaram resolvidas as anomalias de que se resentia a situação da linha, encravada em outra sujeita ao regimen de arrendamento, cessando a partir daquella data as condições estabelecidas pelo aviso n. 6, de 14 de janeiro de 1914.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Apezar da sua curta extensão, esta linha é de trafego intenso por ser de transito para todos os trens da Paraná que circulam entre Curitiba e Ponta Grossa. Assim, inaugurada em 1 de março de 1914, deu um saldo animador nos 10 meses, em que foi tratada durante aquelle primeiro anno, o qual cresceu ainda no anno de 1915, como se vê pelos resultados seguintes :

	Anno de 1914	Anno de 1915	Diferença para mais
Receita	410:804\$430	615:539\$130	204:734\$700
Despeza	209:740\$198	232:510\$886	22:770\$688
Saldo	201:064\$232	383:028\$244	181:964\$012
Coefficiente de tra- fego	51,05 %	37,77 %	—

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

A receita dos annos de 1914 e de 1915 discrimina-se como se segue :

	Anno de 1914			Anno de 1915		
	Quantidades	Importancias	%	Quantidades	Importancias	%
Passageiros	38.158	67:297\$959	16,38	38.825	74:620\$276	12,12
Bagagens e encomendas (t.)	1.302,375	20:719\$431	5,04	1.061,169	20:607\$097	3,35
Mercadorias	68.302,200	317:287\$534	77,24	98.750,517	512:156\$150	83,20
Animaes	4.660	4:633\$110	1,14	7.354	6:864\$230	1,12
Carros	15	72\$410	0,01	13	80\$430	0,01
Telegrammas	796	483\$070	0,12	1.145	711\$335	0,12
Rendas diversas e eventuaes .	—	305\$916	0,07	—	499\$202	0,08
		410:804\$430	100,00		615:539\$130	100,00

PASSAGEIROS

Foram transportados nos dous annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros de 1ª classe	13.459	14.569
» » 2ª »	24.999	24.256
Passageiros-kilometro de 1ª classe	542.370	603.964
» » » 2ª »	1.014.450	1.019.381
» » das duas classes	1.556.820	1.623.345

MERCADORIAS

Eis em seguida as mercadorias que tiveram maior transporte nos mesmos dous annos, notando-se que houve um augmento de 30.388,227 em relação ao primeiro anno de trafego :

Nomenclatura	Anno de 1914 Toneladas	Anno de 1915 Toneladas
Matte	20.476,520	38.663,624
Madeira	15.688,170	27.381,914
Sal	3.964,600	4.252,082
Assucar	3.970,320	3.185,200
Ferragem	1.975,800	3.121,929
Farinha de trigo	3.621,070	2.562,866
Café	586,370	1.285,355

Aguardente	866,000	1.056,855
Arroz	539,160	1.035,393
Fructas	803,010	993,945
Cerveja	463,050	717,677
Farinha de mandioca	174,740	696,273
Especiarias	596,320	595,652
Milho	293,770	373,393
Feijão	117,400	553,231
Kerosene	578,280	536,364
Diversas	11.766,300	7.366,625

Foi de 3.939,372 o numero de toneladas-kilometro, ou mais 1.236.913^t,250 do que em 1914, cujo numero foi de 2.702.458^t,750.

RECEITAS DAS ESTAÇÕES

O trafego proprio é pequeno em relação ás duas estações de contacto, Serrinha e Nova Restinga, como se vê adiante :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Serrinha	195:775\$862	198:670\$900
Novo Capivary	433\$520	1:353\$695
Caiacanga	542\$720	540\$090
Porto Amazonas	51:447\$930	78:922\$220
Nova Restinga	157:515\$652	339:007\$869
	<hr/>	<hr/>
	405:715\$714	615:494\$774

RECEITAS MEDIAS

Nos mesmos periodos as receitas por kilometro foram as que se seguem :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros	1:406\$075	1:658\$966
Bagagens e encomendas	460\$606	458\$139
Mercadorias	7:053\$499	11:386\$308
Animaes	102\$996	152\$608
Carros	1\$609	4\$788
Telegrapho	10\$850	15\$822
Rendas diversas e eventuaes	6\$802	11\$098
	<hr/>	<hr/>
	9:132\$437	13:684\$729

Houve, pois, um acrescimo de 4:552\$292 em relação a 1914, que se explica por ter sido naquelle anno a linha trafegada durante 10 mezes apenas.

A receita por passageiro embarcado foi de 1\$764 em 1914 e de 1\$922 em 1915; as correspondentes a um passageiro transportado a um kilometro foram \$043 e \$046, respectivamente. A receita por tonelada de mercadoria embarcada foi de 4\$641 em 1914 e de 5\$187 em 1915; por tonelada transportada a um kilometro a receita foi de \$117 e de \$130, respectivamente. A receita por trem kilometro foi de 9\$345 em 1915, contra 7\$506 em 1914. A receita por unidade de trafego foi de \$053 em 1915 contra \$085 em 1914.

IMPOSTO DE TRANSITO

A importancia arrecadada em 1915 foi de 1:995\$050, recolhida mensalmente á Delegacia Fiscal em Curityba. Parece pequena tal quantia; porém é preciso lembrar que ella só se refere ao trafego proprio da linha. Quanto aos passageiros em transito, o imposto é arrecadado pela Paraná, para maior facilidade da prestação de contas ao Thesouro Nacional.

PERCURSOS MEDIOS

São representados como segue :

	Anno de 1914 Kilometros	Anno de 1915 Kilometros
Passageiros de 1ª classe	41,216	41,400
» » 2ª »	40,567	42,000
» » ambas as classes.	40,791	41,800
Bagagens e encomendas	37,715	44,846
Mercadorias	39,528	39,810
Animaes	44,030	44,275

Como se verifica, tacs percursos representam quasi a totalidade da extensão em trafego, que é de 44^{km},980, o que mostra a intensidade do movimento em transitio.

NUMERO DE TRENS

Os dados abaixo mostram o numero de trens e o respectivo percurso, tendo havido mais 433 trens em 1915 do que em 1914 :

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros	500	22 ^k ,489	385	17 ^k ,400
» mixtos	152	6,826	365	16,278
» de cargas	1.003	25,236	1.414	32,488
» em serviço da contrucção	4	180	—	—
» de lastro e não retribuidos	102	7,921	30	1,478
	1.761	62,022	2.194	67,344

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

As despesas communs á Estrada de Ferro do Paraná e á nova linha, conforme a 5ª regra do aviso n. 6, de 14 de janeiro de 1914, foram repartidas proporcionalmente á respectiva extensão, salvo quanto á locomoção, cujas despesas são calculadas pelo total do peso bruto transportado na linha garantida, dividido pelo total do peso bruto da estrada arrendada e da linha garantida, multiplicado pelo total das despesas em ambas. Desta forma, incluindo os gastos proprios da nova linha, as despesas nos dois annos de trafego discrimina-n-se como segue :

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
Administração superior.	1:496\$312	0,71 %	1:466\$029	0,63 %
» central e direcção geral	15:454\$808	7,37 %	24:472\$409	10,53 %
Trafego	29:605\$189	14,12 %	32:057\$116	13,79 %
Locomoção e officinas	109:815\$859	52,36 %	134:510\$299	57,85 %
Via permanente e edificios.	50:830\$310	24,23 %	37:461\$137	16,11 %
Quota de fiscalização	2:537\$720	1,21 %	2:543\$896	1,09 %
	209:740\$198	100,00 %	232:510\$886	100,00 %

DESPEZAS MEDIAS

As despesas kilometricas para as quatro divisões foram as seguintes, com mais 507\$081 do que em 1914 :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Administração central e direcção geral	323\$570	544\$073
Trafego	658\$142	712\$697
Locomoção e officinas	2:444\$275	2:990\$147
Via permanente e edificios	1:129\$989	832\$840
	<u>4:572\$976</u>	<u>5:080\$057</u>

As despesas médias foram :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiro transportado a um kilometro	\$020	\$021
Mercadoria transportada a um kilometro	\$057	\$045
Custo do trem kilometro	3\$786	3\$941
Despeza por unidade de trafego	\$043	\$020

DESPEZAS DA SEGUNDA DIVISÃO

Sommam 32:057\$116 as despesas em 1915 com os serviços do trafego propriamente dito, assim distribuidas :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	3:686\$378	—	3:686\$378
» dos trens	8:381\$015	2:854\$567	11:235\$582
» das estações	15:285\$862	1:849\$294	17:135\$156
	<u>27:353\$255</u>	<u>4:703\$861</u>	<u>32:057\$116</u>

MATERIAL RODANTE

A Companhia não forneceu o material rodante a que se obrigou, de accôrdo com a quarta condição do decreto n. 8.701, de 4 de maio de 1901, que approvou os estudos definitivos da referida linha, deixando de cumprir, por outro lado, o disposto na 8ª regra do citado aviso n. 6. Consta da seguinte relação o alludido material :

- 2 locomotivas do typo « Ten Wheel »
- 1 carro de passageiro de 1ª classe.
- 1 » » » » 2ª »
- 6 vagões cobertos para mercadorias.
- 12 » abertos » »

DESPEZAS DE OFFICINAS

De accôrdo com as formulas estabelecidas para a repartição das despesas communs á Paraná e á nova linha, cabe a esta a quantia de 38:594\$630 para as despesas de reparação do material rodante. pertencente á primeira.

Tal quantia decompõe-se como segue :

	Pessoal	Material	Total
Mestre, contra mestre, machinista do motor, apontador e guardas nocturnos	1:472\$246	—	1:472\$246
Reparação de locomotivas	5:581\$934	6:850\$972	12:432\$906
» » carros de passageiros	1:346\$430	1:911\$865	3:258\$295
» » » » bagagens e correio	360\$994	263 476	624\$470
Reparação de vagões de carga	4:202\$521	5:937\$462	10:139\$983
Conservação de machinismos e ferramentas das officinas	354\$242	892\$897	1:247\$139
Vistoria do material rodante	1:258\$861	—	1:258\$861

Serviços feitos para outras divisões.	278\$171	—	278\$171
Combustível	—	859\$475	859\$475
Lubrificante e estopa	—	33\$974	33\$974
Iluminação	—	4\$342	4\$342
Despesas diversas	—	6:984\$768	6:984\$768
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	14:855\$399	23:739\$231	38:594\$630

DESPEZA DA 3ª DIVISÃO

O custeio da locomoção e oficinas importou em 134:510\$299, assim distribuído pelas tres sub-divisões :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central.	2:153\$119	288\$874	2:331\$993
Tracção	8:364\$591	85:109\$085	93:473\$676
Officinas e deposito.	14:855\$399	23:739\$231	38:594\$630
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	25:373\$109	109:137\$190	134:510\$299

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS

Durante o anno as locomotivas percorreram 71.754 kilometros em serviço ordinario e 769 em serviço de lastro.

CONSUMO DE COMBUSTIVEL

O consumo de carvão foi de 1.142^t,668, na importancia de 40:557\$679 e o de lenha, 15.157^{m3}, na importancia de 41:886\$876. O consumo de carvão por locomotiva kilometro foi de 16^k,756 no valor de \$559.

LUBRIFICAÇÃO

Foi exclusivamente feita a oleo, tendo-se consumido 2.746^l no valor de 1:455\$178. Foi de 0^l,038 o consumo por locomotiva-kilometro no valor de \$020.

O consumo total de estopa foi de 528^k,754, na importancia de 251\$774 e por locomotiva-kilometro, respectivamente, 0^k,007 e \$003.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO — SERVIÇOS DIVERSOS

como todas as outras, esta linha resentiu-se da falta de cuidado com que foi feita a sua conservação, sendo de lastimar que não fosse mantida nas boas condições em que se achava por occasião da abertura ao trafego, ao qual foi entregue completamente concluída para poder comportar o movimento intenso, já previsto quando se cogitou da sua construcção, executada, aliás, do modo mais satisfactorio possível. Por esse motivo, o seu estado é muito melhor do que o das outras linhas, sendo de esperar que este anno a Companhia trate de reparar os defeitos que se notam na sua conservação, augmentado o numero de trabalhadores, reduzido em 1915 a 33 homens ou 0,73 por kilometro.

Durante o anno foram feitos os seguintes trabalhos :

Lastro ordinario	2.836 ^{m3}
Lastro de pedra	325 ^{m3}
Nivelamento da linha.	24.315 ^m
Repregação.	9.915 ^m
Abertura de valletas.	475 ^m
Desobstrucção de valletas	22.990 ^m
Capinação	77.036 ^{m2}
Rocada.	6.450 ^{m2}
Dormentes substituidos	358
Trilhos »	2
Tirefends »	4.358
Grampos »	10

DESPEZA DA 4ª DIVISÃO

Com os serviços da conservação da linha e dos edificios despendeu-se a quantia de 37:461\$137 :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	3:434\$866	97\$908	3:532\$774
Conservação da linha.	30:950\$650	2:856\$127	33:806\$777
Edificios e dependências.	60\$000	61\$586	121\$586
	<u>34:445\$516</u>	<u>3:015\$621</u>	<u>37:461\$137</u>

Ramal do Paranapanema

	Km
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	52,960

ABERTURA DO TRAFEGO

Ao começar o anno de 1915 já se achava quasi concluida a construcção, na extensão de 60 kilometros, faltando apenas para isso a ultimação de alguns trabalhos, como a cobertura da linha, as cercas, caixas d'agua, guarda-gados e casas de turmas.

Durante os primeiros mezes foram taes serviços executados, excepto os guarda-gados e as caixas d'agua.

Em requerimento de 11 de março a Companhia solicitou a autorização para abrir ao trafego o trecho de Jaguarihyva a S. José, na extensão de 52^{km},960, tendo sido attendida mediante as condições propostas por esta Inspectoria e que constam dos avisos n. 34, de 30 daquelle mez ainda, e n. 45, de 16 de abril, reproduzidas em seguida :

a) A Companhia obriga-se a construir, antes da abertura ao trafego provisório, um triangulo de reversão na estação de S. José, ou em logar mais conveniente nas proximidades da referida estação.

b) A Companhia obriga-se a construir uma ponte metallica de nove a 10 metros de vão no kilometro 44, onde existe actualmente uma ponte provisoria de madeira.

c) Fica marcado o prazo de seis mezes para a construcção dessa ponte, para a substituição dos guardas-gados de madeira por outros de alvenaria, para a instalação das caixas d'agua metallicas e para conclusão do lastramento da linha.

Pouco depois a Companhia requereu a ampliação do prazo de seis mezes para o de um anno, no que foi attendida pelo aviso n. 78, de 30 de junho. Este ultimo prazo foi mantido pela letra b da clausula 11 do contracto de 7 de agosto de 1915, reproduzida no n. 1 da clausula 7 do de 24 de janeiro de 1916.

Presentemente das obrigações estipuladas só falta a instalação hydraulica para abastecer as caixas d'agua metallicas, já montadas, havendo o aviso n. 75, de 1 de abril do corrente anno, autorizado á Companhia a substituir a ponte metallica por um boeiro coberto e um muro de arrimo com o comprimento de 20 metros.

Logo depois de construido o triangulo de reversão foi aberto o trafego provisório em 18 de julho.

MOVIMENTO FINANCEIRO

O trecho aberto ao trafego não dará resultado satisfatorio, a meu vêr, se não quando se prolongar a linha até Colonia Mineira, ou, melhor ainda, até Jacarésinho, o que constitue, presentemente, a maior aspiração do Governo do Paraná, que enxerga neste prolongamento uma nova fonte de receita para o Estado.

Realmente, a região servida pelo ramal do Paranapanema é fertilissima e a uberidade de suas terras garante um trafego remunerador, notando-se que, entre Colonia Mineira e Ourinhos, a zona é bastante povoada e já existe grande plantação de café, além de outras especimens agricolas, á espera de boas vias de communicção para permittir a exportação dos respectivos productos.

Desde janeiro do corrente anno, não só os fazendeiros da região, como o Governo do Paraná, tem procurado um accordo com a companhia, afim de realizar a construção em prazo mais curto do que o marcado no contracto em vigor.

Os resultados do trafego, no periodo decorrido desde 18 de julho a 31 de dezembro, são os seguintes :

Receita	18:401\$423
Despeza	26:497\$009
<i>Deficit.</i>	<u>8:095\$584</u>

Coefficiente de trafego 143,99.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Eis os respectivos elementos :

2.399 passageiros.	5:044\$400	27,41 %
20,998 de bagagens e encomendas.	483\$570	2,63 %
3.705,793 de mercadorias	11:040\$350	60,04 %
1.734 animaes.	829\$300	4,51 %
230 telegrammas	255\$410	1,39 %
Rendas diversas e eventuaes	739\$395	4,02 %
	<u>18:401\$425</u>	<u>100,00 %</u>

PASSAGEIROS

Foram transportados :

382 pasageiros de 1ª classe.
2.017 " " 2ª "
17.985 pasageiros-kilometro de 1ª classe.
94.440 " " " 2ª "
112.425 " " " ambas as classes.

MERCADORIAS

Como se verifica da relação abaixo, as madeiras é que tiveram maior transporte, devido á existencia de varios serrarias, entre ellas a de « Southern Lumber Brasil Company » :

	T
Madeiras	2.342,601
Diversos.	359,133
Ferragens	154,310
Tijolos e telhas	154,300
Café.	149,128
Sal	136,701
Milho	86,049
Farinha de trigo.	57,433
Assucar.	55,941
Fumo	35,772
Feijão	35,723
Cerveja.	28,522
Arroz	24,987
Machinas diversas	22,879
Kerozene	22,679
Tecidos do paiz.	14,605
Farinha de mandioca	13,690
Alcool e aguardente.	11,340

E' de 131.616,870 o numero de toneladas transportadas a um kilometro. As outras verbas da receita são insignificantes e não merecem especial menção.

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

A despesa decompõe-se como segue :

Administração superior	845\$176	3,19 %
» central e direcção		
geral	162\$880	0,62 %
Trafego	4:690\$638	17,70 %
Locomoção	3:133\$116	11,82 %
Via permanente e edificios	16:164\$057	61,00 %
Quotas para a Fiscalização.	1:501\$142	5,67 %
	<hr/>	
	26:497\$009	100,00 %

DESPEZAS MÉDIAS

Apresentam os seguintes resultados relativos ás quatro divisões :

Despesa por kilometro :		
Administração e direcção geral.		3\$075
Trafego		88\$569
Locomoção		59\$160
Via permanente e edificios		305\$213
		<hr/>
		456\$017
Despesa por passageiro-kilometro		\$047
» » tonelada-kilometro de mercadoria		\$068
Custo por trem-kilometro.		2\$879
Despesa por unidade de trafego		\$168

HORARIO EM VIGOR

Foi approvedo pelo aviso n. 34, de 30 de março, com a modificação proposta pelo 8º Districto, um horario que attende satisfactoriamente não só ás estações da linha, como ás villas de S. José da Boa Vista e Thomazina, que são tributarias da estação de S. José.

MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

A Companhia não adquiriu ainda o material para o referido trecho, cujo trafego é feito com duas locomotivas, das peores que possui a linha de Itararé-Uruguay. Faz-se o transporte de passageiros com antigos carros mixtos da mesma linha.

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS

Durante o anno as locomotivas percorreram 8.681 kilometros em serviço ordinario e 3.840 em serviço de lastro e outros.

O percurso de uma locomotiva-kilometro foi de 4.340, cinco em serviço ordinario e de 3.840 em serviço de lastro e outros não retribuidos.

CONSUMO DE COMBUSTIVEL

Fez-se exclusiva applicação de lenha como combustivel, cujo consumo foi de 521^{m³} no valor de 1:475\$636. Por locomotiva-kilometro o consumo foi de 0^{m³},056 ao preço de \$161.

LUBRIFICANTES

Por locomotiva-kilometro o consumo foi de 0^l,018 de oleo no valor de \$010.

Gastaram-se, por locomotiva-kilometro 0^g,0007 de estopa ao preço de \$000,3.

Por 100 vehiculos-kilometro o consumo de oleo e de estopa foi, respectivamente, de 0^{m³},075 e 0^{m³},09 no valor de \$026 e \$041.

CONSERVAÇÃO DA LINHA E DOS EDIFÍCIOS

Além do trecho em tráfego, até a estação de S. José, estão completamente construídos sete kilometros, que completam a extensão de 60 kilometros, cuja construção foi começada em 1912.

A conservação da linha deixou muito a desejar, devido ao diminuto pessoal nella occupado; e se o seu estado não era mal, ao terminar o anno, é por ter sido entregue ao tráfego em boas condições, pouco tempo antes, de modo que o pouco cuidado da administração daquella epoca não chegou a manifestar os seus effeitos.

Por isso, pode dizer-se que o estado da linha era regular, com tendencia para melhorar no corrente anno, visto já ter sido augmentado o pessoal da conserva, achando se todos os edificios em bom estado.

A 24 de agosto deu-se um grande desmoronamento no corte do kilometro 4, devido a fortes temporaes, ficando o tráfego interrompido durante 21 dias, por não haver mostrado a administração a solicitude necessaria para restabelecel-o promptamente, o que exigiu da fiscalização severas e insistentes reclamações.

Os temporaes que occasionaram esse prejuizo deram logar ao mesmo tempo á queda de outras barreiras em varios pontos, sendo bastante prejudicados os grandes aterros dos kilometros 3 e 5.

O emprego de todas as turmas de conserva na reparação desses accidentes produziu o abandono da parte restante do ramal, durante algumas semanas, o que, permittindo a formação de numerosos saltos na linha, provocou na segunda quinzena de setembro alguns descarrilhamentos, felizmente sem consequencias a lamentar.

SERVIÇOS EXECUTADOS

Para a conservação da linha executaram-se os seguintes serviços :

Lastro ordinario	1.814 ^{m3}
Nivelamento da linha	8.301 ^m
Repregação	266 ^m
Desobstrução de valletas	2.172 ^m
Capinação	32.540 ^{m2}
Roçada	41.093 ^{m2}
Dormentes substituidos	50
Pregos substituidos	64
Parafusos substituidos	10

ATRAZOS E ACCIDENTES

Salvo a interrupção da linha e os descarrilhamentos citados, o tráfego foi feito com certa regularidade, não tendo prejudicado o publico os pequenos atrasos dos trens mixtos, os quaes não foram, aliás, communicados á fiscalização.

Linha de S. Francisco

	Km
EXTENSÃO EM TRÁFEGO	327,794

NOVO CONTRACTO

Pelo contracto de 24 de janeiro de 1916 a linha de S. Francisco á Foz do Iguassú ficou dividida em duas partes. A primeira, comprehendida entre S. Francisco e Porto-União, ficou pertencendo ao regimen da garantia, conforme a letra c da clausula III, devendo a Companhia concluir o trecho de Hansa a Porto-União no prazo de tres annos, como prescreve o n. 2 da clausula VII, que reproduz a letra a da clausula II do contracto de 7 de agosto de 1915. A segunda, que vai de Porto-União ao ponto terminal da linha, na Foz do Iguassú, deve ser iniciada dentro do prazo de tres annos e concluida no de 15 annos, como prescrevem o n. 3 da citada clausula VII e a clausula VIII, podendo ser incorporada ao regimen da garantia se for um dos primeiros trechos construidos por conta do capital de £ 3.270.371, a que se refere, principalmente, a primeira parte da clausula LI, de que se trata adiante. A esta linha foi annexado o ramal de Sete Quedas.

A clausula X manteve parte da clausula III do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, e o paragrapho unico daquella é a reprodução do art. 1º do decreto n. 8.270, de 6 de outubro de 1910, ficando assim reunidos os dispositivos dos dois contractos anteriores :

« A linha da Foz do Iguassú, entroncando na linha principal em Porto-União, demandará a fronteira do Paraguay, junto á foz de Iguassú, de accordo com os estudos apresentados pela Companhia, visando o ramal de Sete Quedas a comunicação do curso do Paraná acima de Sete Quedas, e do curso do Iguassú, acima de Guahyra, com a linha tronco.

Paragrapho unico. Obtido o assentimento do Governo do Paraguay, a Companhia obriga-se a ligar a sua rede á estrada de ferro que, segundo concessão do mesmo Governo, se dirija de Asuncion, capital dessa Republica, á foz do Iguassú, ou a outro lugar mais conveniente, formando essa estrada com as da Companhia, até ao porto de S. Francisco, uma linha continua, que se chamará, com a aprovação dos Governos dos dois paizes interessados, Estrada de Ferro Brasil-Paraguay ».

Pelo § 1º da clausula XXXIV, a linha do Paraguay fará parte do systema ferroviario para applicação do mesmo regimen de tarifas diferenciaes, se nisso concordar o Governo daquella Republica, mantendo-se desta fórma o disposto na segunda parte do art. 2º do alludido decreto n. 8.270.

São estas as disposições principaes que nos dois ultimos contractos se referem á linha de S. Francisco á Foz do Iguassú e ao ramal de Sete Quedas.

TRECHO EM TRAFEGO

Acha-se em trafego o trecho de S. Francisco a Canoinhas, em uma extensão de 327^{km},794, sendo que o trafego é definitivo apenas entre S. Francisco e Hansa, na extensão de 96^{km},156. Naquella extensão está comprehendida a ligação com a Estrada de Ferro do Paraná, no Rio Negro, a qual mede 977^m,35.

TRECHO EM CONSTRUÇÃO

Quando foram suspensos os trabalhos achava-se em adiantada construcção o trecho de Canoinhas a Porto-União, com a linha toda assentada, porém com grande numero de obras provisórias de madeira, cujo estado não permitia a abertura ao trafego provisório, como pretendia a Companhia, no seu requerimento dirigido a esse Ministerio em 20 de outubro do anno passado.

Não offerecendo o trecho sufficiente garantia para a segurança da circulação foram propostas por esta Inspectoria diversas condições que se confirmaram pelo aviso n. 9, de 11 de janeiro do corrente anno, transcripto em seguida :

« Em solução ao requerimento da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande de que trata o vosso officio n. 695/Z, de 27 de dezembro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica autorizada a abertura ao trafego provisório do trecho comprehendido entre Canoinhas e Porto-União, da linha de S. Francisco, mediante as seguintes condições : 1ª, o trafego provisório só será estabelecido depois de verificado pela Fiscalização que foram satisfeitos os requisitos constantes desta condição, a saber : a) roçar e limpar o leito ; b) corrigir as juntas fracas (saltos), lastrar e nivelar a linha nos seguintes kilometros : 341 a 342 ; 358 a 359 ; 365 a 366 ; 388 a 389 ; 392 a 394 ; 397 a 398 ; 398 mais 500 a 399 mais 400 ; c) melhorar as variantes entre os kilometros 335 e 339 e do kilometro 370, substituindo os dormentes de pinho já estragados por outros madeira de lei ; d) retirar as pontes provisórias das 52 obras de arte correntes já construídas ; e concluir os respectivos aterros ; e) reforçar de um modo geral as cabeceiras de todas as pontes provisórias, nivelando-as e calçar do os dormentes de modo a evitar o seu escorregamento ; f) substituir vigas, chapéus, travessas e cavalletes nas seguintes ; obras ; kilometros 328 mais 100 ; 338 mais 60 ; 339 mais 800 ; 342 mais 950 ; 346 mais 500 ; 348 mais 900 ; 350 mais 500 ; 352 mais 400 ; 357 mais 300 ; 358 mais 400 ; 359 ; 359 mais 900 ; 360 mais 400 ; 362 mais 500 ; 377 mais 100 ; 377 mais 600 ; 379 mais 700 ; 382 mais 200 ; 383 mais 200 ; 384 mais 400 ; 410 mais 100 ; 415 mais 300 ; 416 mais 800 ; 417 mais 600 e 417 mais 700 ; g) montar as

vigas metallicas dos pontilhões de pequenos vãos, cujos encontros já estão construídos; h) supprir a falta de estações por meio de plataformas de madeira de 20 metros de comprimento, construir abrigos para o pessoal e a instalação dosapparelhos telegraphicos, provendo a moradia dos estacionarios, dos feitores e dos trabalhadores. 2.^a A Companhia assumirá por escripto a obrigação de executar inteira e totalmente em um período previamente fixado por essa Inspectoria todas as obras e serviços necessarios para um perfeito trafego com todas as suas condições de segurança e comodidade para o publico, ficando comminado o valor da multa em que incorrerá, caso não dê inteiro cumprimento ás obrigações assumidas. 3.^a Estabelecido o trafego provisório, fica a Companhia obrigada a manter por conta do custeio um homem por kilometro para a conservação do trecho, como permite a 5.^a observação da tabella de pessoal approvada pela portaria de 15 de janeiro de 1914. 4.^a O pessoal da conservação não pederá ser distraído em trabalhos de construção propriamente dita, os quaes correrão exclusivamente por conta da Companhia. 5.^a Por conta do custeio serão admittidas apenas as despesas de conservação ordinaria ou quaesquer outras que se consideram pertencentes a esta conta nas linhas abertas a um trafego normal, não se computando absolutamente as que possam ser consideradas como de construção, a juizo da Fiscalização, nem tambem as que se tornarem necessarias para o reforçamento das pontes, substituição de peças ou de provisórias por inteiro, as quaes correrão exclusivamente por conta da Companhia. 6.^a Só será permittida a circulação de machinas com o peso de 30 toneladas, no maximo, não podendo a velocidade dos trens ser superior a 23 kilometros. 7.^a De tres em tres mezes, uma inspeção minuciosa de todo o trecho será feita pela Fiscalização acompanhada de um funcionario da Companhia, que esta para tal fim deverá designar. 8.^a A Companhia obriga-se a executar as medidas que pela Fiscalização forem julgadas necessarias para a segurança do trafego.

Depois disso a Companhia fez a montagem de algumas vigas metallicas e está pondo em execução as principaes medidas indicadas, não devendo o trecho ser entregue ao trafego sem novo exame da Fiscalização, que é a primeira a julgar conveniente o transito do mesmo trecho, porém nunca nas condições em que elle se acha.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Grece dia a dia o trafego desta linha, construída á margem esquerda dos rios Negro e Iguassú, nas zonas de attracção da Paraná e da linha de Itararé-Uruguay, das quaes desvia grande parte do movimento, devido ao encurtamento que ella offerece da cidade do Rio Negro ao porto de S. Francisco, em relação aos de Paranaguá e Antonina, sendo maior ainda o de Porto-União a S. Francisco em relação aos mesmos portos.

Apezar do tudo, a influencia da linha de S. Francisco não tem sido tão forte que haja sobremodo prejudicado aquellas estradas, cujas receitas cresceram em relação ás de 1914, notando-se no primeiro semestre de 1916 um acrescimo sobre igual período de 1915.

Seja como for, é cabivel a satisfação de registrar que a linha de S. Francisco contribue poderosamente para desenvolver a importante região por ella directamente servida, lamentando-se que a insurreição dos fanaticos haja prejudicado esse desenvolvimento, muito maior ainda quando for inaugurado o trecho de Canoinhas a Porto-União.

O quadro dos resultados geraes do trafego mostra o forte acrescimo que se deu de 1913 para cá, depois que foram successivamente inaugurados os trechos de Hansa a Rio Negro, Tres Barras e Canoinhas.

Basta dizer que o saldo de 1915 foi sufficiente para cobrir os *deficits* dos outros cinco annos, com uma differença de 51:389\$657 para mais.

	Anno de 1914	Anno de 1915	Differença
Receita	774:071\$125	1.123:992\$690	+ 349:921\$565
Despeza	873.924\$413	693:511\$362	— 180:413\$051
<i>Deficit</i>	99:853\$288	—	—
Saldo.	—	430:481\$338	+ 530:331\$616
Coefficiente de trafego.	112,89 %	61,70 %	

Verifica-se, pois, ter havido um augmento de 45,20 % na receita, tendo baixado de 20,64 % a despeza, em detrimento das boas condições da linha, sacrificada como as outras pelas exageradas economias que nellas se praticaram.

O quadro do movimento financeiro mostra que do 1º semestre para o 2º houve um augmento de 185:895\$482 nas receitas, as quaes foram respectivamente, de 469:048\$604 e de 654:944\$086. O mez da maior receita foi o de outubro com 124:102\$676 ; o de menor foi janeiro com 68:038\$520.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Eis os seus diversos elementos em 1915:

6.250 passageiros	181:147\$910	16,12 %
896 ^t ,693 de bagagens e encomendas	43:340\$470	3,86 %
72652.022 de mercadorias	839:506\$010	74,69 %
3.423 animaes	10:127\$250	0,90 %
10 carros	122\$850	0,01 %
6.451 telegrammas	19:048\$124	1,69 %
Rendas diversas e eventuaes	30:700\$076	2,73 %
	<hr/>	
	1.123:992\$690	100,00 %

PASSAGEIROS

Foram transportados nos dois ultimos annos:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros de 1ª classe	9.639	7.325
» » 2ª »	66.404	55.185
» das duas classes	76.043	62.510
Passageiros-kilometro de 1ª classe	824.800	661.933
» » 2ª »	4.183.944	3.340.180
» » das duas	5.008.744	4.002.113

Foram, pois, transportados menos 13.533 passageiros em 1915, tendo havido um decrescimo de receita de 31:898\$775.

MERCADORIAS

Houve um augmento de 30.356^t,810 em 1915, ao qual cerrespondeu um accrescimo de receita de 353:720\$930.

As mercadorias que constituem os maiores transportes dos dois annos são as seguintes:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Madeiras	20.292 ^t ,611	42.322 ^t ,431
Matte	5.692,634	11.181,890
Farinha de trigo	2.606,208	2.143,429
Lenha	710,060	2.077,030
Farinha de mandioca	1.060,474	1.791,293
Assucar	1.32,194	1.411,458
Dormentes	207,568	1.061,000
Arroz	618,582	1.044,449
Sal	850,480	865,574
Milho	398,135	695,061
Tijolos e telhas	454,046	653,634
Ferragens	1.127,445	614,231
Alcool e aguardente	383,659	497,208
Feijão	123,954	219,928
Fumo	145,210	205,008

Foi de 9.154.667^t,384 o numero de toneladas-kilometro, contra 4.672.660^t,362 em 1914, ou mais 4.482.007^t,022.

As outras verbas da receita não tiveram grande augmento, a não ser a de tele-gramma, que produziu mais 12:406\$939 do que em 1914, havendo sido expedidos menos 2.672 telegrammas do que em 1915. Houve um insignificante decrescimo na armazenagem.

RECEITAS DAS ESTAÇÕES

As diversas estações produziram as receitas abaixo:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Rio Negro.	256:793\$880	434:420\$357
Tres Barras	102:097\$585	199:608\$786
Joinville	171:392\$295	180:775\$364
Canoinhas	26:063\$470	46:175\$981
S. Bento	26:663\$920	38:356\$890
Jaraguá	29:864\$250	31:374\$550
Rio Negrinho.	20:614\$310	29:640\$050
Bananal	19:687\$670	28:022\$880
S. Francisco.	37:003\$790	26:711\$400
Hansa.	18:192\$600	17:820\$680
Rio Preto.	10:402\$060	15:072\$820
Rio Vermelho	11:506\$000	12:082\$560
Paraty	7:876\$710	11:099\$950
Avencal	6:239\$280	10:098\$020
Bugre.	2:919\$760	5:345\$450
Turvo.	3:972\$450	4:914\$340
Canivete	3:643\$680	3:446\$460
Barracas	1:117\$620	1:721\$240
Rio Natal.	2:002\$630	1:527\$080

RECEITAS MEDIAS

Nos mesmos annos as receitas por kilometro foram:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros	650\$778	552\$627
Bagagens e encomendas.	113\$879	132\$219
Mercadorias	1:485\$095	2:561\$078
Animaes	30\$675	30\$895
Carros.	\$329	\$375
Telegrapho	20\$288	58\$110
Rendas diversas e eventuaes.	64\$518	93\$657
	<hr/>	<hr/>
	2:365\$562	3:428\$961

Os diversos productos médios foram:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiro embarcado	2\$797	2\$895
Passageiro transportado a um km.	\$042	\$045
Tonelada de mercadorias embarcada	11\$486	10\$629
» » » transportada		
a um kilometro.	\$130	\$091
Trem-kilometro.	3\$477	5\$715
Receita por unidade de trafego	\$150	\$118

IMPOSTO DE TRANSITO

Rendeu 27:021\$250 ou mais 18:481\$390 de que em 1914, em consequencia do novo regulamento para o imposto de transporte.

PERCURSOS MEDIOS

São os seguintes:

	Anno de 1914 Km.	Anno de 1915 Km.
Passageiros de 1ª classe	85,569	90,366
» » 2ª »	63,07	60,527
» » ambas as classes	65,876	64,024
Bagagens e encomendas	93,700	92,200
Mercadorias	110,440	115,901
Animaes	177,000	83,800

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

No quadro das despesas geraes encontram-se as relativas ao periodo decorrido desde a inauguração do primeiro trecho, tendo a despesa total de 1915 a seguinte discriminação:

Administração superior	10:664\$502	1,54 %
Administração central e direcção geral.	55:096\$006	7,94 %
Trafego	135:083\$247	18,04 %
Locomoção e officinas	192:477\$335	27,75 %
Via permanente e edificios	290:967\$197	41,96 %
Obras novas	717\$726	0,10 %
Quota para fiscalização.	48:505\$349	2,67 %
	<hr/>	
	693:514\$362	100,00 %

A rubrica «Obras Novas» refere-se a installação de freio de vacuo em locomotivas, autorizada pelo aviso n. 67, de 10 junho de 1915.

DESPEZAS MEDIAS

Offerecem os seguintes elementos nos dois ultimos annos para as despesas por kilometro:

	Anno de 1914	Anno de 1915
Administração central e direcção geral.	203\$885	168\$082
Trafego	399\$123	381\$591
Locomoção e officinas.	658\$671	587\$189
Via permanente e edificios.	1:352\$619	887\$652
	<hr/>	
	2:614\$298	2:024\$514

As despesas médias foram:

Passageiro transportado a um km.	\$047	\$026
Tonelada de mercadoria transportada a um km.	\$171	\$047
Custo do trem-kilometro	3\$842	3\$429
Despesa por unidade de trafego	\$165	\$070

NUMERO DE TRENS

Houve menos 318 trens em 1915 do que em 1914, havendo diminuido de 25.967 kilometros o respectivo percurso, como se verifica em seguida:

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros	436	77.828 ^{km}	320	67.112 ^{km}
» mixtos	626	101.878	656	101.142
» de cargas.	643	42.916	411	28.401
	1.705	222.622	1.387	196.655

Contam-se ainda 514 trens em serviço do lastro e outros não retribuidos, com o percurso de 25.574 kilometros, contra 1.170 com o percurso de 26.837 kilometros em 1914.

DESPEZAS DA 2ª DIVISÃO

O custeio do trafego propriamente dito foi de 125:083\$247 em 1915, sendo:

	Pessoa	Material	Total
Serviço central	14:450\$000	912\$910	15:362\$910
» dos trens.	21:265\$800	618\$004	21:883\$804
» das estações	76:505\$000	11:331\$533	87:836\$533
	112:220\$800	12:862\$447	125:083\$247

HORARIOS EM 31 DE DEZEMBRO

Os novos horarios entraram em vigor no dia 15 de novembro, porém foram taes as reclamações contra a suppressão dos trens mixtos que se tornou necessario restabelece-los. A principio, o aviso n. 158, de 25 de outubro, determinou o estabelecimento de tres trens mixtos em cada sentido, por semana, entre S. Francisco e Hansa. Reconhecendo mais tarde a necessidade de fazel-os circular entre S. Francisco e Rio Negro, como pediu o digno Sr. Governador do Estado de Santa Catharina, foi proposto que se satisfizesse o tal pedido, ficando a questão resolvida pelos avisos ns. 50, de 14 de março, e 103, de 26 de abril deste anno.

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

Consta da seguinte relação:

- 4 locomotivas typo Tender.
- 3 » » Mogul.
- 2 » » Ten-Wheel.
- 2 » » Mallet.
- 17 carros de passageiros de 1ª classe.
- 31 » » » 2ª »
- 2 » » correio, bagagem e chefe de trem.
- 214 vagões fechados para mercadorias.
- 50 » abertos para mercadorias.
- 50 » para animaes.
- 248 plataformas.

Das locomotivas, duas do typo Tender e duas do typo Mallet não estão em serviço, precisando todas as outras de reparações completas, sob pena de ficar prejudicada a regularidade do trafego. Além destas, trabalham na mesma linha cinco locomotivas da Paraná e uma da Norte Paraná.

O material de passageiros é empregado em todas as linhas e circulam nos trens expressos entre Curitiba e S. Paulo, assim como vão até Porto Alegre, notando-se que varios carros estavam em más condições no fim do anno, o que tambem acontecia com prande numero de vagões, abandonados no anno passado pela administração transacta, mas que a actual trata de reparar.

OFFICINAS

Continuam a funcionar na cidade de S. Francisco, em character provisorio, em um barracão cujas condições são más. Aliás, as grandes reparações do material são feitas nas officinas de Curitiba e nas de Ponta Grossa.

Despendeu-se a importanc a de 67:945\$909 em 1915, com as reparações das locomotivas e do material rodante, conforme o quadro abaixo:

	Pessoal	Material	Total
Mestre geral, apontador, machinista do motor e guarda nocturno	13:209\$000	—	13:209\$000
Reparação de machinas	14:608\$280	17:332\$145	31:940\$425
» » carros de passageiros	1:497\$000	2:511\$225	4:008\$225
» » » bagagens	1:006\$000	2:084\$172	3:690\$172
» » » vagões de carga	3:515\$000	1:608\$089	5:123\$089
Vistoria do material rodante.	3:624\$000	1:296\$757	4:920\$757
Conservação de machinismos e ferramentas	91\$000	1:283\$441	1:374\$441
Serviços feitos para as outras divisões	3:671\$500	—	3:671\$500
Despezas diversas	—	8\$300	8\$300
	<u>41:221\$780</u>	<u>26:724\$129</u>	<u>67:945\$909</u>

DESPEZA DA 3ª DIVISÃO

O total despendido nas suas tres secções monta em 192:477\$335, sendo :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central	—	581\$927	581\$927
Tracção.	43:449\$278	80:500\$221	123:949\$499
Officinas e deposito	41:221\$780	26:724\$129	67:945\$909
	<u>84:671\$058</u>	<u>107:806\$277</u>	<u>192:477\$335</u>

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço do trafego as locomotivas percorreram 229.288 kilometros e no do lastro 72.292 kilometros. No primeiro caso, o percurso annual medio foi de 38.215 kilometros e no segundo, 36.146 kilometros.

Quanto ao percurso total, corresponde a seguinte distribuição:

Locomotivas que percorreram até 10.000 kilometros	3
» » » de 10.001 a 30.000 kilometros	3
» » » » 30.001 a 50.000 kilometros	5

CONSUMO DE COMBUSTIVEL

Consumiram-se 185^t,280 de carvão com a despesa de 9:847\$792 e 27.938^{m³} de lenha com a de 66:337\$026. O consumo de carvão por locomotiva kilometro foi de 0^t,72, no valor de \$038 e o de lenha 0^{m³},115 no valor de \$265.

LUBRIFICAÇÃO

Fez-se exclusivamente a óleo, gastando-se 4.385 litros, na importância de 2:364\$588, valores que reduzidos à locomotiva-kilometro dão respectivamente 0,017 e \$007.

Gastaram-se 1.368 kilos de estopa no valor de 654\$942, correspondendo 0,004 à locomotiva kilometro, no valor de \$002.

CONSERVAÇÃO DA LINHA E EDIFÍCIOS

A conservação foi feita com regularidade até 30 de setembro, data em que, de modo arbitrário, foi reduzido o numero de trabalhadores. Até então o pessoal constava de um condutor de linha, quatro mestres de linha, 32 feitores e 250 trabalhadores, o coeficiente por kilometro era de 0,86.

Em 1º de outubro, permaneceu o mesmo numero de turmas, reduzido, porém, de 70 homens o pessoal jornalheiro, baixando o coeficiente a 0,65.

Se levar-se em conta que o pessoal da conserva é obrigado a fazer as rondas, carga e descarga de lenha e dormentes para esta linha e a Paraná, obtem-se o coeficiente de 0,50 por kilometro. Dahi as más condições em que ficaram alguns trechos desta como de outras linhas.

Em 1 de outubro creou-se uma turma composta de um feitor e de 15 homens, com o fim especial de lastrar a linha entre os kilometros 50 e 84.

Actualmente a situação tem melhorado bastante, procurando a actual administração restabelecer as boas condições de conservação, pouco se tendo feito, entretanto, no trecho de Tres Barras a Canoinhas, aberto ao trafego em caracter muito provisório.

As caixas d'agua, entre S. Francisco e Hansa estão montadas definitivamente e as restantes, entre Hansa e Canoinhas, são todas provisórias de madeira, montadas sobre pilhas de dormentes.

Os edificios estão todos em bom estado, sendo apenas necessario concertar a plataforma da estação de Joinville.

SERVIÇOS EXECUTADOS

Constam dos seguintes os trabalhos executados para a conservação da linha:

Lastro ordinario	23.891 ^{m3}
Idem de pedra.	3.336 ^{m3}
Nivelamento da linha.	145.004 ^m
Repregação.	40.210 ^m
Abertura de valletas.	11.418 ^m
Desobstrucção de valletas	122.164 ^m
Capinação	934.537 ^{m2}
Roçada	295.430 ^{m2}
Dormentes substituidos	29.374
Trilhos idem	15
Parafusos idem.	2.978
Tirefonds idem.	22.895
Grampos idem	5.330
Chapas de junção substituidas.	437
Postes telegraphicos substituidos	206

DESPESA DA 4ª DIVISÃO

Durante o anno despendeu-se a quantia de 290:967\$197, com a conservação da linha e edificios, sendo :

	Pessoal	Material	Total
Serviço central.	—	1:023\$331	1:023\$331
Conservação da linha.	226:554\$525	61:326\$670	287:881\$195
Edificios e dependencias	1:172\$050	890\$621	2:062\$671
	<hr/> 227:726\$575	<hr/> 63:240\$622	<hr/> 290:967\$197

ATRAZOS DE TRENS

Contam-se 20 trens atrasados mais de 10 minutos, segundo as communicações recebidas pela fiscalização local, sendo :

Atrazos de 10 minutos a uma hora	6
Idem de uma hora a duas horas	5
Idem de duas horas a tres horas	4
Idem de tres horas a quatro horas	1
Idem de quatro horas a cinco horas	2
Idem de seis horas e 10 minutos	2

Destes atrazos, sete são devidos a desarranjos nas machinas e no material rodante, quatro a temporaes, dois a um desmoronamento, dois a excesso de lotação, dois a incendios de vagões, um a descarrilamento, um a cruzamento com outro trem atrasado e um a demora na carga e descarga.

ACCIDENTES

No kilometro 248 um guarda-freio atirou-se entre os carros no intuito de suicidar-se, como ficou provado pelas averiguações policiaes das autoridades do Rio Negro.

Deu-se no dia 1 de outubro um desmoronamento no córte do kilometro 149+500^m que determinou a baldeação dos trens M1 e M2, chegando o primeiro com o atrazo de uma hora na estação do Rio Negro e o segundo com o de tres horas em S. Francisco.

Considerações e resultados geraes

DISPOSITIVO CONTRACTUAL

Prescreve a clausula 45 do contracto de 24 de janeiro do corrente anno :

« Todas as estradas em trafego, sujeitas ao regimen da garantia de juros, serão consideradas uma só para o effeito da tomada de contas, discriminando-se, porém, na respectiva acta, o balanço de cada linha, para os effeitos da estatística e outros de simples character administrativo ; constituindo as restantes estradas de concessão, á medida que foram sendo entregues ao transitto publico e bem assim a Estrada de Ferro do Paraná, e a D. Thereza Christina, tres outros grupos distinctos para o mesmo effeito. Para os effeitos do trafego e da administração, porém, todas as referidas estradas constituirão uma unica rêde ».

A tomada de contas tem por fim principal, quanto ás linhas garantidas, a apuração dos resultados financeiros para o recolhimento dos saldos, quando a garantia de juros é paga antecipadamente, ou para a liquidação desta pela deducção dos saldos, quando cessa o regimen da antecipação, pelo facto da Companhia não apresentar as contas no prazo marcado pelo § 1º da clausula 3 ou desde que o Governo deixe de pagar os juros na epoca determinada pelo art. 20 das instrucções approvada pela portaria de 2 de janeiro de 1897.

Em vista da clausula 45, citada acima, combinada com as clausulas 3, 8 e 51, as linhas sob administração da Companhia se decompõem nos seguintes grupos :

1.º A este grupo pertencem a linha de Itararé-Uruguay, o trecho de Jaguarahyva a S. José do ramal de Paranapanema, a linha de S. Francisco a Porto-União e a de Serrinha a Nova Restinga, sob o regimen de garantia, incorporando-se ao mesmo grupo os trechos que forem construidos por conta do capital de £ 3.270.374.

2.º Ao segundo grupo pertencem os trechos que a Companhia se obrigou a construir, independentemente de qualquer accrescimento de responsabilidade da União, e que, por conseguinte, não gosam de garantia de juros. Estes trechos são o de Porto-União à Foz do Iguassú e ramal de Sete Quedas, o ramal de Guarapuava e sua ligação com a Estrada de Ferro do Paraná, o trecho de S. José a Ourinhos do ramal de Paranapanema e a linha de S. Francisco a Porto Alegre, salvo os que forem construídos em primeiro lugar por conta do capital de £ 3.270.374 e que ficarão incorporados ao regimen da garantia.

3.º E' formado das linhas e ramaes da Estrada de Ferro do Paraná, sob o regime de arrendamento, constando das linhas de Paranaguá a Curityba e desta capital a Ponta Grossa, dos ramaes de Serrinha a Rio Negro e de Morretes a Antonina.

4.º E' constituído pela Estrada de Ferro D. Thereza Christina, tambem sob o regimen de arrendamento ».

Como se devem considerar uma só as linhas garantidas para os effeitos da tomada de contas, parece conveniente resumir nesta parte os resultados das linhas já tratadas separadamente, o que, além de tudo, dará ideia, em conjuncto, do seu movimento financeiro e dos transportes nellas realizados.

MOVIMENTO FINANCEIRO

A somma dos resultados parciaes, apurados em 1915, dá os seguintes totaes para a extensão de 1.308^{km},940 :

	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPESA	SALDO
	km.			
Linha de Itararé-Uruguay	883,206	3.037:417\$917	2.576:627\$014	460:790\$903
» » Serrinha a Nova Restinga	44,980	615:539\$130	232:510\$886	383:028\$214
Ramal do Paranapanema	52,960	18:401\$423	26:497\$009	8:095\$584
Linha de S. Francisco	327,794	1.123:992\$690	693:511\$362	430:481\$328
Totaes	1.308,940	4.795:351\$162	3.529:146\$271	1.266:204\$891

Coeficiente de trafego 73,60 %

O trecho de Jaguarihyva a S. José foi o unico que apresentou um deficit de 8:095\$584, reduzindo os saldos das tres outras linhas que sommam 1.274:300\$475.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA GERAL

Do mesmo modo acima indicado determinou-se a importancia de cada verba da receita geral com as respectivas quantidades :

205.538	passageiros	777:830\$980	16,22 %
5.204,222	de bagagens e encomendas	285:377\$991	5,95 %
306.213,506	de mercadorias	3.004:191\$480	62,65 %
59.219	animaes	184:453\$446	3,85 %
46	carros	1:486\$680	0,03 %
46.044	telegrammas	108:444\$366	2,26 %
	Rendas diversas e oventuaes	433:566\$019	9,04 %
		<u>4.795:351\$162</u>	<u>100,00 %</u>

O numero de passageiros transportado é representado pelas duas classes, como segue :

Passageiros de 1ª classe	52.847
" " 2ª " " " " " " "	152.691
Passageiros-kilometro de 1ª classe	5.151.647
" " " 2ª " " " " " "	15.023.293

E' de 34.307.368⁸,233 o numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro.

RECEITAS KILOMETRICAS

Considerando a extensão em trafego de 1.308^{km},940 tem-se as seguintes receitas por kilometro :

Passageiros	594\$245
Bagagens e encomendas	218\$022
Mercadorias	2:295\$133
Animaes	140\$918
Carros	1\$136
Telegraphos	82\$849
Rendas diversas e eventuaes	331\$234
	<hr/>
	3:663\$537

IMPOSTO DE TRANSPORTE

Tem-se a importancia de 73:758\$350 para o total arrecadado, assim distribuido :

Linha de Itararé-Uruguay	43:637\$800
" " Serrinha a Nova Restinga	1:995\$050
Ramal do Paranapanema	1:104\$250
Linha de S. Francisco	27:021\$250
	<hr/>
	73:758\$350

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA GERAL

Da mesma forma que para os resultados geraes, determinam-se os seguintes elementos para a despesa geral :

Administração superior	41:760\$000	1,18 %
" central e direcção		
geral	314:475\$012	8,91 %
Trafego	729:237\$030	20,66 %
Locomoção e officinas	1.180:949\$023	33,46 %
Via permanente e edificios	1.189:509\$758	33,71 %
Obras novas	717\$726	0,02 %
Quota para a fiscalização	72:497\$722	2,06 %
	<hr/>	
	3.529:146\$271	100,00 %

QUOTA DA FISCALIZAÇÃO

Conforme o paragrapho unico da clausula 47 do contracto de consolidação, a Companhia contribue annualmente com a importancia de 82:000 para as despesas de fiscalização, distribuidas pelas diversas linhas garantidas como segue :

Linha de Itararé-Uruguay	49:947\$335
Linha de Serrinha a Nova Restinga	2:543\$896

Ramal do Paranapanema :

Trafego	1:301\$142
Construção	1:692\$432

Linha de S. Francisco :

Trafego	18:503\$349
Construção	7:809\$826

82:000\$000

DESPEZAS KILOMETRICAS

Consideradas para as diversas rubricas da despeza, salvo a de fiscalização, tem-se as despezas por kilometro que se seguem :

Administração superior	31\$904
" central e direcção geral	240\$252
Trafego	557\$120
Locomoção e officinas.	902\$218
Via permanente e edificios	908\$758
Obras novas.	5548

2:640\$800

JUROS GARANTIDOS

A primeira parte da clausula III do contracto de consolidação, consequente da clausula I do contracto de 7 de agosto de 1913, fixou definitivamente a responsabilidade da União aos juros annuaes de 6 % sobre a quantia de £ 9.516.450, correspondente á totalidade dos depositos effectuados.

Taes depositos tendo sido feitos em diversas épocas, a clausula IV firmou no quadro seguinte as datas da extincção da respectiva garantia :

DATAS DOS DEPOSITOS	LIBRAS	EXTINCÇÃO DA GARANTIA
23 de agosto de 1895	843.750	23 de agosto de 1925.
1 de maio de 1901	337.500	1 de maio de 1931.
27 de março de 1903	84.375	27 de março de 1933.
25 de julho de 1903.	84.375	25 de julho de 1933.
15 de março de 1904	84.375	15 de março de 1934.
15 de dezembro de 1904	253.125	15 de dezembro de 1934
20 de fevereiro de 1905	84.375	20 de fevereiro de 1935
21 de novembro de 1905	413.125	21 de novembro de 1935
15 de janeiro de 1906	261.875	15 de janeiro de 1936.
1 de abril de 1906	1.069.584	1 de abril de 1936.
30 de junho de 1909.	1.000.000	30 de junho de 1939.
5 de agosto de 1910	1.000.000	5 de agosto de 1940.
1 de abril de 1911	1.000.000	1 de abril de 1941.
18 de novembro de 1911	2.000.000	18 de novembro de 1941
20 de junho de 1913.	1.000.000	20 de junho de 1943.

Comquanto os juros a pagar sejam relativos á totalidade dos depositos, o contracto faz distincção entre o capital de £ 6.246.088 e o de £ 3.270.371. O primeiro corresponde, conforme o § 2º da clausula V do novo contracto, ás linhas actualmente em trafego, calculado pela respectiva extensão e de accôrdo com o capital kilometrico ouro, que lhes deveria corresponder segundo os decretos n. 3.947, de 7 de março de 1901, n. 7.928, de 31 de março, e n. 8.270, de 6 de outubro de 1910. A outra parcella corresponde ao capital que a Companhia se obrigou a despendar na construção de

novos trechos, em virtude do n. 3 da clausula VII, sujeitando-se á penalidade de que trata a primeira parte da clausula LI, caso não estejam concluidos no prazo de 15 annos, a contar dentro de tres annos, seis mezes depois da data em que o Governo houver communicado á Companhia a cessação da actual crise financeira, como prescreve o § 1º da clausula L.

Isto posto, pode calcular-se a importancia annual dos juros garantidos, até a data da extincção do primeiro deposito, diminuindo successivamente até cessar a responsabilidade do Governo em 20 de junho de 1943. Por conseguinte, até 23 de agosto de 1925, a garantia de juros se manterá na quantia annual de £ 570.987-10-4 ou 5.073:44\$799, ouro.

PENALIDADES

A clausula L regula o modo pelo qual se pode declarar a caducidade da concessão para os trechos de Jaguarihyva a S. José e de Hansa a Porto União e aos novos trechos a construir, caso sejam excedidos os respectivos prazos para a sua conclusão, dando-se a caducidade, independentemente da interpeção ou acção judicial, salvo caso de força maior julgado tal sómente pelo Governo.

Estabelece ainda o modo de contar os prazos e declara que a caducidade da concessão não será applicada aos trechos da estrada que se acharem concluidos ao tempo em que for decretada, conservando a Companhia, pelo prazo da concessão, além dos trechos em trafego, a propriedade das obras construidas nos trechos não inaugurados, sendo, porém, facultado ao Governo desapropriar essas obras quando julgar conveniente.

A clausula LII constitue a Companhia em mora *ipso jure*, e por isso obrigada ao pagamento de 9 % ao anno, si não recolher ao Thesouro, dentro de 10 dias das respectivas tomadas de contas, as quotas mencionadas na clausula LI.

TOMADAS DE CONTAS

As clausulas XLI e XLVI estabelecem regras segundo as quaes devem ser considerados o capital reconhecido para os trechos construidos, as despezas de custeio e as receitas das estradas em trafego, subordinando-se as tomadas de contas á fórma estabelecida nas leis ou instrucções geraes do Governo.

Segundo a clausula XLII, para os trabalhos de construcção deve vigorar a tabella de preços de unidades, approvada pelo Governo; e para o material importado ou adquirido no paiz, quer para a construcção, quer para a conservação, melhoramentos e trafego das estradas, vigorará o preço das respectivas facturas. Nas conversões do ouro em papel, e vice-versa, será adoptado o cambio estabelecido no § 4º da clausula LI, desde a data do novo contracto, prevalecendo, porém, o cambio 27 d. estabelecido pela clausula LVI do decreto n. 3.947, de 2 de março de 1901, em relação ao periodo anterior áquella data, para as operações a que a mesma se refere.

A clausula XLIII nada introduz de novo, prescrevendo sómente o que se deva incluir no capital reconhecido, quanto ás obras executadas e ao material importado.

Na clausula XLIV apenas se introduziu uma disposição não existente nos contractos anteriores :

« Continuam em vigor os quadros dos empregados da Companhia e as tabellas dos respectivos vencimentos, approvados pelo Governo; *devendo, porém, a Companhia submeter á approvação deste novos quadros, especificando o pessoal privativo de cada estrada, e commum a duas ou mais; dependendo, igualmente, de autorização do Governo qualquer alteraçaõ posterior.* »

A Companhia já apresentou os novos quadros, informados favoravelmente por esta Inspectoria, onde se acceptaram as formulas propostas pelo engenheiro chefe do 8º districto. Segundo ellas, a despeza de pessoal commum ás linhas garantidas e á Estrada de Ferro do Paraná é repartida de modo directamente proporcional á extensão e a receita de cada linha.

A clausula XLV já foi transcripta no começo desta parte, referindo-se a clausula XLVI ás receitas provenientes dos transportes realizados por mais de uma

estrada, discriminados em proporção das distancias percorridas em cada uma dellas; discriminando-se as despezas communs a mais de um grupo, incluídos os vencimentos do pessoal commum, segundo as regras approvadas pelo Governo.

Ficam assim delineadas as novas disposições dos contractos de 7 de agosto de 1915 e 24 de janeiro de 1916, sendo as outras, em geral, a reprodução das dos contractos anteriores, salvo ligeiras alterações de redacção.

Estrada de Ferro do Paraná

EXTENSÃO EM TRAFEGO.	Kilometros 407,001
------------------------------	-----------------------

NOVO CONTRACTO

Os contractos anteriores ao de 7 de agosto de 1915 e de 24 de janeiro de 1916 foram modificados quanto à reduccão temporaria da quota fixa de arrendamento e à execução dos melhoramentos previstos pelo contracto de 31 de dezembro de 1911, do que se tratará adiante, não havendo sido, em substancia, introduzidas alterações de maior importancia.

EXTENSÃO EM TRAFEGO

Com a suppressão do ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas, em virtude da 6ª regra do aviso n. 6, de 14 de janeiro de 1914, por ter sido aberta ao trafego a nova linha de Serrinha, a extensão actual da estrada é de 407^{km},001, comprehendendo as seguintes linhas e ramaes :

	Kilometros
Linha de Paranaguá a Curitiba	110,387
» » Curitiba a Ponta Grossa	190,989
Ramal de Morretes a Antonina	16,995
» » Serrinha ao Rio Negro.	88,630
	<hr/>
	407,001

Nesta extensão está comprehendida a de 53^{km},029 do trecho antigo de Serrinha ao kilometro 124 + 349 da linha de Curitiba a Ponta Grossa, trafegado presentemente com um só trem por semana em cada sentido.

MELHORAMENTOS

As clausulas III, IV e V do contracto de 31 de dezembro de 1911 criam melhoramentos que a Companhia se obrigou a fazer em troca da prorogação do prazo de trinta para sessenta annos, do arrendamento na es rada, marcado pela clausula II do contracto de 13 de dezembro de 1904.

A clausula 67 do contracto de consolidação dispensa a Companhia da reconstrucção do ramal de Serrinha ao Rio Negro e da electrificação ou reconstrucção do trecho da Serra do Mar, entre Morretes e Roça Nova, continuando, porém, obrigada a fazer todos os outros melhoramentos indicados na clausula III do contracto de 1911, com as seguintes alterações essenciaes :

« § 1.º O Governo poderá dispensar a construcção de estações, armazens e outros edificios mencionados no n. 1 desta clausula, que não forem exigidos pelas necessidades do trafego; ficando, em todo o caso, a Companhia obrigada a melhorar ou ampliar os edificios actuaes, segundo os projectos que vierem a ser approvados pelo Governo, e sem prejuizo do disposto no § 5º desta clausula.

.....

« § 6.º O material metálico retirado da linha em bom estado pertence ao Governo, que lhe dará o destino que julgar conveniente; providenciando também sobre a applicação que deverá ter o que for julgado inservível, após a inventariação de um outro pela Fiscalização, inclusive para cumprimento do disposto na alínea e do numero primeiro desta clausula. »

O n. 2 da mesma clausula 67 e os seus §§ 2º, 3º e 4º reproduzem a clausula IV do contracto de 1911, referente ao material de tracção e rodante que a Companhia deve fornecer, de accordo com os typos já adoptados nas linhas de concessão, á adopção de carros para o serviço exclusivo do correio e á collocação de freios de vacuo e de engates automaticos no material antigo, cujo estado justifique essas medidas, podendo a Companhia empregar os carros antigos de passageiros de primeira classe para o transporte dos de segunda. O § 5º reproduz a clausula VI do contracto de 1911, pela qual a Companhia se obriga a despende com os melhoramentos e a aquisição dos materiaes indicados na alludida clausula 67, até a importancia de £ 2.500.000, que será levada á conta de capital a que se refere o § 1º, letra c da clausula 78 do novo contracto, cuja clausula 68 marca o prazo de 10 annos, para o cumprimento de taes obrigações, contados seis mezes depois da data em que o Governo tiver annuciado á Companhia a cessação da actual crise financeira, modo estabelecido geralmente para todas as obras a executar, como já se viu.

A clausula 69 reproduz a de numero XIV do contracto de 1911, que estabelece as penalidades em que incorrerá a Companhia se não estiverem concluidos todos os serviços no prazo marcado.

Deve registrar-se antes de concluir esta parte, que todos os projectos dos melhoramentos a executar já foram approvados, salvo o da nova estação de Curitiba, tendo sido igualmente autorizada a aquisição do material de tracção e rodante. A importancia de todos os orçamentos approvados attinge a somma de 32.531:854\$593.

QUOTA DE ARRENDAMENTO

Pelo primitivo contracto de arrendamento, celebrado em virtude do decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904, com o Sr. Engenheiro Carlos João Frojd Westerman, a quota a pagar ao Governo correspondia a 51 % da renda bruta annual de 3.000:000\$ e mais 0,05 % para cada 10:000\$ ou fracção, accrescidos áquella renda bruta, até que a porcentagem se elevasse a 61 %, passando então a ser fixa.

Por occasião da transferencia daquelle contracto á Companhia, em 1910, esta obteve que se fixasse o preço annual do arrendamento do modo então estabelecido para clausula III do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910:

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.

A clausula VII do contracto de 31 de dezembro de 1911 fixou aquella quota em 2.500:000\$, accrescida de 20 % sobre o excedente da renda bruta de 12.000:000\$ por anno, elevando a clausula LXXIV do mesmo contracto a 30:000\$ a quota de fiscalização, em vez de 30:000\$, estabelecida pelo primitivo contracto.

Em requerimento de 27 de outubro de 1914, a Companhia solicitou a autorização para entregar ao Thesouro Publico, enquanto durar a guerra da Europa, sómente 50 % das prestações devidas á União pelo arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, sendo á mesma Companhia debitada pelos restantes 50 %, que seriam pagos com os saldos de toda a rede ferro-viaria, depois de attenuada a crise actual.

Allegava a supplicante as condições difficeis em que julgava achar-se, o que não foi confirmado pelos resultados financeiros da mesma estrada e das linhas garantidas relativos ao anno de 1915.

Esta petição foi indeferida, como se lê no *Diario Oficial* de 24 de fevereiro de 1915:

« Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, pedindo que como auxilio para vencer as grandes difficuldades com que lucha no actual momento, para conservar em trafego regular e prover a boa conservação da extensa rede ferro-viaria a seu cargo lhe seja permitido entregar ao thesouro publico, enquanto durar a guerra na Europa, sómente 50 % da quota

fixa de 2.500 contos, devida á União, pelo arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, que ella pretende pagar com os saldos de toda a mencionada rede. — Indeferido. »

Na sua proposta para novação do contracto, em 1915, a Companhia pugnou pela seguinte redução :

« III. O preço do arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, de accôrdo com o calculo que serviu de base ao preço actual, será de 25 % da receita bruta e 20 % sobre a parte da receita líquida que exceder de 12 % para os juros do capital da Companhia que fôr reconhecido pelo Governo, de accôrdo com a clausula VI do contracto de 31 de dezembro de 1911 e clausula X do contracto de 13 de dezembro de 1904. »

A clausula V do contracto de 7 de agosto de 1915, reproduzida na clausula 64 do contracto de consolidação, resolveu a pretensão nos termos abaixo :

« O preço do arrendamento continuará sendo de :
a) uma quota fixa de 2.500 contos annualmente ;
b) mais 20 % sobre o excedente de renda bruta annual de 12.000 contos.

Paragrapho unico. O pagamento da quota fixa, a partir de 1 de janeiro de 1915, será feito pela maneira seguinte :

a) até á renda bruta annual de 5.000 contos, a Companhia pagara 1.500 contos ;

b) mais 50 % da renda bruta que exceder de 5.000 contos até 7.000 contos ;

c) logo que a renda bruta exceda de 7.000 contos, a Companhia entregará ao Governo, além dos 2.500 contos annuaes, mais 50 % do excesso, até ser reintegrada a somma necessaria para completar as quotas que deixaram de ser pagas nos annos anteriores. »

A fórma de pagamento estabelecida pela clausula IV do contracto de 13 de dezembro de 1904, mantida pela clausula IV do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, ficou assim modificada pelo contracto de consolidação :

« 65. A Companhia fará os pagamentos referidos na clausula precedente nos prazos e pela fórma seguinte :

a) até ao dia 10 de cada mez : a quantia de 93.750\$, correspondente a 75 % da duodecima parte da quota minima fixada na mesma clausula ;

b) até ao dia 30 do primeiro mez de cada semestre : 187.500\$ correspondentes aos restantes 25 % daquela quota minima no semestre anterior ; e, além disto, tudo quanto ainda estiver devendo das quotas mensaes anteriores ;

c) dentro dos 10 dias seguintes á tomada de contas do segundo semestre : tudo quanto a esse tempo for ainda devido pela Companhia, para complemento da porcentagem total do anno, nos termos do paragrapho unico da citada clausula 64 e da alinea b da mesma clausula.

Paragrapho unico. Se a Companhia deixar de effectuar qualquer dos pagamentos, a que se refere esta clausula, dentro dos respectivos prazos, ficará *ipso jure* constituída em mora, e como tal obrigada ao juro de 9 % ao anno ».

Nas diversas phases do arrendamento, em um periodo de 11 annos, o Governo recebeu a importancia de 24.233:617\$239, distribuída pelas quotas annuaes que se seguem :

Em 1905	—	1.508:109\$888	51,68 %	Contracto de 13 de dezembro de 1904.
» 1906	—	1.938:388\$775	52,94 %	» » » » » »
» 1907	—	2.099:593\$465	53,47 %	» » » » » »
» 1908	—	2.222:738\$916	54,01 %	» » » » » »
» 1909	—	2.488:262\$065	55,01 %	» » » » » »
» 1910	—	2.488:262\$065	Quota fixa Decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910.	
» 1911	—	2.488:262\$065	» » » » » »	» » » » » »

Em 1912 — 2.500:000\$000 Quota fixa Contracto de 31 de dezembro de 1911.
 » 1913 — 2.500:000\$000 " " " " " " " " " "
 » 1914 — 2.500:000\$000 " " " " " " " " " "
 » 1915 — 1.500:000\$000 Quota minima Contracto de 7 de agosto de 1915 e de 24 janeiro de 1916.

Além disso, a Companhia pagou em 1914 os juros da mora de 11:548\$707 e em 1915 11:118\$722, estes, nos termos do aviso n. 112, de 6 de maio de 1916, correspondentes aos juros devidos pela mora nas prestações do primeiro semestre, tendo sido relevada, por equidade, dos relativos ás prestações do segundo semestre, com a condição, cumprida logo pela Companhia, de recolher aos cofres publicos a quantia de 875:000\$, que completava o pagamento da quota minima de 1.500:000\$, relativa ao arrendamento no anno de que se trata.

As quotas acima são representadas pelas medias mensaes indicadas em seguida :

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
» 1914.	208:333\$333
» 1915.	125:000\$000

CAPITAL EMPREGADO PELO GOVERNO — A COMPENSAÇÃO

No periodo da garantia o Governo pagou á « Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésilien » os juros de 7.559:038\$014, calculados ao cambio de 27 dinheiros por 1\$000.

A estrada foi encampada em 1902 pela quantia de 91.568.110 francos, tendo pago mais 712:542\$749 pela aquisição dos materiaes e generos existentes no almoxarifado e no armazem de fornecimento ao pessoal (économat), ao que se deve sommar a importancia de 135:000\$, paga pelo tempo que a Companhia continuou a administrar a estrada.

Em compensação, o Governo recebeu nas tres phases por que ella passou a importancia total de 41.993:040\$579 :

Periodo da garantia — Saldos entregues ao Governo	14.826:084\$263
Periodo da administração do Governo — Desde 31 de dezembro de 1902 até 31 de dezembro de 1904	2.933:339\$077
Periodo do arrendamento — Desde 1º de janeiro de 1905 a 31 de dezembro de 1915	24.233:617\$239
	<hr/>
	41.993:040\$579

CAPITAL DA ESTRADA

A letra c da clausula X do primitivo contracto de 1904 foi modificada, como segue, pelo contracto de consolidação :

« 78. § 1.º Constituem capital da estrada, para os effeitos deste contracto :

- a) a contribuição inicial, paga pelo arrendatario, na importancia de 300:000\$000 ;
- b) o sello proporcional do contracto de arrendamento de 1904 ;
- c) as despesas feitas com a aquisição do material rodante accrescido, e com as obras novas da estrada, devidamente autorizadas pelo Governo, inclusive as que foram ou vierem a ser feitas com os melhoramentos referidos na clausula 67 deste contracto ; sendo as despesas resultantes das

obrigações assumidas pela Companhia, em virtude desta ultima clausula, rigorosamente computadas pelo seu custo real, e justificadas perante a Fiscalização, para os efeitos da clausula 81 do presente contracto, mediante a apresentação dos respectivos documentos por ella exigidos.»

Não tendo a Companhia justificado ainda as novas despesas feitas por conta do material rodante que adquiriu depois do contracto de 1911, nem concluido varios melhoramentos começados e suspensos actualmente, continúa sem augmento o capital referido nos relatorios anteriores, representado pela importancia de 1.350:994\$686 :

Contribuição inicial	300:000\$000
Sello proporcional do contracto de 1904.	51:810\$000
Reconstrução da ponte do rio da Varzea	9:064\$239
Augmento da estação de Morretes	6:230\$393
Acquisição e montagem de seis locomotivas	277:296\$520
» » » » trinta vagões de carga.	124:295\$200
Cercas entre Curitiba e Tamanduá	85:500\$099
Officinas de pintura em Curitiba	37:654\$339
Armazen de Ponta Grossa	23:828\$760
Acquisição de seis carros de passageiros	77:328\$847
» » cinquenta vagões de carga	335:668\$090
Triangulo de reversão em Morretes	22:324\$197
	<hr/>
	1.350:994\$686

CAUÇÃO E RESPECTIVO REFORÇO

A primeira parte da clausula XXVIII e o seu § 1º foram mantidos do modo indicado na clausula 63 do novo contracto :

« A Companhia continúa obrigada a reforçar a sua caução actual com o fundo constituido por quotas de 1% de renda bruta, depositadas por semestres vencidos no Thesouro Nacional, em moeda corrente ou apolices federaes; mas a sua responsabilidade, resultante do contracto de arrendamento, além daquela caução, será ilimitada (cl. 85).»

Esta ultima prescreve :

« 85. Verificada a rescisão por alguma das oitos primeiras causas da clausula precedente, não será devida indemnização alguma á Companhia, que, além disso, responderá perante a União por perdas e danos, nos termos do § 2º da clausula 56, e perderá, em favor della, a caução e seus reforços.

Paragrapho unico. Se a rescisão for decretada por motivo de fallencia da Companhia, terá esta, porém, direito a receber da União, após a entrega da estrada, nos termos da clausula 86 :

a) o saldo, que existir da caução e seus reforços ;

b) tantas trigésimas partes do capital referido do § 1º da clausula 78 quantos os annos completos que faltarem para a terminação do arrendamento.»

Isto posto, segue a discriminação annual da caução inicial e dos seus reforços que sommam 667:824\$354 :

Caução inicial	150:000\$000
Reforço em 1905.	29:181\$436
» » 1906.	36:614\$077
» » 1907.	39:264\$700
» » 1908.	41:133\$187
» » 1909.	45:231\$346
» » 1910.	46:823\$568
» » 1911.	60:023\$946
» » 1912.	62:954\$877
» » 1913.	61:336\$764
» » 1914.	45:450\$810
» » 1915.	49:812\$643
	<hr/>
	667:824\$354

RENDA LIQUIDA

Até a data do novo contracto a renda liquida correspondia á differença entre a renda bruta e a somma das despesas de custeio, comprehendidas as quotas do 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.

O § 3º da clausula 44, combinado com o § 2º da clausula 78 do contracto de 1916, modifica o modo de considerar a renda liquida :

« Clausula 44, § 3º. Será considerada como *receita* ou *renda bruta* da estrada a somma de todas as suas rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, arrecadadas pela Companhia; e como *saldo* ou *renda liquida* a differença entre a renda bruta e a somma das despesas de custeio.»

« Clausula 78, § 2º. Constituem despesas de custeio :

1º, as que se acham indicadas nos ns. 1 e 2 da clausula 44, com excepção das obras novas ;

2º, as despesas meúdas, de escriptorio e administração, nomeadamente sellos, estampilhas, telegrammas e impostos ;

3º, a importancia das contribuições pagas ao Governo pela Companhia como preço do arrendamento.

§ 3.º Ficam expressamente excluidos das despesas de custeio :

- a) as multas e as indemnizações de damno ;
- b) os juros e amortização das operações de credito.»

Desta fórma, a renda liquida, que era diferente dos saldos colhidos pela arrendataria antes de 1915, passa a ser igual a taes saldos a partir deste anno. A somma das rendas liquidas annuaes attingem o total de 3.993:383\$294, assim distribuidas :

Em 1905	55:219\$994
» 1906	212:522\$311
» 1907	204:302\$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
» 1914	401:529\$967
» 1915	1.541:660\$830
	<hr/>
	3.993:383\$294

SALDOS

Representam os lucros da arrendataria, que se tornam maiores com a redução temporaria da quota de arrendamento, porquanto, a entrega ao Governo do que a Companhia deixa de pagar no periodo em que as receitas se mantem abaixo de 5.000 contos e de 7.000 contos só se fará quando esta ultima for excedida e sómente com 50 % de excesso. E' a vantagem que lhe resulta do novo contracto e que não é pequena.

O desenvolvimento, porém, das rendas permittirá ao Governo resarcir a importancia não paga presentemente.

Os saldos até 1914 foram calculados de accôrdo com a clausula XII do primitivo contracto, correspondendo á somma da renda liquida, a que já se alludiu, com o fundo especial de 4 %, destinado a melhoramentos da linha e a renovação do material, conforme o § 2º da clausula XXVIII do mesmo contracto, tendo sido tal fundo supprimido pela clausula X do contracto de 1911.

Eis a relação dos saldos verificados desde 1905, os quaes sommam a importancia de 5.865:430\$036 em favor da arrendataria :

Em 1905	61:505\$748
» 1906	358:966\$519
» 1907	351:364\$189
» 1908	355:611\$170
» 1909	408:042\$449
» 1910	506:980\$323
» 1911	1.485:385\$272
» 1912	868:768\$521
» 1913	146:874\$522
» 1914	219:726\$727
» 1915	1.541:660\$850
	<hr/>
	5.865:430\$036

RESULTADOS GERAES

O primeiro trecho da estrada, entre Paranaguá e Morretes, foi inaugurado em 1883, tendo sido aberta ao trafego até Curitiba em 1885, sempre com favoravel tendencia para um trafego relativamente intenso, que não deixou de crescer até 1913. No anno seguinte houve decrescimo brusco da receita, que, felizmente, em 1915, mostrou novamente a sua tendencia para razoavel augmento, que se accusa tambem no 1º semestre do corrente anno.

Os resultados geraes durante 33 annos de trafego podem ser resumidos nos seguintes totaes :

Receita	93.835:169\$690
Despezas	45.566:699\$074
Saldos	48.268:470\$616

A estas importancias correspondem as médias annuaes :

Receita	2.843:489\$990
Despezas	1.380:809\$063
Saldo	1.462:680\$927

No periodo de arrendamento, conforme o quadro annexo teem-se estes resultados :

Receita	51.782:435\$409
Despezas	21.273:388\$133
Saldos	30.509:047\$276

Pelcs algarismos que se seguem póde acompanhar-se o desenvolvimento das receitas no mesmo periodo, a bruta e a liquida :

Em 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	161:811\$279
» 1914	4.545:081\$000	1.588:595\$387
» 1915	4.981:264\$264	436:183\$264

Abstrahindo dos tres annos de 1911, 1912 e 1913, nos quaes a receita foi excepcional, veremos que, sommando ás receitas de 1914 e 1915 as correspondentes ás da linha de Serrinha, respectivamente, de 410:804\$430 e de 615:539\$130, que pertenceriam á Paraná se não existisse aquella linha, obteriamos para a mesma estrada, nos dois annos considerados, as receitas de 4.955:885\$430 e 5.596:803\$394, o que

mostra quanto eram vãos os temores da Companhia, manifestados em fins de 1914 e quanto lucrôu com a vantagem que lhe concedeu, neste sentido, o novo contracto.

Aliás, comparando-se a receita do primeiro anno de arrendamento, c.ija quota era calculada por uma formula excessivamente mais pesada, com a do anno de 1915, acha-se um augmento superior a 70 %.

Póde concluir-se que nunca deixaram de ser animadores os resultados da Paraná que, embora no angustioso momento economico que atravessa o paiz, ella consegue arrecadações cujas proporções de acrescimo não ficam aquem das verificadas na maioria dos outros casos.

COEFFICIENTE DE TRAFEGO

Tanto no periodo da garantia como no de arrendamento, a estrada foi administrada com economia, por vezes exagerada, como aconteceu no anno de 1911, que se caracterizou pela falta de cuidado em todos os serviços, corrigida severamente pela fiscalização, que lutou, igualmente, em 1913, para impedir a reprodução das irregularidades observadas naquelle anno, em que o coefficiente de trafego desceu 33,29 %, o mais baixo de todos até hoje, tendo sido de 37,93 % no anno passado.

No quadro dos « resultados geraes do trafego » encontram-se os coefficientes relativos ao periodo de arrendamento, dando a média de 41,08 %, muito inferior á de 50 %, que a Companhia pretendia justificar, perante o Governo, como necessario ao custeio da estrada, coefficiente que, mesmo depois de conseguir a redução temporaria da quota fixa de arrendamento, ella tratará de não attingir.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Os resultados do trafego nos dois ultimos annos são representados pelos balanços abaixo :

	Anno de 1914	Anno de 1915	Differenças
Receita	4.545:081\$000	4.981:264\$264	+ 436:183\$264
Despeza	2.214:807\$727	1.889:603\$414	- 325:204\$313
Saldo	2.330:273\$273	3.091:660\$850	+ 761:387\$577

Coefficiente de trafego 48,73 %, 37,93 %.

Houve, pois, um augmento de 9,60 % na receita, com um decrescimo de 14,68 % na despeza, ao que corresponde um acrescimo de 32,67 % no saldo.

A redução exagerada da despeza cabem os mesmos commentarios feitos ao tratar da linha de Itararé-Uruguay, quanto aos prejuizos causados a todas as linhas e ao material rodante, pela administração passada, que mais se preocupou em diminuir injustificavelmente as suas despezas do que em cuidar com escriptuloso zelo das boas condições da conservação da estrada.

Se a actual administração persistir na mesma politica prejudicial ao interesse publico, mais tarde saberá quanto lhe ha de custar para a restauração de tudo que se tem deixado estragar sem motivos que justifiquem taes economias.

Addicionando á despeza a quota de arrendamento e de fiscalização, os resultados acima se transformam nos seguintes, que exprimem os prejuizos e lucros da arrendataria :

	Anno de 1914	Anno de 1915	Differenças
Receita	4.545:081\$000	4.981:264\$264	+ 436:183\$264
Despeza	4.764:807\$727	3.439:603\$414	- 1.325:204\$313
Deficit	219:726\$727	—	—
Saldo	—	1.541:660\$850	+ 1.761:387\$577

Como mostra o quadro do « Movimento financeiro », a receita do 1º semestre de 1915 foi de 2.278:227\$608 e a do 2º de 2.703:036\$656 ou mais 424:809\$048, isto é, 18,64 % de augmento.

O mez de maior rendimento foi o de agosto, com 505:521\$823, havendo sido, em 1914, o de janeiro, com 502:051\$539. O que rendeu menos foi o de janeiro, com 306:059\$103, tendo sido, em 1914, o de setembro, com 307:782\$852.

Houve um acrescimo de 9,31 % na despesa do segundo semestre, que foi de 986:845\$323, em relação ao primeiro, que foi de 902:758\$091, ou menos 82:087\$232. O mez de maior despesa foi o de dezembro, com 170:440\$268, contra 236:770\$043 em janeiro de 1914. Ao de fevereiro corresponde a menor despesa, com 137:153\$498 contra 138:828\$577 em setembro de 1914.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

A receita offerece as seguintes parcelas com as respectivas quantidades :

174.207 passageiros.	594:584\$756	11,94 %
3.444.173, toneladas de bagagens e encomendas.	167:809\$594	3,37 %
312.349.049 toneladas de mercadorias.	4.029:939\$297	80,90 %
11.961 animaes.	43:211\$596	0,87 %
23 carros	429\$355	0,01 %
6.039 telegrammas	9:231\$514	0,18 %
Rendas diversas e eventuaes	93:841\$262	1,88 %
Aluguel de vehiculos.	42:266\$890	0,85 %
	<hr/>	
	4.981:264\$264	100,00 %

PASSAGEIROS

Houve uma diminuição de 48.193 passageiros em relação a 1914, com um decrescimo de receita de 161:360\$132. Foram transportados nos dois annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros de 1ª classe.	60.585	51.034
» » 2ª »	161.815	123.173
» » ambas as classes	222.400	174.207
Passageiros-kilometro de 1ª classe.	5.810.227	4.593.583
» » » 2ª »	11.485.407	8.375.860
» » » ambas as classes.	17.295.634	12.969.443

BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Deu-se tambem um decrescimo de 682,868 toneladas no transporte de bagagens e encomendas em relação a 1914, cuja quantidade foi de 4.127,041 toneladas, com a receita de 208:293\$275 ou mais 40:483\$081 do que em 1915.

MERCADORIAS

Houve um acrescimo de 685:117\$534 em relação á receita proveniente do transporte de mercadorias em 1914, que foi de 3.344:821\$763. Os generos que mais avultaram nos dois annos são :

	Anno de 1914 Toneladas	Anno de 1915 Toneladas
Madeiras	46.379,290	79.431,181
Matte	43.748,760	63.196,732
Lenha	31.073,470	34.880,645
Pedras.	14.694,480	13.218,035
Farinha de tigo.	10.953,840	10.564,060
Sal.	6.453,270	8.147,509
Assucar	9.859,920	6.453,587
Tijolos e telhas	7.850,580	5.250,445
Fructas, queijos, etc.	3.773,210	4.805,530
Milho	2.803,300	3.731,042
Arroz	2.362,260	2,953,561

Ferragens.	20.268,070	2.807,710
Aguardente	3.713,890	2.562,792
Especiarias	2.191,010	2.223,570
Feijão	1.145,290	2.165,369
Farinha de mandioca	1.739,190	2.123,789
Cerveja	1.303,990	2.106,231
Kerosene	1.522,680	1.782,754
Café	1.271,900	1.469,913
Tecidos do paiz	927,570	1.035,623

Por essas nomenclaturas verifica-se o grande augmento que houve no transporte de madeiras e herva-matte, o que explica o accrescimento da receita de 1915. Realmente, a herva-matte produziu 1.274:941\$330 e as madeiras 311:132\$399, em 1914; as rendas das mesmas mercadorias, em 1915, foram 1.845:788\$240 e de 625:116\$840, com uma differença para mais de 884:831\$351, relativamente ás sommas das duas parcellas em cada anno.

Tal differença cobre vantajosamente as que se deram entre os generos, cujo transporte diminuiu em 1915. A rubrica « ferragens » offreu a maior reduccão, o que se deve attribuir ao retrahimento da respectiva importação em consequencia da guerra européa.

O numero de toneladas-kilometro foi de 36.035.971 em 1915 ou mais 6.395.864,001 toneladas do que em 1914 cujo numero foi de 29.640.106,999 toneladas.

ANIMAES

Foram transportados mais 1.195 animaes do que em 1914, com um decrescimo, porém, de receita de 666\$083.

TELEGRAPHO

Houve uma reduccão de 2:895\$533 em relação a 1914, cujo numero de telegrammas foi de 6.208, ou mais 169 do que em 1915.

RENDAS DIVERSAS E EVENTUAES

Comprehendem as substituições das notas de expedição, a armazenagem, os bilhetes de ingresso e outras rendas eventuaes, somman lo tudo 93:841\$262 ou mais 4:877\$443 do que em 1914.

O aluguel de vehiculos a outras estradas produziu menos 48:286\$194 do que em 1914, cujo rendimento foi de 90:503\$084.

RECEITAS KILOMETRICAS

As receitas por kilometro nos dão os seguintes algarismos nos dois annos considerados :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros	1:812\$817	1:460\$893
Bagagens e encomendas.	499\$504	412\$308
Mercadorias	8:021\$155	9:901\$546
Animaes	105\$223	106\$171
Carros.	1\$318	1\$055
Telegrapho	29\$083	22\$682
Diversas e eventuaes	430\$375	334\$293
	<hr/>	<hr/>
	10:899\$474	12:238\$948

PRODUCTOS MEDIOS

O questionario estatístico nos fornece estes elementos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros embarcados	3\$399	3\$413
” transportados a um kilo- metro	\$044	\$046
Tonelada de mercadoria transpor- tada	41\$878	42\$903
Tonelada de mercadoria transpor- tada a um kilometro.	\$113	\$112
Receita por trem kilometro	7\$048	8\$091
” ” unidade de trafego	\$044	\$052

TARIFAS

Já foi tratado o assumpto quando se relatou a linha de Itararé-Uruguay. A clausula 71 do novo contracto manda applicar á Paraná as prescripções da clausula 34, referentes á applicação do mesmo systema de tarifas.

O final da clausula X do contracto de 7 de agosto de 1915 prescreve a observancia do disposto nos paragraphos da clausula XIX do de 13 de dezembro de 1904. Taes paragraphos foram mantidos salvo o seguinte :

§ 3.º Annualmente, se a renda liquida indicada na alinea b da clausula X e pertencente ao arrendatario exceder de doze por cento (12 %) sobre o capital de que trata a mesma clausula X, augmentado de um fundo de movimento fixado em cem contos de réis (100:000\$), far-se-á uma redução das tarifas de modo a procurar obter uma diminuição na renda geral, até trinta por cento (30 %) do excesso dos juros além de doze por cento (12 %), durante o mesmo anno.

Nessa redução serão contempladas em primeiro logar as tarifas relativas aos generos de produção nacional.

Essa redução não será mantida no anno seguinte áquelle em que ella vigorar, se os juros do capital acima indicados forem inferiores a doze por cento (12 %) durante o mesmo anno.

O n. 1 da clausula I do contracto de 31 de dezembro do 1911 havia prescripto a redução das tarifas da Paraná e a sua applicação a todas as linhas da réde da Companhia, de conformidade com as bases annexas ao mesmo contracto e as disposições da sua clausula 2ª, mantidas pela citada clausula X do novo contracto, salvo as letras k, m e n, comquanto a estas duas ultimas não se faça referencia alguma, sendo, porém, a sua eliminção a consequencia da facultade concedida á Companhia « de propôr ao Governo dentro do praso de um anno as modificações que julgar necessarias », como ficou tambem estabelecido pelo § 4º da clausula 34 do contracto de consolidação.

Em vista do exposto e como consequencia da uniformisação das tarifas, não se poderia manter o § 2º da clausula XIX do contracto de 1904, pois, qualquer redução nas tarifas decorrente deste dispositivo iria influir em toda a réde, ao que não é obrigada a Companhia.

Deve acrescentar-se, entretanto, que se approxima o termo do praso marcado para a Companhia apresentar as modificações que julgar necessarias, parecendo que espontaneamente ella não se resolva a isso, a não ser que proponha novamente reduções como as do anno passado, que não exprimem coisa alguma, como a pratica já demonstrou.

Aliás, a Companhia é obrigada a fazer a revisão das tarifas de tres em tres annos e, como a ultima foi feita em 1911, poder-se-á exigir nova revisão.

IMPOSTO DE TRANSITO

Devido ao novo regulamento, apesar do decrescimo da receita, o imposto de transporte rendeu 86:417\$300 ou mais 43:096\$150 do que em 1914.

PERCURSOS MEDIOS

Os percursos medios são representados como segue :

	Anno de 1914 Kilometros	Anno de 1915 Kilometros
Passageiros de 1ª classe.	95,902	89,475
» » 2ª »	70,979	68,000
» » ambas as classes	77,768	74,448
Bagagens e encomendas	105,400	77,400
Mercadorias	105,248	115,300
Animaes	114,100	118,900

RECEITAS DAS ESTAÇÕES

Eis o confronto entre diversas estações nos dois ultimos annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Curityba.	1.498:130\$825	1.430:300\$786
Ponta Grossa	481:069\$050	1.210:752\$755
Rio Negro	158:686\$324	407:238\$330
Antonina	534:602\$560	336:234\$020
Paranaguá	521:368\$647	332:933\$710
Serrinha	64:727\$570	264:519\$935
Porto D. Pedro II.	444:657\$330	254:350\$400
Morretes	127:517\$360	101:444\$220
Palmeira.	60:901\$800	89:829\$430
Porto Amazonas	86:606\$500	—
Piraquara	84:791\$190	80:087\$970
Lapa.	51:640\$040	54:967\$340
Araucaria	44:559\$580	52:820\$390
Portão	41:733\$720	45:674\$660
Guajuvira	39:247\$720	42:287\$240
Campo do Tenente	43:567\$326	37:407\$160
Balsa Nova.	35:995\$080	35:139\$300
Bariguy	12:279\$540	24:972\$950
Alexandra.	28:418\$450	22:726\$910
Pinhaes	11:638\$820	21:972\$410
Roça Nova	7:967\$380	12:170\$420
Nova Restinga	2:003\$630	3:548\$846
Porto de Cima.	4:345\$990	2:591\$350
Lago	2:075\$970	1:759\$070
Tamanduá	1:558\$310	1:616\$200
Restinga Secca.	2:682\$690	225\$440

O exame dos dados acima nos mostra que a principal estação da estrada, que é a de Curityba, soffreu um pequeno decrescimo em 1915; em compensação houve um forte salto na receita da estação de Ponta Grossa, onde a Paraná entronca com a linha de Itararé-Uruguay. Da mesma fórma houve um favoravel acrescimo na do Rio Negro, onde se dá o entroncamento com a linha de S. Francisco, notando-se que, como se verifica no relato rio desta ultima, em consequencia do seu desenvolvimento a sua estação na mesma cidade teve igualmente um augmento muito sensivel, cuja influencia se fez sentir sobre os portos de Paraná, como se nota pela diminuição das rendas de Antonina, Paranagua e Porto D. Pedro II.

Realmente, sommando as receitas das tres estações acham-se os totaes de 1.520:628\$537 para 1914 e de 923:518\$130 para 1915, ou menos 597:110\$407, differença coberta vantajosamente pela estação de Ponta Grossa.

Na: outras estações nada ha digno de menção e pouco exprimem as oscillações de um anno para outro. E' preciso lembrar apenas que desapareceu da Paraná, em 1915, a estação de Porto Amazonas, cuja receita passou a percencer á do mesmo ponto na linha de Serrinha.

As receitas de Tamanduá, Restinga Secca e Nova Restinga provam a insignificancia do movimento do antigo trecho de Serrinha ao kilometro 124 + 349 da linha de Curitiba a Ponta Grossa, trafegado por um unico trem por semana nos dois sentidos.

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

No quadro relativo ás despesas de custeio nota-se apenas um accrescimo de 59:063\$349 em relação a 1914, na « Administração Central e direcção geral ». Todas as outras divisões soffreram reduções, sendo de 78:726\$461 para o trafego, de 164:845\$956 para a locomoção e officinas e de 140:725\$245 para a via permanente e edificios, o que representa uma differença de 325:204\$313 para as quatro divisões.

A despesa de custeio propriamente dito decompõe-se nas seguintes parcelas para os dois ultimos annos :

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
Administração central e direcção geral	175:480\$944	7,94 %	234:544\$293	12,42 %
Trafego	568:212\$540	25,65 %	489:480\$079	25,60 %
Locomoção e officinas	863:978\$843	39,00 %	699:162\$887	37,00 %
Via permanente e edificios	607:135\$400	27,41 %	466:410\$155	24,68 %
Totaes.	2.214:807\$727	100,00 %	1.889:603\$414	100,00 %

Este confronto vem confirmar o que já se expoz com referencia ao intuito que predominou na administração de 1915, pois que, a divisão em que houve accrescimo de despesa foi a de administração, talvez a unica em que se justificaria certa economia.

DESPEZAS KILOMETRICAS

As despesas por kilometro nos dão os algarismos que seguem para os dois ultimos annos, tendo havido uma redução de 668\$540 em 1915 :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Administração central e direcção geral.	420\$817	576\$274
Trafego.	1:362\$620	1:202\$666
Locomoção e officinas	2:071\$892	1:717\$841
Via permanente	1:455\$960	1:145\$968
Total.	5:311\$289	4:642\$749

DESPEZAS MEDIAS

Offerecem os seguintes resultados :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiro transportado a um kilometro.	\$020	\$017
Tonelada de mercadoria transportada a um kilometro.	\$060	\$043
Custo do trem kilometro.	\$434	\$069
Despesa por unidade de trafego	\$021	\$020

NUMERO DE TRENS

Foi de 10.279 o numero de trens em 1915, ou menos 20 do que no anno anterior, tendo sido igualmente de 615.659 kilometros o respectivo percurso, como se vê pelos dados abaixo :

	ANNO 1914		ANNO DE 1915	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros.	1.338	172.644 ^k	1.097	133.046 ^k
» mixtos.	2.725	146.116	2.365	118.231
» de cargas	6.236	326.125	6.817	364.382
	10.299	644.885	10.279	615.659

Houve ainda 320 trens em serviço do lastro e outros não retribuidos, com o percurso de 13.282, contra 463 em 1914 com o percurso de 59.328.

DESPEZAS DA 2ª DIVISÃO

Importaram em 489:486\$079 as despesas dos serviços do trafego propriamente dito, sendo :

	Possol	Material	Total
Serviço central . . .	33:669\$622	1:823\$928	35:493\$550
» dos trens. . .	76:828\$545	30:606\$813	107:435\$358
» das estações. . .	313:953\$538	32:603\$633	346:557\$171
Totaes.	424:451\$705	63:034\$374	489:486\$079

HORARIO EM 31 DE DEZEMBRO

No relatório da linha de Itararé-Uruguay falou-se na condemnação dos horarios propostos pela Companhia em requerimento de março de 1915.

Logo depois, em 30 de abril, a Companhia fez nova proposta, ainda condemnada pela fiscalização, que estudou o assumpto com todo o cuidado.

Finalmente, em data de 9 de setembro, a Companhia apresentou outros horarios, resultantes do accordo a que chegou esta Inspectoria com a Administração, e que satisfaria plenamente se não fossem os atrasos, quasi diarios, com que chegam a Curitiba os expressos vindos de S. Paulo. Aliás, a culpa não cabe á Viação de São Paulo-Rio Grande, senão á da Sorocabana, que é onde se dão os atrasos, fazendo os trens chegarem a Itararé sempre depois da hora.

São insistentes as reclamações do publico contra tal demora, que não se soube corrigir ainda, apesar da decidida intervenção do 8º Districto de fiscalização. Quando a demora é de mais de duas horas, fazem-se partir no horario os trens de Ponta Grossa, a fim de não prejudicar os passageiros que circulam entre aquella cidade e Curitiba, dando-se mais um trem para os passageiros que vão de S. Paulo a Curitiba.

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

Ao discutir o contracto de consolidação, o delegado da Companhia não a julgou obrigada senão a fornecer o material de que cogitava a clausula IV do contracto de 31 de dezembro de 1911, reproduzida no n. 2 da clausula 67 do novo contracto que consubstancia todos os anteriores.

Os delegados do Governo, interpretando a clausula VII do accôrdo de 7 de agosto de 1915, acceitaram aquella opinião, que importa em uma redução de 100 vagões na quantidade estabelecida pelo decreto n. 9.947, de 18 de dezembro de 1912, notando-se que havia sido a Companhia a primeira que propoz tal elevação, refugada ultimamente. Assim, a obrigação contractual da Companhia consiste no fornecimento do seguinte material :

- 25 carros de passageiros de 1ª classe.
- 2 carros dormitórios.
- 2 carros restaurantes,
- 1 carro para administração.
- 10 carros para bagagem, correio e chefe de trem.
- 400 vagões diversos para mercadorias de capacidade não inferior a 2½ toneladas.
- 10 locomotivas do typo Mallet.
- 10 locomotivas do typo Ten Wheel.

Segundo o questionario é este o material que esteve em serviço durante 1915 :

Locomotivas do typo « Tender »	2
» » » « Consolidation »	12
» » » « Mogul »	10
» » » « Ten Wheel »	9
» » » « Mallet »	7
Carros de administração	5
» » passageiros de 1ª classe	10
» » » 2ª »	12
» » » mixtos	8
» » correio e bagagem	10
Vagões fechados para mercadorias	380
» plataforma	102
» de lastro	123

E' lastimavel que se deixasse encostado grande numero de vagões e algumas locomotivas, qua a nova Administração é obrigada a restaurar completamente.

OFFICINAS

Nellas se fazem as grandes reparações de todas as locomotivas da rede, apesar da falta de espaço e até de machinismos novos para impulsionar os varios serviços. A Companhia submetteu ao Governo em 1913 um projecto completo de novas officinas, o qual foi approved pelo decreto n. 10.472, de 8 de outubro do mesmo anno, ficando, porém, a sua execução adiada por um periodo de dez annos.

A indevida economia feita neste departamento, em prejuizo da conservação do material, e que se veiu manifestando desde 1913, ainda mais accentuada foi no anno aqui relatado, pois as sommas de 264:217\$600 e 346:637\$746, gastas em 1913 e 1914, corresponde a de só 238:132\$815, relativa a 1915.

Os gastos das officinas nesse anno discriminam-se do modo seguinte:

	Pessoal	Material	Total
Mestre, contra-mestre, chefe de deposito, machinista do motor, apontador e guardas noturnos	13:088\$750	—	13:088\$750
Reparação de locomotivas	50:579\$979	28:304\$084	78:884\$063
» » carros de passageiros	12:100\$521	8:425\$648	20:526\$169
» » » de bagagem e correio	3:371\$096	1:084\$811	4:455\$907
» » » vagões de cargas	38:080\$625	24:315\$573	62:396\$198
Vistoria do material rodante	13:446\$613	389\$014	13:835\$627
Conservação dos machinismos e ferramentas das officinas	3:210\$888	3:215\$882	6:426\$770
Serviços feitos para as outras divisões	5:991\$469	—	5:991\$469
Combustivel	—	3:520\$932	3:520\$932
Lubrificante e estopa	—	137\$333	137\$333
Iluminação	—	18\$091	18\$091
Despezas diversas	—	28:851\$836	28:851\$836
	<hr/> 139:869\$911	<hr/> 98:262\$904	<hr/> 238:132\$815

DESPEZA DA 3ª DIVISÃO

Os gastos com a locomoção e oficinas importam em 699:162\$887, sendo:

	Pessoal	Materiais	Total
Serviço central.	19:570\$199	1:180\$719	20:750\$918
Tração	91:087\$676	349:191\$478	440:279\$154
Officinas e deposito	139:869\$911	98:262\$904	238:132\$815
	<hr/> 250:527\$786	<hr/> 448:635\$101	<hr/> 699:162\$887

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

O numero medio de locomotivas, durante o anno, em serviço do trafego foi de 38 com um percurso total de 890.385 kilometros, dando pois um percurso médio de 23.431 kilometros.

Em serviço de lastro e outros, o numero medio de locomotivas foi de dois com um percurso medio de 4.336 kilometros correspondendo a um total de 8.678 kilometros.

O percurso das locomotivas distribue-se da seguinte maneira:

Locomotivas que percorreram até 10.000 km	12
» » » de 10.001 a 30.000 km	8
» » » » 30.001 a 50.000 km	17
» » » mais de 50.000 km.	1

COMBUSTIVEL

O consumo de combustivel durante o anno foi de 4.677,174 de carvão na importancia de 166:106\$891 e 62.447^{m3} de lenha, importando em 172:483\$697.

Por locomotiva-kilometro o consumo foi de 4^k,9 ao preço de \$167,3 para o carvão e de 0^{m3},087 no valor de \$209,4 para a lenha.

O preço do carvão variou entre 40\$156 e 41\$750 a tonelada, e o de lenha entre 2\$420 e 3\$377 o metro cubico.

LUBRIFICAÇÃO

A lubrificação, feita exclusivamente a oleo, consumiu 11.264 litros no valor de 5:979\$188. Por locomotiva-kilometro consumiram-se 0^l,0144 no valor de \$006,7. A despeza com estopa attingiu a 1:021\$591 correspondente a 2.137 kilos; por locomotiva-kilometro o consumo foi de 0^l,0022 no valor de \$001,5.

CONSERVAÇÃO DA LINHA E DOS EDIFICIOS

Comquanto descuidada como as das outras linhas, entretanto, a Paraná não se resentiu de forma tão sensivel da falta de conservação, sendo satisfactorio o estado do leito entre Curitiba e Paranaguá.

Entre Curitiba e Serrinha peorou muito a conservação durante o anno de 1915, o que deu lugar a varios descarrilhamentos, que a Companhia attribue ao facto dos trilhos antigos não supportarem mais o peso das novas machinas. Por isso, procede-se actualmemente a substituição daquelles trilhos por outros de maior peso, como prescreve a letra a do n. 1 da clausula 67 do novo contracto e nos termos do aviso n. 135, de 9 de junho, sendo o unico melhoramento em execução de todos os que estão approvados.

Acha-se igualmente em estado pouco satisfactorio o ramal de Antonina, no qual se notam a falta de limpeza do leito, das valletas obstruidas e, o que é mais importante, do nivelamento da linha, por este motivo, cheia de juntas arriadas.

Dos mesmos defeitos se resente o antigo trecho de Serrinha a Nova Restinga por Tamanduá, no qual, aliás, podem ser tolerados por ser reduzidissimo o movimento.

Durante o anno foi insufficiente a substituição dos dormentes e não é pequeno o numero dos que se acham em mau estado.

O mesmo regimen de exagerada economia, tão profligado pelo 8º Districto, prevaleceu ainda na Paraná, tendo-se reduzido a 0.57 o coeeficiente de trabalhadores por kilometro, o que trouxe em resultado as más condições de alguns trechos, que se trata de reparar presentemente.

Quanto ás obras de arte pode dizer-se que, exceptuadas as mais importantes do trecho de Morretes a Roça Nova, na Serra do Mar, todas as outras carecem de pintura e de limpeza n s seus apparatus de dilatação.

Os edificios e dependencias melhoraram algum tanto no anno passado, relativamente ao anterior, pois alguns foram pintados e varios receberam os reparos de maior urgencia.

As estações de Paranaguá e Antonina continuam insufficientes para o movimento de passageiros e commercial dessas cidades maritimas, não tendo ainda a Companhia construido as novas estações, cujos projectos foram approvados pelo decreto n. 41.040, de 5 de agosto de 1914, importando em 76:244\$331 o custo de cada uma.

SERVIÇOS EXECUTADOS

Durante o anno foram feitos os seguintes:

Lastro ordinario	15.064 ^m
» de pedra.	3.366
Niveamento da linha	164.752 ^m
Repregação	145.215
Abertura de valletas	1.104 ^m
Desobstrução de valletas.	108.255 ^m
Capinação	1.512.910 ^m
Roçada	133.250
Dormentes substituidos	34.620
Trilhos substituidos	78
Parafusos substituidos.	24.046
Grampos	106.139
Chapas de junção substituidas.	1.761
Postes telegraphicos substituidos	96

DESPEZA DA 4ª DIVISÃO

Despenderam-se 466:410\$155 na conservação da linha, edificios e dependencias, sendo:

	Pessoal	Mateal	Total
Serviço central.	31:370\$634	2:763\$399	34:134\$033
Conservação da linha.	297:202\$225	117:148\$793	414:351\$018
Edificios e dependencias.	10:160\$900	7:764\$204	17:925\$104
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	338:733\$759	127:676\$396	466:410\$155

ATRAZOS DOS TRENS

Dos 3.462 trens de passageiros e mixtos que correram durante o anno, 56 ou 1,62 % soffreram atrasos que variaram de 15 minutos a 8 horas, conforme a relação abaixo:

Atrasos de 10 ^m a 1 hora.	37
» » 1 ^h a 2 horas	9
» » 2 ^h a 3 »	6
» » 3 ^h a 4 »	2
» » 4 ^h a 5 »	1
» » 7 ^h a 8 »	1

Desses atrasos, quatro provem de descarrillamentos de trens de passageiros, 13 de descarrillamentos de trens de carga e cruzamento, com estes, 13 são devidos á

Sorocabana, sete á linha de Itararé-Uruguay, cinco não tem causa justificada e os res antes são devidos a causas diversas, taes como: desarranjos nas locomotivas, demora proveniente da carga e descarga de mercadorias nos trens mixtos, demora no supprimento de combustivel, queda de barreiras e outras de somenos importancia.

ACCIDENTES

Occorreram durante o anno: 15 descarrillamentos, sendo quatro em trens de passageiros e 11 em trens de carga; seis abalroamentos, sendo dous entre trens de passageiros e de cargas em movimento nas estações e quatro entre trens de carga; tres incen li s; avarias em dous locomotivas e em um automovel de linha. Em nenhum desses accid ntes houve desastre pessoal a lamentar e os danos só attingiram o material e a linha.

Dois guarda freios cahiram dos carros em que viajavam, ficando um levemente ferido e o outro gravemente.

De tres pessoas mortas, duas pertenciam á propria estrada, sendo um empregado do almoxarifado que ficou esmagado entre dois vagões quando em manobra no pateo da estação e a outra um guarda freio encontrado na linha, parecendo ter sido apinhado por um trem. A terceira victima é um estranho que se achava deitado na linha, em estado de embriaguez, tendo sido colhido pela locomotiva sem que houvesse tempo de evitar o desastre.

Estrada de Ferro D. Thereza Christina

EXTENSÃO EM TRAFEGO 118km,096

CONTRACTO DE CONSOLIDAÇÃO

O contracto de 7 de agosto de 1915 nenhuma referencia faz a esta estrada, que constitue, entretanto, a 3ª parte do contracto de consolidação de 24 de janeiro de 1916, apesar do desejo da Companhia de não incluir neste ultimo o que foi celebrado com o engenheiro Elmar Lawrence Gerthell, conforme o decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, ligeiramente modificado pela clausula VII do decreto numero 7.928, de 31 de março de 1910.

Póde dizer-se que não se encontra no contracto deste anno disposição alguma que não exista implicita ou expressamente nos anteriores, salvo modificações de redacção e a adaptação de certas clausulas que podem ser communs ao regimen de garantia e ao de arrendamento.

As linhas de ligação com a viação ferrea do Rio Grande do Sul e com a linha de S. Francisco passaram a constituir a linha de S. Francisco a Porto Alegre, a que se refere a letra d da clausula 8 do contracto de consolidação, a construir independentemente de qualquer accrescimento de responsabilidade da União.

As condições estatuidas na clausula 97 não são mais do que a reproducção das que existiam nos contractos de 1906 e 1910. Tal clausula prescreve :

« A Companhia fica obrigada a manter o ramal de Laguna de modo a satisfazer ás necessidades do respectivo trafego o bem assim a prolongal-o até ao cães, realizando os melhoramentos que facilitem o commercio local.

§ 1.º A Companhia poderá, outrosim, mediante accôrdo com o Governo :

- a) supprimir o trecho do porto de Imbituba até o entrocamento com o ramal da Laguna ;
- b) transferir as officinas existentes naquelle porto para onde melhor convier ;
- c) aproveitar os materiaes do trecho supprimido para o estabelecimento de ramaes que se dirijam ás minas de carvão ;
- d) substituir os trilhos actuaes da estrada por outros mais pesados ;
- e) mudar o systema de tracção, substituindo-o pelo de tracção electrica ;

f) construir novas linhas ou dobrar as actuaes por toda a extensão da estrada, nas zonas em que taes obras se tornarem precisas.

§ 2.º A Companhia terá preferencia, em igualdade de condições, para a construção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego da linha arrendada e de quaesquer estradas de ferro que partirem do porto concedido ou devorem terminar neste porto, qualquer que seja sua direcção, resalvados, em todo caso, os direitos adquiridos por concessão anterior.»

A clausula 99 refere-se ao inventario da propriedade arrendada e ao pagamento dos materiaes existentes no almoxarifado por occasião da entrega da estrada á Companhia.

As clausulas 100 e 101 estabelecem o preço de arrendamento e o prazo do recolhimento da respectiva quota.

As disposições relativas ao porto a construir em Massiambú ou em ponto do littoral fronteiro a Florianopolis constituem um capitulo á parte e tambem nada apresenta de novo com relação aos contractos anteriores.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Apezar de mais favoraveis os resultados do trafego, continúa a estrada a ser fonte de pesados *deficits* para a Companhia, como tambem o foi para o Governo durante o periodo da garantia e enquanto permaneceu sob sua administração, antes de tornar-se effectivo o contracto de arrendamento.

E' de crer melhorasse a situação da linha actualmentemente em trafego se ella fosse prolongada para o interior. A não ser assim continuará a ser pesado para quem tiver de administral-a, sem probabilidade de conseguir vantagem alguma da sua exploração.

Como prova disto, basta mostrar os resultados do ultimo decennio:

Annos	Receitas	Despezas	Deficits	Coefficiente de trafego
1906	111:687\$040	326:938\$076	215:251\$036	292,72 %
1907	101:953\$140	341:183\$946	239:232\$806	334,64 %
1908	122:717\$680	324:644\$117	201:926\$437	264,54 %
1909	133:468\$725	306:711\$844	173:243\$119	229,80 %
1910	145:181\$600	293:365\$773	148:184\$173	202,07 %
1911	186:129\$016	312:019\$883	125:890\$867	167,64 %
1912	162:251\$140	331:723\$970	169:472\$830	204,45 %
1913	168:164\$786	309:392\$694	141:227\$908	183,98 %
1914	155:689\$971	284:988\$371	129:298\$400	183,04 %
1915	180:937\$991	274:599\$115	93:661\$124	151,76 %
	1.468:181\$089	3.105:569\$789	1.637:388\$700	

QUOTAS DE ARRENDAMENTO

As clausulas 100 e 101 do contracto de arrendamento prescrevem :

« O preço do arrendamento será constituído :

a) nos cinco primeiros annos, a contar de 1912, pela quota correspondente a 1 % (um por cento) da renda bruta annual de todas as linhas que se acharem em trafego durante o referido prazo ;

b) durante os 10 annos que se seguirem áquelles pela quota de 2 1/2 por cento da mesma renda ;

c) durante o resto do prazo do arrendamento pela quota de 5 % da referida renda.

Paragrapho unico. A responsabilidade do Governo pelo terço do *deficit* annual nos dois primeiros annos do arrendamento, limitado em cada um delles ao de 1909, compensar-se-á com a obrigação da Companhia, constante do paragrapho unico da clausula 99, para o effecto de ser effectuado o pagamento do saldo devedor. » (C'.100.)

« O preço do arrendamento será pago por semestres vencidos, dentro dos 10 dias seguintes ás respectivas tomadas de contas.

Paragrapho unico. Se a Companhia deixar de fazer os referidos pagamentos dentro dos 30 dias seguintes aos termos dos respectivos prazos, ficará constituída em mora, *ipso jure*, e como tal obrigada ao juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente aquella quantia, e seus juros. »

Em virtude do disposto, a Companhia começou a pagar as quotas de arrendamento no 2º semestre de 1912, as quaes produziram até fins de 1915 o total de 5:899\$146, sendo

2º semestre de 1912	831\$220
Anno de 1913	1:681\$648
» » 1914	1:556\$899
» » 1915	1:809\$379
	<hr/>
	5:899\$146

QUOTA DE FISCALIZAÇÃO

Além da quota de arrendamento, a Companhia contribue annualmente para as despesas de fiscalização com a quantia de 18:000\$, em prestações semestraes adiantadas, pagas até o dia 30 do primeiro mez do semestre a que respeitam, applicando-se, no caso de falta, a disposição do paragrapho unico da clausula 101, conforme prescreve a clausula 105 do contracto de consolidação.

PAGAMENTO DOS MATERIAES DO ALMOXARIFADO

Havendo o paragrapho unico da clausula 99 estabelecido que subsistiria:

« a responsabilidade da Companhia pelo valor dos materiaes do almoxarifado a que se refere a clausula 22ª do decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, observada a regra estabelecida no paragrapho unico da clausula 100 »

a Companhia pagou ao Governo a quantia de 74:006\$814, conforme comunicação opportunamente apresentada a esse Ministerio.

Pela letra a da clausula VII do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, o Governo havia ficado obrigado a contribuir nos dois primeiros annos do arrendamento com um terço do *deficit* annual não excedente ao do anno de 1909.

Ora, o *deficit* daquelle periodo attingiu 281:913\$487, conforme as respectivas tomadas de contas:

<i>Deficit</i> no 2º semestre de 1910	36:972\$168
» » anno » 1911	125:890\$867
» » 1º semestre » 1912	99:050\$452
	<hr/>
	281:913\$487

Sendo de 93:971\$162 o terço de tal *deficit* e de 167:977\$976 a importancia a pagar pelo valor dos materiaes de almoxarifado, o balanço das duas quantias é justamente 74:006\$814, que a Companhia recolheu a s cofres publicos no dia 12 de abril do corrente anno, ficando assim exonerada de todo e qualquer compromisso neste sentido.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Pel quadro referente aos resultados do trafego, no ultimo decennio, verifica-se que a receita de 1915 foi a segunda em valor neste periodo, tendo havido um aumento de 25:248\$020 em relação a 1914.

As receitas dos dois annos apresentam estes elementos:

	ANNO DE 1914			ANNO DE 1915		
	Quantidades	Importancias	%	Quantidades	Importancias	%
Passageiros	51.458	54:784\$640	35,19	56.726	54:482\$400	30,11
Bagagens e encomendas	631 ^t	42:470\$740	8,01	740 ^t 915	43:258\$900	7,33
Mercadorias	13.183 ^t	64:747\$020	41,59	17.217 ^t 252	82:921\$340	43,83
Animaes	1.433	3:105\$660	1,99	1.666	3:693\$900	2,04
Carros	18	99\$660	0,06	32	183\$860	0,10
Telegrammas	3.681	3:596\$300	2,31	5.645	5:882\$220	3,25
Armazenagem	—	196\$720	0,13	—	366\$740	0,20
Rendas diversas	—	16:689\$231	10,72	—	20:148\$571	11,14
		155:689\$971	100,00		180:937\$991	100,00

Os dados relativos ás quantidades, assim como outros referidos neste relatorio, são extrahidos dos quadros semestraes e talvez soffram ligeiras alterações no questionario de 1915, que ainda não foi apresentado ao 2º Districto.

PASSAGEIROS

Foram transportados :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros do 1ª classe	4.825	3.859,5
» » 2ª »	46.633	52.866,5
» kilometro de 1ª classe	159.139	137.581
» » » 2ª »	1.135.615	1.287.150
» » » ambas as classes	1.294.754	1.424.731

MERCADORIAS

Foi a rubrica que apresentou maior augmento o qual attingiu 18:176\$320 em relação a 1914, não merecendo especial menção as outras verbas de receita.

O numero de toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro foi de 927.473 em 1915 e de 720.871 em 1914.

RECEITAS KILOMETRICAS

Consideradas em relação á extensão de 118^k,096 dão os seguintes resultados nos dois ultimos annos :

	Anno de 1914	Anno de 1915
Passageiros	463\$899	461\$340
Bagagens e encomendas	105\$598	112\$272
Mercadorias	548\$257	702\$152
Animaes	26\$298	31\$279
Carros	5844	1\$557
Telegrapho	30\$452	49\$809
Armazenagem	1\$666	3\$105
Rendas diversas	141\$319	170\$612
	1:318\$333	1:532\$126

NUMERO DE TRENS

Circularam durante o anno mais dois trens do que em 1914, com menor percurso, porém, de 9.385 kilometros, sendo :

	ANNO DE 1914		ANNO DE 1915	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Trens de passageiros	20	777	16	760
» mixtos	1.026	76.024	940	61.794
» de carga	33	619	50	1.870
» » lastro e não retribuidos	602	12.872	667	16.221
	16.681	90.292	1.679	80.907

MATERIAL RODANTE

E' insufficiente o numero de locomotivas, pelo estado em que se encontram, pois, das sete adquiridas ha mais de 30 annos, tres estão inutilizadas apesar de continuarem em serviço, e as outras resentem-se do seu longo uso.

Em 1910 a Companhia foi autorizada a adquirir duas locomotivas do typo « Mogul », não tendo até hoje dado cumprimento a esta medida necessaria.

Pelo aviso n. 190, acaba de ser determinado que cumpre á Administração da Companhia reparar as duas locomotivas, que teem estado a serviço da « Southern Brasil Lumber and Colonization Company », e depois transferil-as para a Estrada D. Thereza Christina. Esta providencia vai produzir, sem duvida, o necessario augmento dos elementos de tracção, concorrendo para sanar as difficuldades de composição de trens com que luta o seu trafego pela escassez de material.

O material de transporte consta do seguinte:

Carros de passageiros de 2ª classe	4
» » » mixtos	4
Vagões para o correio	2
» » bagagem	6
» » animais	16
» fechados para mercadorias	37
» abertos para mercadorias	43
» para lastro	55

Todo o material, que seria bastante para o reduzido trafego da estrada, resente-se igualmente do seu longo uso, por ter sido adquirido na mesma epoca que as locomotivas.

Como no meu relatorio de 1914, reproduzirei ainda as palavras do illustre e distincto engenheiro chefe do extincto 13º Districto, as quaes exprimem bem a situação da estrada:

« Attenta a circumstancia de ser esta estrada uma fonte de *deficit*, 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. »

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Foi o seguinte durante 1915:

Trens de passageiros	Km.
» mixtos	1.553
» de cargas	61.263
» em serviço do lastro e outros	1.870
Locomotivas escoteiras em manobras	16.221
	47.587
	<hr/> 128.494

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Foi o seguinte no mesmo anno:

Cavão de pedra (kilos)	58.689
Lenha (m ³).	4.856
Uleo (litros)	2.966
Graxa (kilos)	63
Estopa (idem).	500

A despeza total importou em 17:037\$341.

CONSERVAÇÃO DA LINHA E EDIFICIOS

Até outubro a Companhia procurou manter a estrada em regular estado de conservação, tendo em conta a sua precaria situação quanto aos insignificantes resultados do trafego. Daquelle mez em diante, porém, foi exageradamente reduzido o pessoal cujo effectivo se tornou insufficiente para uma conservação normal.

Basta dizer que este effectivo, tendo sido em media de 91 homens nos 10 primeiros mezes do anno, ficou reduzido a 58 nos dois outros mezes, o que dá um coefficiente inferior a 0,50 por kilometro, attendendo a que o pessoal não trabalha durante o mez todo e é distraído para outros serviços extranhos á conserva propriamente dita.

Contra reclamação dirigida pelo Districto competente, respondeu o Sr. representante da Companhia que já havia tomado as medidas indispensaveis para melhorar as condições do serviço.

O material da via permanente resente-se do seu longo uso e a Companhia remetteu recentemente para a estrada os trilhos novos para a substituição de 10 kilometros de linha, nos trechos onde o gasto dos antigos exige essa operação.

A obra que não dispensa cuidadoso zelo e vigilancia é a ponte das Laranjeiras, com mais de 1.500 metros de comprimento, construida no mar sobre pilares metallicos, com um vão movel para dar passagem ás embarcações. Entretanto, ella que sempre teve uma turma especial para a sua conservação e abertura do vão movel, ficou entregue a uma unica turma de seis homens e um feitor, que zelam ao mesmo tempo 14 kilometros de linha.

Durante o anno empregaram-se 25.244 m³ de lastro e substituiu-se o seguinte material:

Trilhos	548
Dormentes	9.464
Postes telegraphicos	87
Isoladores.	180
Accessorios de trilhos	36.887

ATRAZOS E ACCIDENTES

Houve durante o anno 14 trens de passageiros atrasados, sendo 10 por descarrillamentos e quatro por excesso de lotação. O maior atraso foi de cinco horas e meia, resultante do descarrillamento da locomotiva do trem P 2, no dia 22 de março, devido á má execução da manobra na parada do Casqueiro. Dera'n-se dois atrasos de tres horas e cinco de duas a tres horas, sendo os outros de 40 minutos a uma hora.

Não houve, felizmente, desastre pessoal a lamentar, tendo-se a registrar o encontro de uma locomotiva com um vagão na entrada da chave de Pedras Grandes. Não se registra como causa dos accidentes o má estado da linha, o que se explica, sem duvida, pela pequena velocidade dos trens de passageiros.

1915 — Linha Itararé-Uruguay — Resultados geraes do trafego

ANOS	MEDIA EM TRAFEGO	RECEITAS	DESPESAS	DEFICITS	SALDO	RECEITAS POR KILOMETRO	DESPESAS P. R. KILOMETRO	DEFICIT POR KILOMETRO	SALDO POR KILOMETRO	COEF- FICIENTE DE TRAFEGO
1900	238,000	189.023\$718	770.703\$615	581.681\$897	—	829\$031	3.380\$287	2.551\$236	—	380,40 %
1901	228,000	191.163\$739	497.941\$353	306.747\$624	—	838\$437	2.183\$821	1.345\$384	—	260,46 %
1902	250,000	222.400\$410	366.593\$787	144.199\$377	—	889\$601	1.466\$399	576\$798	—	164,83 %
1903	289,000	268.013\$638	400.387\$512	132.373\$874	—	927\$382	1.383\$423	456\$041	—	149,39 %
1904	315,000	310.268\$325	589.124\$335	278.856\$010	—	984\$978	1.870\$236	885\$258	—	189,87 %
1905	370,000	318.813\$770	635.832\$325	317.018\$555	—	861\$658	1.718\$465	856\$807	—	199,44 %
1906	416,832	507.533\$213	690.133\$661	182.597\$448	—	1.247\$545	4.655\$584	438\$039	—	135,97 %
1907	416,832	706.871\$221	954.558\$032	247.687\$441	—	1.695\$736	2.283\$922	594\$186	—	135,04 %
1908	497,417	877.386\$205	871.848\$391	—	5.537\$314	4.764\$949	4.753\$810	—	41\$130	99,37 %
1909	605,874	1.287.941\$964	1.285.777\$063	—	2.164\$001	2.425\$759	2.122\$187	—	38572	99,83 %
1910	720,264	2.082.538\$102	2.061.665\$041	—	20.903\$061	2.855\$712	2.827\$048	—	28\$664	98,99 %
1911	883,431	2.558.579\$509	2.776.701\$548	218.123\$039	—	2.897\$469	3.144\$156	246\$687	—	108,52 %
1912	883,431	3.161.758\$297	3.694.375\$969	532.617\$672	—	3.860\$169	4.188\$271	608\$102	—	116,88 %
1913	881,203	3.323.147\$848	3.759.601\$027	436.453\$173	—	3.762\$501	4.256\$774	494\$173	—	113,43 %
1914	881,203	2.700.438\$417	2.744.342\$777	40.903\$350	—	3.057\$544	3.103\$858	46\$314	—	101,51 %
1915	883,206	3.037.417\$917	2.576.627\$014	—	460.790\$903	3.439\$082	2.917\$356	—	5.217\$253	84,83 %
		21.743.320\$313	24.673.493\$190	3.449.263\$456	489.393\$279	31.727\$373	49.258\$597	9.096\$325	5.260\$128	

Extensão media em 16 annos	547.615
Receita	1.358.958\$072
Despesa	1.542.074\$762
Deficit	183.116\$680

1915 — Linha Itararé-Uruguay — Quadro do movimento financeiro

MEZES	RECEITA ARRECADADA	IMPOSTO DE TRANSITO	RECEITA LIQUIDA	DESPESA MENSAL	SALDO MENSAL
Janeiro	189:892\$353	1:658\$350	188:233\$503	185:333\$318	2:899\$635
Fevereiro	198:251\$462	3:661\$400	194:593\$062	163:402\$945	26:190\$117
Março	262:378 432	3:222\$050	259:156\$082	203:500\$245	55:655\$334
Abril	279:494\$333	3:433\$750	276:061\$053	199:331\$526	76:729\$557
Maior	345:323\$808	3:632\$500	341:697\$308	201\$473\$191	140:224\$117
Junho	274:972\$371	3:511\$350	271:460\$321	201:677\$937	69:782\$534
1º semestre	1.550:322\$259	19:120\$400	1.531:201\$859	1.159:719\$665	371:482\$194
Julho	250:623\$399	3:997\$350	246:525\$549	222:606\$099	23:919\$450
Agosto	271:799\$063	4:075\$250	267:723\$313	243:303\$093	54:415\$715
Setembro	231:433\$493	3:947\$050	227:491\$443	203:012\$011	24:479\$352
Outubro	261:063\$068	3:565\$100	257:497\$363	242:870\$273	14:627\$305
Novembro	245:133\$587	4:049\$350	241:084\$237	222:777\$330	18:306\$357
Dezembro	270:775\$343	4:882\$500	265:893\$043	233:601\$780	32:291\$268
2º semestre	1.530:733\$453	24:517\$400	1.506:216\$053	1.338:175\$724	168:040\$337
Anno de 1915	3.031:055\$717	43:637\$200	3.037:417\$917	2.497:895\$336	539:522\$531
Anno de 1914	2.723:506\$717	28:063\$300	2.700:438\$417	2.661:236\$303	39:151\$314
Diferença para mais	352:549\$000	15:369\$500	336:979\$500	—	500:370\$017
Diferença para menos	—	—	—	163:391\$417	—

OBSERVAÇÕES

Receita das estações	2.186:860\$931
Transporte por conta do Governo Federal	484:967\$210
» » » » » Estadual	22:561\$050
Diversos	343:028\$126
	3.037:417\$917

Movimento financeiro

Receita	2.037:417\$917
Despesa	2.576:627\$014
Saldo	460:790\$903

Nota — A despesa discrimina-se assim :

Administração superior	28:784\$293
Custeio propriamente dito	2.497:895\$336
Quotas de fiscalização	40:947\$335
	2.576:627\$014

1915 — Linha Itararé-Uruguay — Movimento de passageiros

DESIGNAÇÃO	1911	1912	1913	1914	1915	TOTAES	DIFERENÇA EM RELAÇÃO 1914
<i>Passageiros</i>							
Por conta particular	89.655	115.440	113.477	85.913	69.260	473.745	— 16.653
» » do Governo Federal	993	4.123	2.445	27.655	30.018	65.239	2.333
Por conta do Governo Estadual	1.799	2.094	1.909	1.859	2.526	10.187	667
Totales	92.447	121.662	117.801	115.457	101.804	549.171	— 13.653
1ª classe	20.408	32.033	32.734	32.761	30.571	143.555	— 2.190
2ª »	72.041	89.629	85.017	82.696	71.233	400.616	— 11.463
<i>Passageiro-kilometro</i>							
Por conta particular	10.880.637	13.124.431	12.606.073	10.367.816	7.171.399	54.150.856	— 3.195.917
» » do Governo Federal	213.453	1.100.505	569.349	7.423.137	6.795.850	16.107.264	— 627.337
Por conta do Governo Estadual	326.391	365.435	314.078	318.622	469.303	1.793.834	— 150.656
Totales	11.420.481	14.590.431	13.490.470	18.109.575	14.437.057	72.052.004	— 3.672.513
1ª classe	2.040.245	4.268.237	4.448.895	5.203.099	3.867.765	20.704.144	— 1.341.234
2ª »	8.435.236	10.322.194	9.070.575	12.900.576	10.569.292	51.347.860	— 2.331.251
<i>Percurso médio</i>							
1ª classe	144km,030	133km,000	134km,738	159km,000	126km,517		
2ª »	117,780	116,500	106,691	156,000	145,376		
Ambas as classes	123,580	120,300	114,511	157,000	141,812		

1915 — Linha Itararé-Uruguay — Movimento de mercadorias

1914	1912	1913	1914	1915	TOTAIS	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1914
Madeirasas	56.428 ^t , 210	89.275 ^t , 580	55.528 ^t , 590	73.356 ^t , 637	373.592 ^t , 617	17.831 ^t , 047	32, 11
Herva-matte	10.096, 990	10.422, 130	7.990, 490	43.230, 732	54.675, 792	7.240, 242	90, 64
Sal	2.207, 370	2.906, 910	3.444, 150	3.489, 063	45.095, 432	365, 512	40, 99
Cereaes	3.450, 740	3.502, 810	3.017, 750	4.299, 882	17.818, 372	1.252, 132	41, 49
Assucar	1.690, 225	2.724, 960	2.331, 990	4.932, 582	44.106, 467	399, 408	17, 13
Farinha de trigo e mandioca	2.644, 255	4.604, 370	2.434, 770	2.718, 048	15.548, 703	283, 248	11, 03
Café	1.681, 170	2.553, 420	1.737, 030	2.021, 547	40.752, 577	284, 517	46, 98
Aguardente	473, 400	763, 730	386, 240	604, 614	2.778, 544	218, 374	56, 54
Queijo, fructas, mel e cera vi- gem	413, 970	496, 870	820, 720	707, 778	2.890, 638	112, 942	13, 70
Toucinho e banha	594, 140	621, 720	222, 950	543, 394	2.597, 544	320, 444	43, 73
Tecidos fabricados no paiz	580, 830	847, 470	574, 330	362, 441	3.265, 991	211, 919	36, 90
Cerveja nacional	467, 710	560, 850	500, 680	817, 995	2.840, 935	317, 315	63, 38
Couro e pelles	172, 380	151, 720	119, 390	74, 723	783, 233	44, 667	37, 41
Vinho nacional	218, 520	218, 480	443, 300	223, 781	4.031, 174	79, 481	55, 46
Fumo	93, 040	131, 040	125, 270	183, 490	795, 070	58, 320	46, 48
Xarque	177, 340	88, 550	59, 630	42, 810	581, 480	16, 820	28, 21
Diversos	7.073, 020	18.009, 823	28.460, 390	19.101, 423	79.051, 626	9.358, 967	32, 88
Materiaes de con- strução	17.260, 680	5.727, 160	1.026, 920	5.424, 698	40.805, 068	4.397, 778	438, 25
Totaes	105.712, 990	143.640, 593	108.624, 590	131.105, 172	636.013, 967	22.483, 584	20, 70
Tonelada - kilome- tro	19.919, 528, 778	26.745, 443, 820	18.802, 397, 229	21.081.714, 979			
Percurso médio	188 ^{km} , 43	181 ^{km} , 78	473 ^{km} , 400	160 ^{km} , 800			

1915 — Linha Itararé — Uruguay — Quadro das receitas totaes

DESIGNAÇÃO	1914	1912	1913	1914	1915	TOTAES	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1914
Passageiros.	556:96\$156	632:43\$222	623:37\$030	606:38\$747	517:018\$394	2.036:181\$549	80:362\$353	14,74
Bagagens e encomendas	97:686\$247	136:040\$877	138:935\$057	173:026\$887	230:946\$854	763:635\$922	47:919\$967	27,693
Mercadorias	1.586:823\$022	1.685:755\$270	1.712:290\$393	1.390:495\$176	4.644:479\$970	7.916:844\$033	350:884\$794	27,20
Animaes	37:229\$640	118:712\$473	118:456\$084	132:483\$936	166:632\$606	573:514\$739	34:148\$670	15,775
Carros	4:003\$740	1:254\$010	4:359\$425	2:378\$140	1:283\$400	10:278\$715	4:094\$740	4,00
Telegrapho.	25:453\$935	33:706\$095	20:465\$955	35:202\$414	88:429\$347	209:257\$740	53:226\$033	15,14
Armazenagens.	4:031\$510	4:536\$860	4:631\$500	3:278\$220	4:655\$500	21:163\$590	4:377\$380	4,30
Diversos e eventuaes.	249:390\$259	540:289\$490	697:631\$202	437:193\$897	396:971\$546	2.350:475\$664	60:221\$031	13,17
Receita liquida	2.558:579\$309	3.161:758\$297	3.323:147\$848	2.700:438\$417	3.037:417\$917	14.781:344\$088	330:979\$500	—
Imposto de transito	30:883\$900	35:036\$732	35:960\$550	28:068\$300	43:637\$800	173:587\$382	15:569\$500	—
Receita arrecada-da.	2.589\$463\$409	3.196:793\$029	3.359:108\$398	2.728:506\$717	3.081:055\$717	14.954:939\$370	352:549\$000	—

1915 — Linha Itararé — Uruguay — Quadro das receitas médias

DESIGNAÇÃO	RECEITA POR KILOMETROS						RELAÇÃO %								
	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	Diferença em relação a 1914	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	Diferença em relação a 1914	
Passageiros	630\$567	710\$123	705\$513	636\$783	585\$383	3.324\$734	—	101\$2340	21,77	20,01	13,76	22,45	17,02	10,87	5,63
Bagagens e encomendas	110\$614	154\$014	153\$011	195\$053	250\$105	364\$387	—	54\$211	3,82	4,30	4,00	6,41	7,27	5,16	0,56
Mercadorias	1.796\$315	1.903\$330	1.933\$721	1.401\$100	1.355\$577	3.964\$415	—	397\$057	62,02	53,32	51,53	47,79	54,01	53,56	6,25
Animas	42\$156	13\$122	13\$121	150\$083	133\$503	649\$405	—	33\$330	1,42	3,75	3,56	4,91	5,49	3,33	0,58
Carrros	1\$137	4\$120	4\$036	2\$903	4\$133	14\$330	—	1\$240	0,04	0,04	0,13	0,00	0,01	0,07	0,05
Telegrapho	28\$322	38\$106	39\$036	39\$337	400\$123	230\$944	—	60\$266	0,90	1,07	0,80	1,30	2,92	1,42	1,02
Armazenagens	4\$555	5\$160	5\$344	3\$743	5\$371	23\$053	—	1\$553	0,16	0,14	0,14	0,12	0,15	0,14	0,03
Divensos e eventuaes	233\$393	621\$930	730\$336	517\$772	469\$167	2.664\$493	—	66\$305	9,75	17,37	20,99	16,93	13,07	15,90	3,86
Receita líquida	2.897\$169	3.530\$169	3.703\$501	3.053\$351	3.430.032	16.737\$276	—	390\$323	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	—
Imposto de transito	3\$371	30\$973	40\$716	31\$730	42\$103	196\$543	—	17\$323	—	—	—	—	—	—	—
Receita arrecadada.	2.932\$140	3.619\$52	3.503\$317	3.090\$031	3.438\$390	16.933\$324	—	393\$456	—	—	—	—	—	—	—

Linha Itararé Uruguay -- Quadro das despesas totaes

DESIGNAÇÃO	1911		1912		1913	
	Parciaes	Totaes	Parciaes	Totaes	Parciaes	Totaes
Administração e Direcção Geral		241:647\$825		226:427\$161		236:650\$504
Trafego:						
Serviço central	35:911\$108		37:344\$742		45:240\$824	
Dos treus	239:332\$145		373:663\$376		332:605\$740	
Das estações	233:195\$226	490:433\$569	277:773\$181	693:770\$299	238:353\$512	666:204\$805
Locomoção e oficinas:						
Serviço central	26:829\$437		31:465\$820		36:103\$485	
Tração	355:252\$050		782:145\$089		837:455\$905	
Officinas e depositos	246:540\$192	653:622\$579	395:836\$510	1.119:499\$619	450:773\$624	1.324:330\$014
Via permanente:						
Serviço central	60:727\$361		74:806\$716		70:420\$723	
Conservação	1.152:014\$586		1.405:650\$800		1.376:061\$905	
Edificios e dependencias	23:611\$398	1.236:350\$345	36:977\$142	1.517:434\$458	36:351\$742	1.432:537\$070
Totaes		2.606:059\$318		3.552:140\$337		3.702:731\$104
Obras novas		131:769\$308		90:250\$912		

DESIGNAÇÃO	1914		1915		DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1914
	Parciaes	Totaaes	Parciaes	Totaaes		
Administração e Direcção Geral		220:935\$061		263:528\$010	- 42:542\$949	- 19,25
Trafego :						
Serviço cen- tral	47:016\$497		54:308\$175			
Dos trens	170:123\$750		243:954\$719			
Das estações	265:634\$705	432:779\$952	269:053\$135	567:406\$029	- 84:026\$077	- 17,53
Locomoção e officinas:						
Serviço cen- tral	24:665\$620		23:842\$035			
Tracção	653:544\$531		542:515\$793			
Officinas e de- positos	296:312\$542	974:522\$743	234:160\$545	850:823\$273	- 123:604\$470	- 12,60
Via perma- nente:						
Serviço cen- tral	46:233\$573		41:737\$357			
Conservação	949:205\$259		796:003\$419			
Edifícios e de- pendencias	17:605\$105	1.013:093\$937	7:174\$591	844:917\$367	- 163:131\$570	- 16,60
Totaaes		2.691:386\$893		2.526:879\$679	- 164:707\$014	- 6,12
Obras novas						

1915 — Linha de S. Francisco — Resultados geraes do trafego

ANNO	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITAS	DESPESAS	DEFICITS	RECEITA POR KILOMETRO	DESPA POR KILOMETRO	DEFICITS POR KILOMETRO	COEFFICIENTE DE TRAFEGO
1910 .	96.156	100:545\$351	147:981\$322	47:410\$471	1:045\$348	1:533\$763	493\$120	147,45 %
1911 .	96.156	200:117\$494	259:126\$962	59:009\$478	2:031\$175	2:604\$360	613\$635	120,43 %
1912 .	96.156	180:530\$371	272:811\$513	92:281\$142	1:877\$473	2:837\$176	950\$703	151,11 %
1913 .	264.455	722:531\$586	803:032\$978	80:531\$302	2:732\$153	3:036\$871	304\$518	111,14 %
1914 .	327.225	774:071\$425	873:924\$418	99:853\$283	2:365\$562	2:670\$714	305\$152	112,99 %
1915 .	327.794	1.123:902\$800	693:541\$362	430:431\$323	3:423\$960	2:115\$602	1:313\$263	61,70 %
		3.101:783\$707	3.050:390\$050	51:390\$357	13:530\$971	14:803\$591	1:362\$910	

Extensão média em seis annos	km. 201,323
Receita » » » »	516:964\$784
Despesa » » » »	503:399\$341
Saldo	8:564\$943

1915 — Linha de S. Francisco — Movimento de passageiros

	1911	1912	1913	1914	1915	TOTAIS	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914
<i>Passageiros</i>							
Por conta particular	37.034	50.245	85.335	67.955	55.819	296.288	—
» do Governo Federal	18	144	351	6.716	5.278	12.807	12.136
» do Governo Estadual	405	445	620	1.372	1.413	3.653	1.438
Total	37.457	50.534	86.306	76.043	62.510	312.450	13.533
1ª classe	3.402	3.662	8.794	9.639	7.325	32.832	2.314
2ª classe	34.055	46.872	77.412	66.404	55.185	279.928	11.219
<i>Passageiro-kilometro</i>							
Por conta particular	1.396.325	1.869.114	4.557.323	4.031.830	3.215.286	15.069.768	816.534
» do Governo Federal	678	5.357	48.778	797.103	630.003	1.451.919	167.100
» do Governo Estadual	3.958	5.394	33.170	179.831	166.824	379.167	22.997
Total	1.400.961	1.879.865	4.609.171	5.008.764	4.002.113	16.900.854	1.006.631
1ª classe	141.590	153.318	644.321	824.800	671.933	2.425.862	—
2ª classe	1.259.371	1.726.547	3.964.850	4.183.964	3.340.180	14.474.992	—
<i>Percurso medio</i>							
1ª classe	km.	km.	km.	km.	km.	—	162.867
2ª classe	45,645	44,840	73,268	85,569	90,366	—	843.764
Das duas classes	36,981	36,837	51,218	63,007	60,527	—	—
Total	37,704	37,199	53,467	65,876	64,024	—	—

1915 — Linha de S. Francisco — Movimento de mercadorias

DESIGNAÇÃO	1911		1912		1913		1914		1915		TOTAES	DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	% EM RELAÇÃO A 1915	
	T		T		T		T		T					
Café	32,300		34,500		425,475		74,643		406,975		375,593		43,32	
Matté	5,000		10,200		4,933,140		5,692,654		11,481,890		21,842,834		96,42	
Assucar	246,600		290,900		668,320		1,032,494		1,411,458		3,649,472		36,74	
Tecidos do paiz	42,500		76,400		144,760		101,023		166,658		531,341		64,96	
Fumo	431,500		487,200		178,312		145,210		205,008		847,230		41,48	
Cereaes	486,900		307,600		909,792		1,140,671		1,959,538		4,804,401		71,78	
Aguardente	77,900		56,700		382,233		388,659		497,208		1,397,700		29,59	
Xarque	62,500		85,500		86,805		34,501		48,602		317,908		40,87	
Couro e pelles	60,500		60,200		85,394		83,815		86,338		374,244		4,77	
Sal	423,500		404,600		355,742		850,480		865,574		2,298,866		90,59	
Diversos	14,539,000		18,083,100		40,838,464		32,770,467		63,439,478		168,690,509		29,689,011	
Total	15,808,200		19,296,900		48,726,074		42,309,317		78,986,627		205,120,118		36,677,310	86,68
Toneladas-kilo- metro	1.048.553,000		1.060.109,000		4.414.710,118		4.672.660,362		9.154.667,384		20.571.044,864		4.482.007,022	—
Percorso-médio.	66,330		54,937		90,599		110,440		145,901		—		—	—

1915 --- Linha de S. Francisco --- Receitas totaes

DESIGNAÇÃO	1911	1912	1913	1914	1915	TOTAES	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFFERENÇA % EM RE- LAÇÃO a 1914	DIFFERENÇA % DA RE- LIQUIDA
Passageiros	74:827\$335	87:093\$120	220:869\$645	213:046\$685	181:147\$910	776:984\$695	31:898\$775	14,97	16,42
Bagagens e encom- mendas	6:742\$075	7:407\$791	29:633\$586	37:305\$190	43:310\$170	124:429\$112	6:035\$280	16,18	3,86
Mercadorias	103:805\$500	73:126\$200	451:450\$325	485:755\$060	839:506\$010	1.953:675\$895	333:720\$950	72,81	74,69
Animaes	1:406\$300	3:253\$120	5:511\$820	10:037\$310	10:127\$250	30:335\$730	90\$010	0,89	0,90
Carros	511\$760	1:064\$960	569\$000	107\$500	123\$850	2:376\$070	15\$350	14,28	0,01
Telegrapho	2:338\$240	2:940\$395	2:358\$490	6:041\$185	19:048\$134	33:226\$434	12:406\$939	186,84	1,69
Armazenagem	681\$100	638\$060	2:425\$380	2:085\$600	4:717\$610	7:547\$750	367\$990	17,60	0,45
Diversos e even- tuaes	9:802\$374	5:006\$725	9:713\$440	19:062\$560	28:883\$466	72:567\$670	9.919\$801	52,04	2,58
Receita liquida	200:117\$484	180:530\$371	732:531\$686	774:071\$125	1.123:992\$690	3.001:243\$556	349:921\$565	45,20	100,00
Imposto de transitio	68\$900	48\$000	8:448\$300	8:359\$860	27:021\$230	43:846\$310	18:661\$390	233,23	
Receita total arre- cada	200:186\$384	180:578\$371	730:679\$986	732:430\$985	1.159:013\$940	3.044:889\$666	368:582\$955	47,14	

1915 — Linha de S. Francisco — Receitas medias

DESIGNAÇÃO	RECEITA POR KILOMETRO						RELAÇÕES %							
	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	Diferença em relação a 1914	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	Diferença em relação a 1914
Passageiros	778\$136	905\$745	885\$158	650\$778	532\$627	3.722\$527	— 98\$154	37,30	43,24	30,57	27,52	46,12	20,81	— 11,10
Bagagens e encomendas	70\$116	77\$089	412\$055	412\$879	432\$219	505\$208	43\$340	3,37	4,40	4,40	4,32	3,86	4,05	— 0,95
Mercadorias	1.079\$531	760\$495	1.707\$096	1.452\$095	2.561\$073	7.508\$315	1.075\$083	51,57	40,51	62,45	32,56	74,60	60,92	11,03
Animaes	1\$025	33\$332	20\$342	30\$575	30\$315	430\$369	\$220	0,70	1,80	0,70	1,30	0,90	1,05	— 0,40
Carrros	5\$322	11\$075	2\$151	\$320	\$375	49\$252	\$045	0,26	0,50	0,05	0,01	0,01	0,15	0,00
Telegrapho	24\$317	30\$579	8\$917	20\$238	52\$410	142\$211	37\$322	1,47	1,63	0,33	0,36	1,69	1,41	0,83
Armazenagem	7\$038	6\$636	9\$171	6\$271	5\$240	31\$501	— 1\$131	0,31	0,36	0,31	0,27	0,45	0,28	— 0,12
Diversos e eventuaes	104\$942	52\$069	36\$730	53\$147	33\$417	337\$905	30\$270	4,93	2,77	1,31	2,46	2,58	2,70	0,12
Total	2.031\$175	1.877\$473	2.792\$150	2.865\$562	3.423\$061	12.435\$321	1.033\$390	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	—
Imposto de transito	\$717	\$233	34\$715	25\$545	82\$433	143\$646	56\$355	—	—	—	—	—	—	—
Recetta arrecadada	2.081\$392	1.877\$706	2.766\$865	2.391\$110	3.511\$394	12.623\$967	1.120\$281	—	—	—	—	—	—	—

1915 -- Linha de S. Francisco --- Despesas totaes

DESIGNAÇÃO	1911		1912		1913	
	PARCIAES	TOTAES	PARCIAES	TOTAES	PARCIAES	TOTAES
Administração e Direcção Geral	—	28:855\$854	—	30:310\$078	—	63:910\$852
Trafego :						
Serviço central	10:303\$320	—	10:855\$775	—	14:154\$403	—
Serviço dos trens	10:014\$261	—	10:842\$518	—	22:223\$476	—
Serviço das estações	25:253\$422	45:601\$012	25:220\$039	46:918\$332	69:307\$227	105:635\$811
Locomoção :						
Serviço central	5:361\$522	—	7:770\$232	—	10:005\$741	—
Tração	31:802\$471	—	31:003\$380	—	111:004\$951	—
Off. e depositos	27:110\$985	64:383\$078	22:541\$261	61:315\$473	56:192\$541	177:203\$233
Via Permanente:						
Serviço central	3:648\$173	—	3:750\$634	—	4:536\$501	—
Conservação	109:971\$196	—	124:612\$228	—	435:043\$075	—
Edifícios e dependencias	807\$011	114:456\$685	241\$221	128:610\$133	1:803\$629	441:382\$205
Total do custeio	—	253:197\$529	—	287:154\$011	—	783:190\$901
Obras novas	—	—	—	—	—	—

DESIGNAÇÃO	1914		1915		DIFERENÇA EM EM RELAÇÃO A 1914	DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1911
	PARCIAES	TOTAES	PARCIAES	TOTAES		
Administração e Direcção Geral	—	66:710\$287	—	65:760\$508	—	955\$779
Trafego :						
Serviço central	21:548\$303	—	15:362\$010	—	—	—
Serviço de trens	21:340\$605	—	21:853\$804	—	—	—
Serviço das estações	87:205\$207	130:603\$175	87:886\$533	125:083\$247	—	5:519\$023
Locomoção :						
Serviço central	9:812\$122	—	581\$027	—	—	—
Tração	140:872\$457	—	123:949\$400	—	—	—
Officinas e depositos	64:849\$027	215:533\$006	67:945\$900	192:477\$335	—	23:056\$271
Via Permanente:						
Serviço central	6:307\$100	—	1:023\$331	—	—	—
Conservação	432:984\$268	—	237:831\$195	—	—	—
Edifícios e dependencias	3:279\$551	442:610\$919	2:062\$671	200:067\$107	—	151:643\$722
Total do custeio	—	855:403\$987	—	674:238\$287	—	181:175\$700
Obras novas	—	—	—	717\$726	—	21,18

1915 — Linha de S. Francisco — Despesas medias

DESIGNAÇÃO	DESPESAS POR KILOMETRO						DIFFE- RENÇA EM RELAÇÃO A 1914
	1911	1912	1913	1914	1915	Totacs	
Administração e Direcção Geral	300\$094	345\$218	244\$703	203\$885	200\$815	1:261\$545	— 3\$,70
Trafego.	474\$240	480\$932	303\$836	300\$423	381\$533	2:135\$524	— 17\$,30
Locomoção.	668\$533	637\$667	670\$069	658\$671	587\$180	3:222\$414	— 71\$,432
Via-permanente	1:190\$323	1:344\$522	1:660\$025	1:352\$019	887\$052	6:444\$311	— 464\$,067
Total.	2:633\$405	2:778\$339	2:980\$433	2:614\$208	2:057\$919	13:063\$314	— 557\$249

DESIGNAÇÃO	RELAÇÃO %						DIFFE- RENÇA EM RELAÇÃO A 1914
	1911	1912	1913	1914	1915	—	
Administração e Direcção Geral	11,40	11,35	8,14	7,80	9,75	—	1,95
Trafego.	18,01	17,31	13,45	15,27	18,55	—	3,35
Locomoção.	25,39	22,95	22,55	25,19	28,55	—	3,36
Via-permanente	45,20	43,39	55,86	51,74	43,15	—	8,59
Total.	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	—	—

1915 — Estrada de Ferro do Paraná — Resultados geraes do trafego no periodo do arrendamento

ANNOS	RECEITAS	DESPEZAS	SALDOS	RECEITAS POR KILOMETRO	DESPEZAS POR KILOMETRO	SALDOS POR KILOMETRO	COEFFICIENTE DO TRAFEGO
1905 . . .	2.918:143\$564	1.318:527\$923	1.599:615\$636	6:907\$946	3:161\$937	3:336\$009	45,18 %
1906 . . .	3.661:107\$702	1.333:752\$408	2.327:355\$294	8:779\$634	3:198\$447	5:591\$187	36,43 %
1907 . . .	3.926:470\$040	1.445:515\$386	2.480:954\$654	9:415\$996	3:466\$464	5:949\$532	36,81 %
1908 . . .	4.113:315\$733	1.504:965\$647	2.603:350\$036	9:864\$073	3:609\$037	6:255\$036	36,55 %
1909 . . .	4.523:134\$616	1.596:830\$102	2.926:304\$514	10:346\$346	3:829\$329	7:017\$517	35,30 %
1910 . . .	4.682:356\$807	1.657:114\$219	3.025:242\$588	11:223\$073	3:073\$395	7:254\$778	35,39 %
1911 . . .	6.002:394\$630	1.993:747\$292	4.003:647\$339	14:394\$232	4:793\$159	9:604\$073	33,29 %
1912 . . .	6.295:457\$666	2.876:719\$145	3.418:763\$521	15:097\$092	6:893:607	8:193\$135	45,69 %
1913 . . .	6.133:676\$357	3.436:804\$365	2.696:874\$522	14:709\$056	8:244\$731	6:467\$325	56,03 %
1914 . . .	4.545:031\$000	2.214:807\$727	2.330:273\$273	10:809\$174	5:311\$239	5:588\$185	43,73 %
1915 . . .	4.931:264\$264	1.889:603\$414	3.041:666\$350	12:233\$913	4:042\$743	7:596\$200	37,93 %
Totales . .	51.732:435\$409	21.273:383\$133	30.509:047\$576	124:471\$970	51:126\$643	73:345\$327	

1915 — Estrada de Ferro do Paraná — Movimento financeiro

MEZES	RECEITA ARRECADADA	IMPOSTO DE TRANSITO	RECEITA LIQUIDA	DESPEZA MENSAL	SALDO MENSAL
Janeiro . . .	309:318\$603	3:259\$500	306:059\$103	139:520\$634	166:538\$469
Fevereiro . . .	355:337\$967	7:816\$550	347:521\$417	137:153\$498	210:367\$919
Março . . .	437:409\$922	7:502\$650	429:907\$272	157:807\$934	272:099\$338
Abril . . .	405:912\$581	7:209\$100	398:703\$481	159:078\$232	239:625\$248
Mai . . .	417:585\$395	7:386\$850	410:198\$545	152:601\$107	257:597\$439
Junho . . .	393:322\$240	7:484\$450	385:837\$790	156:596\$686	229:241\$104
1º semestre . . .	2.318:886\$708	40:659\$100	2.278:227\$608	902:758\$091	1.375:469\$517
Julho . . .	496:083\$183	7:472\$100	488:613\$083	165:859\$466	322:753\$617
Agosto . . .	512:970\$825	7:449\$000	505:521\$825	165:344\$285	340:177\$540
Setembro . . .	472:620\$292	7:248\$150	465:372\$142	164:517\$410	300:854\$732
Outubro . . .	455:033\$575	7:327\$750	447:705\$825	160:105\$642	287:600\$183
Novembro . . .	418:054\$701	8:073\$250	409:981\$451	160:578\$252	249:403\$199
Dezembro . . .	394:030\$280	8:187\$950	385:842\$330	170:440\$268	215:402\$062
2º semestre . . .	2.748:794\$856	45:758\$200	2.703:036\$656	986:845\$323	1.716:191\$333
Anno de 1914 . . .	4.588:402\$150	43:321\$150	4.545:081\$000	2.214:807\$727	2.330:273\$273
Anno de 1915 . . .	5.067:681\$564	86:417\$300	4.981:264\$264	1.889:603\$414	3.091:660\$850
Diferença . . .	479:279\$414	43:096\$150	436:183\$264	325:204\$313	761:387\$577

OBSERVAÇÕES

Movimento financeiro

Receita	4.981:264\$264
Despesa	1.889:603\$414
Saldo	3.091:660\$850

NOTA — A despesa total discrimina-se pelas tres parcelas:

Custeio propriamente dito	1.889:603\$414
Quota de arrendamento	1.500:000\$000
» » fiscalização	50:000\$000
A receita total	3.439:603\$414

A receita total discrimina-se pelas quatro parcelas:

Receita das estações	4.681:453\$669
Transporte por conta do Governo Federal	156:244\$890
» » » » Estadual	49:872\$883
Diversas e eventuaes	93:692\$822
Total	4.981:264\$264

1915 --- Estrada de Ferro do Paraná --- Movimento de passageiros

PASSAGEIROS	1911	1912	1913	1914	1915	TOTAES	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914
Por conta particular. . .	150.254	198.856	245.406	406.555	150.190	911.270	- 46.356
» » do Governo Federal	15.649	23.761	13.476	13.161	15.667	86.714	- 2.404
Por conta do Governo Estadual	8.632	7.441	6.757	7.684	8.341	38.905	- 657
Total	174.535	230.058	265.639	427.400	174.207	1.036.890	- 48.193
1ª classe	41.609	57.892	65.047	80.535	51.034	276.257	- 9.551
2ª classe	132.836	172.166	170.592	161.815	123.173	760.632	- 33.642
PASSAGEIROS-KILOMETRO							
Por conta particular. . .	10.777.561	15.349.660	16.947.302	13.583.960	9.901.783	66.500.775	-3.632.177
» » do Governo Federal	1.014.730	3.563.773	1.986.662	2.592.987	1.955.297	12.013.479	- 637.670
Por conta do Governo Estadual	1.039.891	1.018.037	795.153	1.113.707	1.112.365	5.134.158	- 6.342
Total	13.782.232	19.931.470	19.729.622	17.295.634	12.969.415	83.703.412	-4.336.189
1ª classe	4.367.404	6.015.143	6.777.596	5.810.227	4.593.535	27.563.955	-1.216.642
2ª classe	9.414.828	13.916.326	12.952.026	11.485.407	8.375.880	56.144.457	-8.100.547
PERCURSO MEDIO							
1ª classe	km 104,700	km 103,900	km 104,195	km 95,902	km 89,475	-	-
2ª classe	71,000	80,843	75,720	70,079	68,000	-	-
das duas classes	79,000	86,336	83,723	77,763	74,443	-	-

1915 — Estrada de Ferro do Paraná — Movimento de mercadorias

DESIGNAÇÃO	1911		1912		1913		1914		1915		TOTAIS	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1914
	T		T		T		T		T				
Herva matto . . .	45.860,740		42.826,780		49.176,745		43.746,760		63.496,732		244.809,727	19.447,972	44,45
Cereaes . . .	40.442,000		44.670,260		8.504,030		6.340,850		9.045,621		45.642,761	2.704,771	42,86
Café . . .	563,890		439,610		4.556,410		4.271,900		4.469,943		5.301,423	498,013	45,57
Aguardente . . .	2.085,700		2.536,440		2.950,348		3.743,890		2.562,792		43.849,470	4.151,098	30,99
Couros . . .	644,560		994,320		795,230		539,670		98,845		3.039,595	440,855	81,69
Assucar . . .	8.379,370		11.898,440		48.576,490		9.859,920		6.455,587		55.164,507	3.404,333	34,53
Sal . . .	6.243,030		7.523,400		5.945,690		6.453,270		8.147,509		34.312,899	1.694,239	26,25
Fumo . . .	489,030		543,770		231,270		485,250		232,388		1.381,708	47,438	25,44
Xarque . . .	4.754,760		774,610		844,980		642,440		453,719		4.440,179	188,394	29,34
Diversos, incluindo madeiras	482.096,400		227.068,635		223.242,770		208.895,950		220.715,973		1.061.989,728	41.820,023	5,66
Totais . . .	257.926,480		306.274,265		344.763,333		281.624,570		312.349,049		4.469.934,697	30.727,479	40,91
Toncladas-kilometro . . .	34.820,787,433 km		42.774,319,259 km		43.598,474,001 km		29.640,406,999 km		36.035,971,000 km		486.869.358,692	6.395.864,001	
Percurso médio.	435,000		139,662		439,843		403,248		415,300				

1915 — Estrada de Ferro do Paraná — Receitas totaes

DESIGNAÇÃO	1911	1912	1913	1914	1915	TOTAES	DIFFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914	DIFFERENÇA % EM RELAÇÃO A 1914	RELAÇÃO % DA RECEITA LÍQUIDA
Passageiros. . .	717:732\$760	878:204\$715	935:579\$314	755:944\$888	594:584\$756	3.882:046\$433	— 161:360\$132	— 21,34	11,94
Bagagens e encomendas.	476:640\$542	217:769\$760	248:681\$804	208:293\$275	167:809\$594	4.010:194:975	— 40:433\$681	— 19,43	3,37
Mercadorias. . .	5.004:744\$120	4.899:314\$038	4.790:361\$477	3.344:821\$763	4.029\$939\$297	22.069:180\$695	+ 685:417\$334	+ 20,48	80,90
Animaes. . .	23:065\$460	41:731\$463	25:309\$102	43:877\$679	43:211\$396	177:193\$320	— 666\$083	— 1,52	0,87
Carros . . .	4:562\$360	4:554\$966	4:403\$453	549\$445	429\$355	5:199\$379	— 120\$090	— 21,86	0,01
Telegrapho. . .	21:292\$000	40:324\$220	45:202\$505	42:127\$047	9:231\$514	68:477\$286	— 2:895\$533	— 23,88	0,18
Armazenagem.	4:712\$260	45:913\$690	9:674\$130	48:443\$700	7:331\$710	56:295\$490	— 10:891\$990	— 59,05	0,45
Diversas e eventuaes. . .	52:647\$128	230:674\$794	407:764\$602	161:023\$203	128:506\$442	680:616\$169	— 33:516\$761	— 20,19	2,58
Receita líquida	6.002:394\$630	6.205\$157\$666	6.133:676\$387	4.545:081\$000	4.981:264\$264	27.957:003\$947	— 436:183\$264	— 9,60	100,00
Imposto de transito . . .	38:522\$700	44:317\$043	53:325\$300	43:321\$150	86:417\$300	265:903\$493	— 43:098\$150	— 9,48	
Receita arrecadada . . .	6.040:917\$330	6.339:804\$709	6.187:001\$687	4.588:402\$150	5.067:681\$564	28.223:807\$440	— 479:279\$444	— 10,44	

1915 --- Estrada de Ferro do Paraná --- Receitas medias

DESIGNAÇÃO	RECEITAS POR KILOMETRO						DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914
	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	
Passageiros	1:721\$182	2:106\$107	2:243\$595	1:812\$817	1:400\$393	9:314\$191	- 351\$924
Bagagens e encomendas	423\$593	522\$330	593\$350	499\$501	412\$303	2:453\$900	- 87\$103
Mercadorias	12:091\$781	11:745\$955	11:457\$677	8:021\$155	9:901\$546	53:161\$107	1:530\$391
Animaes	55\$303	100\$075	60\$693	105\$223	100\$171	437\$170	\$948
Carros	3\$747	3\$729	2\$646	1\$315	1\$055	12\$105	- \$233
Telegrapho	51\$060	24\$753	36\$457	20\$032	22\$032	164\$039	- 6\$400
Armazenagem	11\$300	33\$162	23\$100	44\$220	18\$554	135\$144	- 25\$075
Diversos eventuaes	126\$252	553\$177	258\$123	386\$116	315\$739	1:639\$742	- 70\$107
Receita liquida	14:391\$231	15:097\$038	14:709\$054	10:890\$474	12:293\$043	67:335\$300	1:333\$474
Imposto de transito	02\$331	110\$523	127\$573	103\$387	212\$327	617\$901	103\$140
Receita arrecadada	14:496\$612	15:207\$621	14:836\$332	11:003\$391	12:451\$273	67:955\$301	1:447\$914

DESIGNAÇÃO	RELAÇÕES %						DIFERENÇA EM RELAÇÃO A 1914
	1911	1912	1913	1914	1915	Totais	
Passageiros	11,95	13,95	15,23	10,63	11,94	13,33	- 4,69
Bagagens e encomendas	2,94	3,43	4,05	4,59	3,37	3,04	- 1,22
Mercadorias	83,33	77,83	78,10	73,59	80,90	73,95	7,31
Animaes	0,37	0,66	0,41	0,93	0,87	0,63	0,00
Carros	0,03	0,03	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01
Telegrapho	0,35	0,16	0,25	0,26	0,18	0,24	0,03
Armazenagem	0,08	0,25	0,16	0,41	0,15	0,20	- 0,26
Diversos eventuaes	0,90	3,68	1,73	3,54	2,58	2,44	- 0,96
Receita liquida	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
Imposto de transito	-	-	-	-	-	-	
Receita arrecadada	-	-	-	-	-	-	

Estrada de Ferro Santa Catharina

EXTENSÃO EM TRAFEGO, km
69,700

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita.	116:350\$283
Despesa	322:251\$238
Coefficiente do trafego	276,96 %
Idem no anno anterior.	226,51 %

As receitas e despesas, assim como os transportes effectuados nos dous ultimos annos, constam dos seguintes quadros :

Receitas

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (N.).	33.023	51:815\$570	33.930	59:530\$310	- 976	- 7:774\$740
Bagagens e encomendas (T.).	3.072	420\$500	4.111	403\$200	- 1.039	+ 17\$300
Animas (N.).	1.201	2:327\$700	1.652	2:793\$400	- 451	+ 470\$700
Mercadorias (T.).	7.343,812	55:077\$300	8.348,230	51:540\$100	- 930.418	+ 3:537\$200
Carros.	-	139\$800	-	61\$500	-	+ 78\$100
Diversos	-	6:569\$615	-	15:019\$910	-	- 8:449\$295
Total.	-	116:350\$283	-	120:412\$420	-	43:062\$135

Despesas

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração geral.	45:869\$150	47:589\$310	- 1:720\$160
Idem na Europa.	96:400\$233	77:251\$553	+19:148\$680
Trafego	40:980\$532	40:031\$400	+ 949\$132
Locomoção	33:180\$203	37:076\$846	- 4:896\$643
Linha e Edificios.	73:821\$120	61:187\$283	+12:633\$837
Quota para fiscalização.	30:000\$000	30:000\$000	-
Total.	322:251\$238	293:136\$482	+29:114\$766

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens :

Durante o anno percorreram a linha 2.061 trens com o percurso total de 64.815,8 kilometros, assim discriminados:

Serviço remunerado :

	Numero	Percurso Kilometros
Trens de passageiros	3	160,8
» mixtos.	834	57.779,6

Serviço não remunerado :

Trens de passageiros	4	122,3
» » cargas.	23	126,0
» » serviço.	1.043	4.754,2
» » lastro	154	1.872,9
Totaes.	<u>2.061</u>	<u>64.815,8</u>

Numero e percurso dos vehiculos :

Compuzeram os trens acima 8.618 vehiculos, que percorreram 274.518,4 kilometros.

	Numero	Percurso kilometros
Em serviço remunerado :		
Carros mixtos.	874	59.126,7
» de bagagem.	602	41.778,8
Vagões de mercadorias	1.259	51.838,0
» » animais.	839	56.917,8

Em serviço não remunerado :

Carros mixtos	895	3.173,0
» de bagagem.	574	1.604,2
Vagões de mercadorias.	550	1.618,0
» » animais.	746	2.113,0
» » lastro, lenha e materiaes	2.279	56.348,0
Totaes	<u>8.618</u>	<u>274.518,4</u>

Coefficientes de utilização dos vehiculos :

Carros de passageiros	28,08 %
» » bagagens e encomendas.	0,02 %
» » animais	9,44 %
Vagões de mercadorias	26,89 %

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Designação	Numero
Pagando	31.756
Por conta do Governo Federal	42
» » » Estadual	79
» » da construção	326
Gratis em serviço de colonização e outros	820
Total	<u>33.023</u>

Movimento de bagagens e encomendas :

Numero de toneladas.	3,072
------------------------------	-------

Movimento de animaes :

Animaes de montaria	385
Bois, vacas e vitellas	256
Carneiros, porcos, etc.	560
Total	1.201

Do total acima foram transportados :

Pagando	1.088
Por conta do Governo Federal	5
" " " " Estadual	—
" " da construcção	69
Gratis em serviço de colonização e outros	39

Movimento de mercadorias :

	Toneladas
Pagando	5.483,282
Por conta do Governo Federal	0,330
" " " " Estadual	1,470
" " da construcção	1.846,250
Gratis em serviço de colonização	17,48)
Total	7.348,812

Quadro dos transportes de mercadorias nos dous ultimos annos

DESIGNAÇÃO	1913	1914
	Peso em kilogrammas	Peso em kilogrammas
Madeiras	1.126.720	—
Lenha	1.051.800	—
Dormentes	625.020	—
Café	60.680	48.570
Matte	273.740	93.460
Assucar	214.300	213.870
Fumo	203.220	363.920
Cereaes	1.011.100	748.220
Aguardente	97.020	89.890
Xarque	42.280	37.380
Couros e pelles	48.300	28.320
Sal	472.320	352.020
Tecidos fabricados no paiz	78.270	70.650
Diversos	2.044.042	6.301.930
Totaes	7.348.812	8.348.230

TELEGRAPHO

Não foram ainda assentados osapparehos telegraphicos ; e todo o serviço da estrada é feito por meio do telephone, que funciona regularmente.

HORARIOS

O horario em vigor está em effectividade desde 1 de janeiro do anno p. p. e satisfaz perfeitamente as condições locais, tendo sido observado com regularidade.

TARIFAS

As tarifas em vigor acham-se bastante elevadas devido ao accrescimento de 10% correspondente á baixa cambial. A Companhia apresentou, pela 2ª vez, novas bases que não puderam ser acceltas por se acharem de encontro á letra expressa do seu contracto, e tendo por isso elaborado outras para serem submettidas á approvação do Governo.

RECLAMAÇÕES

A fiscalização não recebeu reclamação alguma do publico contra o serviço da Companhia, e não ser considerações sobre a alta das tarifas e a elevação do imposto de transporte.

O trafego foi regularmente mantido.

Nota-se uma diminuição de 4.976 no numero de passageiros embarcados, o que se póde attribuir ao augmento do imposto de transito que entrou em vigor nesta Estrada de Ferro em março de 1915, contribuindo muito para elevar o preço das passagens, já por si muito caras.

Comprova-se a influencia do augmento deste imposto sobre o deccrimento de movimento de passageiros pela estatistica; nos annos anteriores até 1913, o augmento do trafego de passageiros era annualmente de 15 a 20%, tendo attingido ainda em 1914 até o mez de agosto a media de 18%.

Receitas e despesas médias geraes do trafego nos dous ultimos annos

DESIGNAÇÃO	POR KILOMETRO DE LINHA		POR TREM KILOMETRO		POR DOUS EIXOS-VEHIC- KILOW.	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Receita.	4:669\$300	4:858\$706	2\$008	1\$977	\$277	\$264
Despesa.	4:623\$403	2:666\$928	5\$562	2\$841	\$768	\$379

UNIDADES DE TRAFEGO

As unidades de trafego de serviços retribuidos e os respectivos percursos medios foram os seguintes :

Unidades	Numero	Percursos medios km.
Passageiros - kilometro.	846.963	26,49
Bagagens e encomendas (T. Km.).	91,990	29,94
Animaes - kilometro.	43,113	37,14
Mercadorias (T. km.)	219.291,758	40,19

Receita e despesa por unidade de trafego :

Unidades	Productos medios	Custo do transporte.
Passageiros-kilometro	\$061	\$183
Animaes - kilometro.	\$054	\$032
Mercadorias (T. Km.)	\$283	\$655

O producto e o custo de tonelada - kilometro de bagagens e encomendas acham-se incluidos nos das mercadorias.

LOCOMOÇÃO

Realizaram as locomotivas o percurso total de 67.178,8 kilometros, incluindo todos os serviços, retribuidos e não retribuidos, e manobras nas estações.

Serviço retribuido :

	kílo.m.
Locomotivas em trens de passageiros	160,8
” ” ” mixtos	57,779,6

Serviço não retribuido :

Locomotivas em trens de passageiros.	122,3
” ” ” ” cargas	126,0
” ” ” ” serviços.	4.754,2
” ” ” ” lastro	1.872,9
” em serviço de manobras	2.363,0
Total geral	67.178,8

MATERIAL RODANTE

Estava em serviço o seguinte material :

- 3 Locomotivas, typo Tanque, sendo duas de 35 toneladas e uma de 20 toneladas.
- 3 Carros mixtos para passageiros.
- 1 Carro para correio e bagagem.
- 3 Carros para animaes.
- 6 Vagões fechados para mercadorias.
- 14 Ditos abertos para mercadorias.
- 10 Ditos plataformas.
- 1 Vagão-tender.
- 6 Vagões para lastro.

OFFICINAS

Nas oficinas foram feitas as reparações necessarias ao serviço do trafego, sendo todas de pequena monta ou correntes.

Houve 31 reparações de locomotivas e 71 de carros e vagões.

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Com as locomotivas :

	Custos
Lenha (m ³).	3.398,970 7:728\$030
Oleo (kg.).	1.954,100 840\$246
Graxa (kg.).	25,000 6\$400
Estopa (kg.).	427,000 211\$329

Com os vehiculos :

Oleo (kg.)	561,050	122\$195
----------------------	---------	----------

Consumo por locomotiva-kilometro :

Lenha (m ³).	0,052	\$115
Oleo (kg.).	0,030	\$012
Graxa (kg.)	0,001	\$000,09
Estopa (kg.)	0,006	\$003
		\$130,09

Consumo de lubrificantes por 1.000 vehiculos-kilometros.

Oleo (kg.).	2,047	\$445
---------------------	-------	-------

O serviço de locomoção foi regularmente feito e o de tracção com a utilização das tres locomotivas existentes que foram aproveitadas para o trafego com a maior parcimonia possivel.

O almoxarifado já ha muito que não recebe material; os actuaes aros das locomotivas só permittem mais uma vez o torno, podendo avaliar-se a sua duração em condições normaes de 7 a 8 mezes; findo este prazo, ver-se-ha a Estrada de Ferro sem aros para as suas locomotivas. Informou o engenheiro chefe da Companhia ao engenheiro chefe da Fiscalização que os aros já se acham encommendados ha muito tempo e que estão a bordo de um vapor, actualmente rectido no porto de Hamburgo, devido á Conflagração Européa.

VIA PERMANENTE

Os serviços feitos foram os seguintes :

Conservação ordinaria :

Lastramento (m ³).	2.865,5
Nivelamento e repregação (m ¹).	102.610
Capina e roçado (m ²).	614.580
Limpeza de drenos e valletas (m ¹).	112.210
Reparação de cercas (m ¹).	25.603

Substituição de dormentes :

Communs	10.181
Para pontes	67
Para desvios	127
Substituição de trilhos.	18
» » talas	1
» » parafusos	40
» » grampos.	1.078
» » chapa de assentos para sapatas dos trilhos.	135
Substituição de postes de ferro para a linha telephonica	97
» » » de madeira.	105
» » » isoladores	12

Foram ainda feitas diversas reparações em edificios, pontes, boeiros, linha telephonica e conservação das cercas.

CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA

Foram feitos trabalhos nas pontes dos ribeirões Velha e Warnow, que consistiram em revestimentos de pedra nos aterros que protegem os pegões; esses aterros tinham sido muito damnificados pelas chuvas e consequentes enchentes dos ribeirões. Com estes trabalhos despendeu a Companhia a importancia de 5:670\$475.

OBRAS NOVAS

Não houve.

LINHA

O estado de conservação da linha, comquanto não seja má, ainda deixa muito a desejar, devido á grande quantidade de dormentes pòdres e que precisam de prompta e activa substituição, bem como o serviço de lastramento que tambem é feito com certa morosidade. Durante o anno foram substituidos 10.484 dormentes ou mais 3.70% do que durante o anno de 1914; porém assim mesmo vemos que a substituição foi apenas de 10,4 %, correspondendo a substituição feita apenas a uma extensão de 8.145 metros.

No serviço de lastramento foram empregados 2.865,500 m³ ou mais 1.878 m³ que no anno de 1914.

A reparação de cercas que no anno de 1914 attingiu apenas a 1.539 metros, alcançou no anno de 1915 a extensão de 25.603 metros.

CONSTRUÇÃO

A Companhia empreiteira da construção ainda não deu começo aos trabalhos pelos motivos que passo a expôr :

Pela clausula XXXII, art. II, de seu contracto, obrigou-se a Companhia a encetar a construção dentro do prazo de 60 dias da data da entrega pelo Governo dos estudos e locação;

a 2 de dezembro de 1914 foram entregues á Companhia, conforme a acta lavrada na occasião, os seguintes trechos locados : entre estacas 0 = km. 67 + 123,0 da linha em trafego e 731 + 17 = 729, entre estacas 729 e 1.754 + 15,25 e mais variante entre estacas 518 + 1,0 P. C. D. e 542 + 15,60 = 545, que sommam uma extensão de 35^k,107,85 (conforme estabelece a clausula XXXII, art. I do contracto); foram além disso entregues mais os seguintes documentos: quatro cadernetas de residência, 12 de secções transversaes, seis de nivelamento, quatro de alinhamentos, dous rolos de perfil longitudinal, 17 folhas de plantas topographicas do projecto, 17 folhas de cópias, em ferro prussiato, de projectos de obras de arte especiaes e mais dous rolos contendo a planta da linha locada.

Na occasião de assignar a acta o representante da Companhia declarou que o prazo não podia ser contado da data em que foi lavrada a acta, visto ter a Companhia obtido uma prorrogação, de accordo com o despacho de 11 de novembro, dado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, ao requerimento da Companhia pedindo prorrogação de prazo para inicio da construção, baseado no decreto n. 11.267, de 28 de outubro de 1914.

Ficou assim prorogado até o dia 28 de outubro de 1915 o prazo para o inicio da construção.

O engenheiro chefe da 4ª Fiscalização fez sciente a esta Inspectoria que a Companhia allegava, para não dar inicio aos trabalhos da construção no prazo concedido, a falta da entrega pelo Governo dos perfis transversaes, projectos definitivos de todas as obras de arte e das plantas de todas as propriedades a adquirir, conforme consta da clausula XXXIV do contracto.

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

Linhas da Compagnie Auxiliaire

EXTENSÃO DA REDE ARRENDADA

Nenhum aumento soffreu a extensão desta rede, sendo o desenvolvimento da mesma de 2.172.085^m03 assim discriminado :

	K
Linha de Santa Maria a Porto Alegre	388.625 ^m ,42
» » Santa Maria a Uruguayana	374.320,75
» » Santa Maria a Marcellino Ramos (Rio Uruguay)	535.234,42
Linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento	158.563,70
» » Cacequy a Rio Grande	490.037,03
» » Montenegro a Caxias	116.591,51
» » Neustadt e Taquara	53.001,60
» » Couto a Santa Cruz	30.311,45
Ramal da Costa de Mar	17.281,06
» de Pelotas-Fluvial	2.717,65
» do Paredão	3.292,00
» de Ligação á Margem do Taquary	2.108,45
Extensão total.	<u>2.172.085,03</u>

CAPITAL DA COMPAGNIE

O capital da *Compagnie Auxiliaire* em 31 de dezembro de 1914, reconhecido pela junta de tomada de contas, elevou-se a 86.404:600\$800.

Quanto ao aumento durante o anno de 1915, só depois que a Companhia apresentar os documentos de receita e despesa relativos a este periodo é que a junta poderá, examinando-os, fixar o referido aumento, que será sommado ao de 31 de dezembro de 1914.

As tomadas de contas são semestraes e, em vista do indeferimento de um requerimento da *Compagnie Auxiliaire* ao Sr. Ministro da Viação, pedindo prorogação por tempo indeterminado do prazo de tres annos, já findo em 8 de dezembro de 1914, para completar os melhoramentos referidos na clausula V do contracto de 1911, as quotas de arrendamento deverão ser calculadas pelo contracto de 19 de junho de 1905.

A *Compagnie*, em consequencia desta notificação, tem protellado até hoje as duas tomadas de contas relativas ao anno de 1915, pleiteando junto ao Ministerio da Viação outras pretensões que ainda não foram solucionadas.

Assim, o capital em 31 de dezembro de 1914 obedece á seguinte classificação :

1.º Capital inicial (em 19 de junho de 1915).	11.249:000\$000
2.º » gasto com a construcção de linhas novas	45.351:663\$379
4.º Capital gasto em melhoramentos e obras novas	29.803:937\$421
Somma	<u>86.404:600\$800</u>

As tres rubricas acima podem ainda ser subdivididas em diversas parcelas :

1º — CAPITAL INICIAL

I. Capital reconhecido relativo ao contracto de 15 de março de 1898	3.903:000\$000
II. Capital reconhecido relativo ao contracto de 31 de dezembro de 1898	2.936:000\$000
III. Valor do ramal de Santa Cruz	750:000\$000
IV. Valor do material e das obras do ramal de Caxias, reembolsado ao Governo do Estado	160:000\$000
V. Aquisição da linha de Porto-Alegre a Taquara	3.500:000\$000
Somma	<u>11.249:000\$000</u>

2º — DESPEZAS FEITAS COM AS LINHAS NOVAS

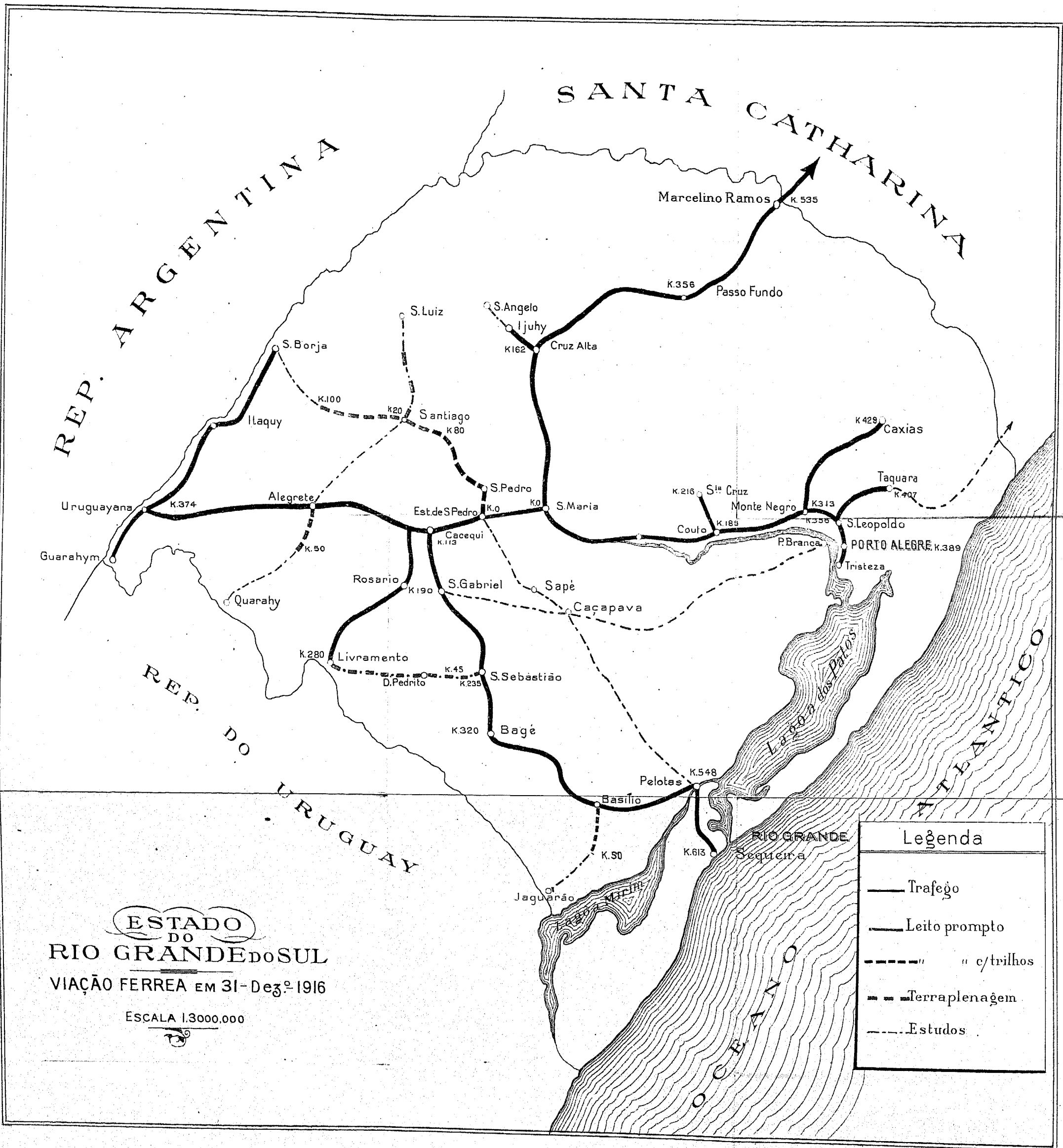
I. Linha de Cacequy a Uruguayana	8.225:496\$671
II. " " Neustadt a Margem	6.957:307\$587
III. Linha de Montenegro a Caxias	9.702:131\$468
IV. " " Saycan a Sant'Anna.	9.699:268\$299
V. Ponte sobre o rio Taquary.	1.368:390\$113
VI. " " " Santa Maria	2.933:553\$209
VII. Linha de Passo Fundo ao Uruguay (parte da despesa total), inclusive a ponte sobre o rio Uruguay	6.465:516\$032
Somma	<u>45.351:663\$379</u>

3º — MELHORAMENTO E OBRAS NOVAS

I. Material rodante	15.644:393\$242
II. Machinas ferramentas	900:130\$438
III. Edificios	951:406\$867
IV. Desvios novos.	1.049:870\$562
V. Dependencias das estações.	756:888\$351
VI. Telegrapho	154:312\$664
VII. Reforma e reforço da linha	7.482:820\$143
VIII. Pontes	161:335\$242
IX. Desapropriações.	240:719\$731
X. Cercas	2.445:304\$879
XI. Linhas novas.	16:755\$502
Somma	<u>29.803:937\$421</u>

DEPOSITOS EFFECTUADOS PELA COMPANHIA

Nenhum deposito effectuou a Companhia como nenhuma quantia recebeu do Governo como garantia de juros.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
 VIÇÃO FERREA EM 31-Dez.º 1916

ESCALA 1:3000.000

Legenda	
—	Trafego
—	Leito prompto
- - -	" " c/trilhos
- - -	Terraplenagem
- - -	Estudos

Para o serviço de capital da Companhia nem o Governo da União nem o do Estado tem intervenção alguma, quer sob forma de garantias, de subvenções ou de qualquer concessão.

MOVIMENTO FINANCEIRO GERAL

Receita	12.742:855\$159
Despeza	9.373:086\$889
Saldo	<u>3.369:768\$270</u>

Consideradas sómente as receitas propriamente de trafego, os coefficients do trafego nos dous ultimos annos foram :

1915	77,79 %
1914	71,73 %

As receitas comparadas nos dous ultimos annos foram as seguintes :

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (n.)	837.310	3.522:323\$230	923.935	3.911:060\$330	- 86.675	- 333:737\$609
Bagagens e encomendas (t.)	12.143	549:934\$300	10.331,4	506:653\$030	+ 1.753,6	+ 43:281\$720
Animaes (n.)	141.365	571:238\$370	122.589	533:704\$540	+ 18.776	+ 37:533\$330
Vehiculos (n.)	-	9:632\$640	220	17:452\$420	-	- 7:819\$580
Mercadorias (t.)	561.500	7.339:432\$410	544.833	6.735:054\$330	+ 16.702	+ 604:427\$530
Telegrammas (n.)	51.793	55:352\$335	47.303	54:431\$040	+ 4.490	+ 954:495
Armazenagens	-	8:407\$050	-	7:338\$300	-	+ 249\$650
Rendias diversa	-	683:702\$321	-	734:507\$406	-	- 107:804\$672
		12.742:855\$159	-	12.560:722\$545	-	+ 182:132\$614

As despesas nos dous ultimos annos foram as seguintes :

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração	954:361\$608	771:691\$510	+ 182:670\$098
Trafego e Telegrapho	1.450:870\$353	1.444:227\$658	+ 15:642\$697
Locomoção	4.622:460\$151	3.976:200\$901	+ 646:259\$250
Via Permanente e edificios	2.336:394\$775	2.242:320\$887	+ 94:073\$888
Totaes	9.373:086\$889	8.434:440\$956	+ 938:645\$933

MERCADORIAS TRANSPORTADAS

Durante o anno foram transportados os seguintes generos :

	Toneladas
Aguardente	3.509
Assucar	21.060
Café	2.924
Cereaes	42.165
Couros	23.251
Fumo	6.338
Matte	13.549
Sal	37.742
Tecidos do paiz	347
Xarque	26.882
Diversos.	383.823
Total	561.590

MOVIMENTO DE TRENS E VEICULOS

Durante o anno correram as linhas da Companhia 30.310 trens effectuando o percurso total de 3.653.175 kilometros, assim distribuidos :

EM SERVIÇOS REMUNERADOS

	Numero	Percurso Kilometros
Trens de passageiros.	8.940	1.423.830
» mixtos	3.408	268.425
» cargas	14.759	1.709.218
	<hr/>	<hr/>
	27.107	3.401.473.
Em serviço do lastro e outros não re- munerados	3.203	352.002
Total geral	30.310	3.653.175

Os percursos dos vehiculos rebocados por esses trens, foram :

EM SERVIÇOS REMUNERADOS

	Klm.
Vehiculos de passageiros.	5.147.874
» » mercadorias	18.585.573
» » bagagens e encommendas	1.846.521
» » animaes.	3.232.064
Total	28.812.032
Em serviço do lastro e não retribuidos.	3.240.721
Total geral	32.052.753

	DESPESAS DO CUSTEIO		
	Kilometro de linha	Trem-kilometro	2 eixos vehiculo
1915	4:315\$248	2\$755,8	\$162,2
1914	3:883\$108	2\$501,0	\$151,4

Unidade de trafego, productos, despesas e percursos médios correspondentes

	Numero	Producto	Despeza	Percurso médio
Passageiros	67.988.522	\$051,8	\$024,5	81,2
Bagagens e encomendas	1.711.366	\$321,3	\$345,0	140,9
Animaes (tons.)	9.848.406	\$058,0	\$106,7	215,9
Mercadorias (tons.)	137.352.045	\$053,4	\$043,9	244,5
Cargas em geral (tons.)	148.911.812	\$056,8	\$051,6	240,4

TARIFAS

Darante o anno de 1915 foram approvadas pelo Governo as tarifas especiaes seguintes :

Pelo aviso n. 125, de 16 de setembro de 1915, para phosphoros.

Pelo aviso n. 126, de 17 de setembro de 1915, para vinho nacional, banha, fumo nacional em folha ou corda.

Pelo aviso n. 130, de 20 de setembro de 1915, para gado em pé, vaccum ou muar.

Estas tarifas especiaes numeradas T. M.— 1 para os phosphoros, T. M.— 2 para o vinho nacional, T. M.— 3 para a banha, T. M.— 4 para o gado vaccum ou muar, por trem lotado no minimo de 10 vagões de 12 metros de comprimento, e T. M.— 5 para o fumo nacional em folha ou corda, são tarifas em trafego mutuo das estações da « Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil » para as estações da rede Viação Paraná-Santa Catharina e Sorocabana Railway Company.

Pela portaria de 9 de outubro de 1915, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas foi approvada a tarifa especial (numerada A — 300) para o transporte de animaes em pé, applicavel sómente nas linhas arrendadas á « Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil ».

MATERIAL RODANTE

Durante o anno de 1915 não foi augmentado o effectivo do material rodante.
Eis o inventario desse material :

Inventario do material rodante em 31 de dezembro de 1915

ESPECIFICAÇÃO	EM SERVIÇO DO ESTADO		EM REPARAÇÃO OU ESPERANDO REPARAÇÃO	RETRADOS DO SERVIÇO	NUMERO — Total
	Bom	Regular			
A — Locomotivas					
1.º Typo Americano	6	2	10	4	22
2.º » Mogul	33	15	19	18	85
3.º » Ten Wheels	15	7	4	—	26
4.º » Consolidation	20	11	14	—	45
5.º » Mallet	10	4	3	—	17
6.º » Manobras	—	5	1	10	16
Totaaes	84	44	51	32	211
	128				
B — Carros					
Administração	9	—	—	1	10
Restaurantes	6	—	—	—	6
Dormitorios	11	—	1	—	12
1ª classe	73	—	15	16	104
2ª classe e mixtos	33	—	27	13	73
Bagagem, 4 eixos	29	—	10	13	52
Idem, 2 eixos	—	—	—	4	4
Totaaes	161	—	53	47	261
C — Vagões					
1.º Fechados 4 eixos	583	—	158	372	1.113
2.º Plataforma 4 eixos	298	—	134	119	551
3.º Animaes 4 eixos	169	—	68	56	293
4.º Socorro 4 eixos	2	—	—	—	2
5.º Lastro 2 eixos	55	—	—	20	75
6.º Animaes 2 eixos	—	—	—	8	8
7.º Plataforma 2 eixos	—	—	—	43	43
8.º Bordas altas 4 eixos	—	—	—	41	41
9.º » » 2 »	—	—	—	54	54
10.º Fechados 2 eixos	—	—	—	202	202
11.º Prisão 4 eixos	—	—	—	2	2
Totaaes	1.107	—	360	917	2.384

Soffreram pequenas reparações :

Boeiros	109
Pontilhões	71
Pontes	17

Ficaram reconstruidos :

Boeiros	16
Pontilhões	2

LINHAS EM CONSTRUÇÃO

Por parte da « Compagnie Auxiliaire », nenhuma. O Governo do Estado fez estudos e orçamentos para construção do ramal ferreo de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves, não iniciando até agora a respectiva construção.

ACCIDENTES

Durante o anno de 1915 elevou-se a 760 o numero de accidentes, sendo a natureza dos mesmos abaixo discriminada :

Descarrilamentos de carros	537
» » tenders.	45
» » locomotivas	40
Carros tombados	46
Ruptura de eixos de carros	25
» » » locomotivas	2
» » engates	2
Locomotivas tombadas.	2
Transeuntos pegados pelos trens	26
Empregados mortos em serviço	4
» feridos » »	20
Passageiros feridos.	2
 Total	<hr/> 760

Quanto ás causas dos accidentes, são ellas as seguintes :

1. Estado da linha ou dos apparatus de desvios	294
2. Estado do material rodante	262
3. Descuido do pessoal, imprudencia durante as manobras.	104
4. Pessoas pegadas pelos trens	34
5. Gado na linha	9
6. Casos fortuitos	9
7. Excessos de velocidade	8
8. Attentados criminosos.	5
9. Causas ignoradas	35
 Total	<hr/> 760

Como se poderá vêr pelos detalhes destes accidentes, os mesmos correspondem, em média, a mais de dous por dia corrido do anno.

Significa, portanto, que o leito da via permanente não se encontra em bom estado de conservação e bem assim o material rodante e de tracção.

O lastramento da linha como é feito, concorre poderosamente para o máo estado da via permanente, toda golpeada e com pontos de inflexões bem accentuados nas entradas e sahidas das curvas, além de abalados os grampos e tirefonds que fixam os trilhos nos dormentes de madeiras.

Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui

Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO 175,597

Goza de garantia de juros de 6 % sobre o capital de 6.000.000\$000.

CESSIONARIA — *The Brasil Great Southern Railway Company, Limited.*

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	300:708\$859
Despeza	331:603\$785
Deficit	30:804\$926
Coefficiente de trafego	110,24 %
Idem no anno anterior	103,76

Os quadros seguintes dão os transportes e as respectivas receitas e despezas nos dous ultimos annos.

Receitas

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (n.)	17.120 1/2	82:483\$790	17.085	82:730\$000	-	249\$210
Bagagens e encomendas (t.)	122.394	7:928\$920	142.020	8:776\$180	-	849\$260
Animaes (n.)	14.343	19:905\$310	4.547	5:933\$220	+	13:972\$090
Mercadorias (t.)	48.150,611	138:150\$600	15.903,412	118:303\$720	+	16:751\$880
Aluguel de trens e vehiculos	-	1:092\$500	-	2:943\$000	-	-
Telegrapho	-	1:533\$936	-	1:575\$555	-	1:850\$500
Armazenagens	-	653\$870	-	1:643\$120	+	8\$431
Por conta do Governo	-	16:226\$431	-	9:949\$300	+	989\$250
Eventuales	-	37:769\$453	-	38:303\$039	+	6:277\$131
Total	-	300:708\$850	-	268:852\$084	-	37:446\$775

Despezas

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração e contabilidade	40:124\$916	41:299\$709	-
Trafego	48:007\$834	49:420\$581	-
Locomoção	109:344\$527	85:778\$091	+
Telegrapho	7:497\$266	7:021\$288	+
Via Permanente	107:664\$310	71:367\$662	+
Serviço commercial	13:902\$732	14:877\$453	-
Agencia no Rio de Janeiro	5:062\$200	3:492\$920	+
Total	331:603\$785	273:254\$704	+
Deficit	30:804\$926	9:905\$620	+

Diante dos quadros synopticos comparativos se deprehende que durante o anno em consideração melhorou um pouco a situação economica da Companhia, cujas rendas tiveram um augmento, sobre as do anno anterior, de 12,04 %; e si não fora a eventualidade dos grandes estragos desta via-ferrea, no extenso aterro da varzea do Itapitocay, em 4 de maio, que obrigou a um augmento extraordinario da despeza da via permanente, produzindo no total um excesso de 17,59 % sobre o anno anterior, é de presumir, pelo menos, que o equilibrio das finanças se manifestasse, embora sem remunerar entretanto o capital da Companhia.

Exercendo-se quasi que exclusivamente, ainda hoje, na zona desta estrada a industria pastoril, que minguado contingente permite ás rendas do trafego, estando estancada a importação e constando que deixará de funcionar a xarqueada Dickin-son, em Ibicuhy, cujos productos, utilizando um grande percurso da linha, importantes recursos offerciam á receita da Companhia e, a par de todas estas circumstancias, a concorrência da via-ferrea argentina, na zona fronteiriça, é certo que não poderão deixar de continuar precarias, ainda por muito tempo, as condições economicas da Companhia.

Espera-se, porém, que o trafego de madeiras nacionaes, feito actualmente em más condições pelo porto de Uruguayana, cujas baldeações difficeis augmentam o custo de transporte, venha a augmentar com o percurso directo pela ponte internacional de Quarahim. Esta circumstancia e o concurso do trafego mutuo com a P.A.U. poderão contrabalançar em parte os efeitos prejudiciaes acima notados.

Imposto de transito — Durante o anno foi recolhida aos Cofres Publicos a importância liquida de 13:088\$880, correspondente á esta sorte de imposto, já deduzida dos 4 % que cabem á Companhia em virtude de contracto.

A taxa do imposto em consideração soffreu alterações nesse anno em virtude da Lei Orçamentaria.

TRAFEGO

Durante o anno correram a linha 887 trens com o percurso total de 74.530,200 kilometros, assim discriminados:

	Numero	Percurso kilometrico
Trens de passageiros	12	676,200
» mixtos.	620	54.473,200
» de carga	136	12.794,300
» de gado	119	6.586,600
Total.	887	74.530,300
Trens de lastro e em serviço não retribuido.		133

VEHICULOS

Em serviço retribuido	Percurso kilometrico
Carros de passageiros.	116,948
» de bagagens e encomendas	54,522
Vagões de animaes	69,230
» de mercadorias carregados e vasios.	343,475
Total	584,175

Movimento de passageiros:

		Transporte médio
Viajantes de 1ª classe	9.122 1/2	63 ^k ,7
» » 2ª »	7.998	52,8
Total.	17.120 1/2	58,6

MOVIMENTO DE ANIMAES

Cavallares (n.)	202	
Vaccuns (n.)	13.381	
Caprinos, suinos e ovinos (n.).	760	
	<hr/>	
Total	14.343	65km ⁰

Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia:

Pagando	122 ^t ,394	67km,8
-------------------	-----------------------	--------

Mercadorias transportadas a qualquer distancia:

Pagando	18.150 ^t ,611	88km,1
-------------------	--------------------------	--------

Quadro das mercadorias transportadas nos dois ultimos
annos

DESIGNAÇÃO	1915	1914
	Peso em kilo-gramma	Peso em kilo-gramma
Matte	688.087	349.517
Assucar	356.060	437.670
Cereaes	1.557.844	1.425.713
Aguardente	140.000	98.250
Xarque	1.283.535	2.537.160
Couros	1.129.064	894.687
Sal	508.760	298.200
Diversos	12.487.261	9.842.215
	<hr/>	<hr/>
Totacs	18.150.611	15.903.412

Receitas e despesas medias geraes

	Por kilometro de linha	Por trem-kilo-metro	Por dois eixos-veiculo-kilo-metro
<i>Receitas medias</i>			
1915	1:714\$929	3\$097	\$357,4
1914	1:501\$437	3\$736	\$219,5
<i>Despesas medias</i>			
1915	1:890\$557	4\$381	\$279,5
1914	1:557\$911	3\$827	\$224,5

UNIDADES DE TRAFEGO

Dos quadros seguintes constam as unidades de trafego em serviços retribuidos, transportados, os respectivos percursos e productos medios e os custos de transporte.

UNIDADES	NUMEROS	PERCURSOS MEDIOS
Passageiros-kilometro	1.003.795	Km. 58,6
Bagagens e encomendas (t. km.)	8.298	67,8
Animaes-kilometro	933.466	63,0
Mercadoria (t. km.)	1.613.977	88,1

Quadro da receita e despeza por unidade de trafego

UNIDADES	PRODUCTO MEDIO	CUSTO DE TRANSPORTE
Passageiros-kilometro	\$082	\$065
Bagagem e encomenda (t. km.)	\$955	3\$679
Animaes-kilometro	\$031	\$041
Mercadorias (t. km.)	\$082	\$119

O serviço de trafego no começo do anno estava sendo feito com irregularidade, quanto á observancia dos horarios de chegada ás estações, devido não só a atrasos de trens da Noroeste del Uruguay, com que mantem trafego mutuo, como á insuficiencia de pressão que a lenha de má qualidade empregada produzia, o que obrigou o engenheiro fiscal a intimar á Companhia, por officio n. 332, de 26 de outubro, para normalizar o referido serviço, lembrando-lhe a este ultimo respeito que a permissão para queimar lenha, embora em caracter provisorio, presuppunha que este combustível seria escolhido entre as especies de madeira que produzissem o numero de calorías compatível com a natureza da sua applicação.— Si, porém, só pudesse a Companhia conseguir lenha de qualidade inferior, declarou-lhe o engenheiro fiscal que se ternava necessario dar aos trens a lotação que a machina, nestas condições, pudesse rebocar, evitando assim que o publico soffresse os inconvenientes de que se queixava.

HORARIOS

Durante o anno de 1915 estiveram em vigor dous horarios, o primeiro dos quaes foi approved por acto do Sr. Ministro da Viação, de 9 de setembro de 1914, tendo sido substituido por outro approved provisoriamente pelo aviso n. 207, de 15 dezembro daquelle anno, do Sr. Ministro da Viação.

Os novos horarios estabelceram um trem internacional até Montevidéo, e, si não fôra um desaccordo verificado na hora tomada pelas duas Companhias, que obriga os passageiros que vão de Uruguayana a permanecer, sem justificativa, 45 minutos em Quarahim, só trariam vantagens.— As duas Companhias, porém, convictas do engano em que incorreram, tratarão em breve de corrigil-o.

TELEGRAPHO

Em serviço de particulares foram expedidos 690 telegrammas com 9.820 palavras.
Em serviço da Estrada foram expedidos 3.596 telegrammas com 140 335 palavras.

Total: 6.286 telegrammas com 150.165 palavras.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas.

Realizaram as locomotivas o percurso total de 96.998 kilometros, comprehendidos os não retribuidos e as manobras nas estações, cabendo a cada locomotiva o seguinte percurso :

	Km.
Locomotiva n. 1	11.622,435
» n. 2	10.509,470
» n. 3	31.807,650
» n. 4	200,055
» n. 5	473,445
» n. 6	12.799,080
» n. 9	10.773,025
» n. 10	8.544,680
» n. 11	4.526,760
» n. 12	5.733,435
Total	96.998,535

O effectivo no material rodantê e o seu estado constam do quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	PESO T O T A L	EM SERVIÇO	EM REPARAÇÕES	TOTAL
<i>Locomotivas</i>				
Black, Hawthorn & Comp.—Tanque dos lados. Capacidade de tracção 90 toneladas	23.000	3	3	6
Kitson & Comp.—Tanque dos lados. Capacidade de tracção 180 toneladas	36.500	1	1	2
Falcon Engine Works.—Tanque em cima. Capacidade de tracção 50 toneladas.	3.510	2	—	2
<i>Carros e vagões</i>				
1ª classe (24 passageiros)	6.500	2	1	3
2ª " (48 ")	6.500	4	—	4
Mixtos (32 passageiros)	6.500	2	1	3
Correio e bagagem	6.500	1	1	2
Vagões para animais (quatro rodas).	3.295	1	1	2
» " " (oito rodas).	7.445	16	4	20
» mercadorias fechados (quatro rodas)	3.300	37	1	38
» " " (oito rodas)	8.175	8	2	10
» abertos (quatro rodas).	3.100	10	—	10
» plataforma (oito rodas)	6.000	10	—	10
» lastro (quatro rodas)	3.000	18	—	18
» mercadorias fechados (oito rodas)	8.260	7	1	8
» plataforma (quatro rodas).	2.800	6	—	6

A conservação deste material necessitou as seguintes reparações :

LOCOMOTIVAS

Machinas numeros 3-9-10-11 e 12, regulares concertos.

CARROS

Carros ns. 1 e 2 reparações geraes e ns. 3 e 6 outros concertos menores.

VAGÕES

Soffreram concertos geraes os vagões de ns. D 4, D 15, D 17, D 18, DE 2, DE 18, DE 21, DE 23, DE 25, DE 29, DE 33 e E 1.

CONSUMO DE CUMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Com as locomotivas :

	Quantidade	Custo
Carvão (kg.)	206.400	13:358\$400
Lenha (m3)	5.932,5	30:013\$680
Oleo (kg.)	2.910	918\$792
Estopa (kg.)	194	72\$882

Com os vehiculos :

Oleo.	962	303\$738
Estopa	21	7\$889

CONSUMO MEDIO POR LOCOMÓTIVA-KILOMETRO

Carvão (kg.)	2,13	\$137
Lenha (m3).	0,061	\$309
Oleo (kg.)	0,030	\$009
Estopa (kg.)	0,002	\$001

CONSUMO DE LUBRIFICANTES E ESTOPA POR 1.000 VEHICULOS-KILOMETRO

Oleo (kg.)	5,082	1\$605
Estopa (kg.)	0,938	\$322

VIA PERMANENTE

Como se verifica, foi quasi que só empregada a lenha como combustivel durante o anno, devido á Conflagação Européa que não só encareceu extraordinariamente o preço do carvão como tambem difficultou a sua aquisição, o que induziu o Governo, como medida geral para todas as vias ferreas, que o solicitassem, a permittir provisoriamente como combustivel o uso da lenha, em vez de carvão, nas estradas do nosso paiz.

OFFICINAS

Funcionaram satisfactoriamente attendendo ás necessidades quer da Quarahim a Itaquy propriamente dita como ás da Itaquy a S. Borja e demais serviços de quo foi encarregada.

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

E' regular o estado da linha, tendo sido, no sentido de sua conservação, realizados os seguintes trabalhos:

DORMENTES

Foram substituidos 4.256 dormentes.

TRILHOS

Foram retirados seis trilhos estragados.

ACCESSORIOS DE TRILHOS

Foram empregados 3.475 grampos, 1.500 parafusos e 20 talas de junção.

MOVIMENTO DE TERRAS

No alargamento de varios aterros foram empregados 1.096 metros cubicos sobre uma extensão total de 651 metros correntes.

Maiores cuidados requereram os estragos do aterro da varzea do Itapitocay, grandemente damnificado pelas extraordinarias chuvas occorridas nos dias 2 e 3 de maio. As aguas então avolumadas excessivamente e sem prompto escoamento produziram varias rupturas daquelle, em diversos pontos, entre os kilometros 61 + 455 e 62 + 580.

Mais uma vez ficou então provada a necessidade de novas obras d'arte que permittam maior vasão, pois duas pontes ali localias, a do Itapitocay e uma outra auxiliar de descarga de cinco vãos de 6^m,50 são insufficientes para o seu perfeito escoamento.

Para evitar-se a reproducção de tão prejudiciaes consequencias cuidou-se da indicação das obras respectivas, sendo deixados vasios e preenchidos apenas por fogueiras de dormentes e cavalletes, até ulterior deliberação, os vãos, onde os indícios de ruptura mostravam os pontos vulneraveis, para locação de novas obras complementares.

Nas reparações desses estragos foram ali empregados 7.132 metros cubicos de terra sobre uma extensão total de 1.680 metros correntes.

LASTRO

Na regularização e preenchimento das falhas apresentadas pela plataforma foram applicados 2.214 metros cubicos de lastro sobre uma extensão total de 5.639 metros.

VALLETAS

Foram desobstruidas as valletas sobre uma extensão total de 23.850 metros.

CAPINAÇÃO

Devido ás repetidas vezes em que foi capinada a vegetação do leito correspondeu esse serviço a uma extensão de 306.700 metros.

CONSOLIDAÇÃO DO LEITO

Para consolidar a plataforma em kilometro 114, ao lado esquerdo, foram executados seis metros cubicos de enrocamento nesse ponto.

PESSOAL DA VIA PERMANENTE

O coeeficiente deduzido para o pessoal empregado na via permanente corresponde a 0,48 homem por kilometro, o qual embora tenha sido elevado representa ainda uma taxa baixa em vista de certas necessidades da conservação.

NECESSIDADES MAIS URGENTES DA CONSERVAÇÃO

De accôrdo com a inspecção feita na linha pelo engenheiro fiscal foram observadas como mais immediatas faltas a sanar para regularidade e solidez do leito, as seguintes :

Substituição de dormentes deteriorados em varios pontos; alargamento dos aterros nos kilometros 59 + 400 a 60, — 61 a 62 — 128 + 100 e 143 + 100 (esboado do lado direito).

LASTRO

Preencher as faltas de lastro nos seguintes pontos : kilometros 48 a 48 + 300 — 49 a 49 + 200 — 51 + 500 a 51 + 800 — 59 + 400 a 60 — 92 + 950 a 93 + 150 — 110 + 700 a 110 + 800 — 128 + 100 — 148 + 400 e 148 + 500.

REGULARIZAÇÃO DO LEITO

Precisam ser corrigidas, conforme o caso, algumas irregularidades, quer de bitolagem, quer de nivelamento, quer vãos onde ha dormentes deteriorados, falta de lastro, etc. que produzem movimentos de *lacets* e outras oscillações, nos seguintes pontos — kilometros 19 + 700 a 20 + 800 — 29 + 100 — 51 + 500 a 51 + 800 — 59 + 400 a 60 — 76 + 100 — 76 + 800 — 110 + 700 a 110 + 800 — 120 + 600 — 144 + 200 — 146 + 750 — 143 — 159 + 500 — 169 + 120 e 171 + 050.

Co -por os enrocamentos dos quartos de cone das seguintes obras : kilometros 128 + 0,50, lado direito do segundo encontro ; kilometros 165 + 700 ou dous do lado esquerdo — kilometros 168 + 300, todos.

DESVIOS

Para attender a necessidades urgentes foram collocados provisoriamente os seguintes desvios : um com a extensão de 400 metros em kilometro 142 + 300 (Ibicuhy), com entrada e sahida, empregando-se o seguinte material velho : duas chaves de mudança, 108 trilhos, 512 dormentes, 248 talas de junção, 2.124 pregos e 500 parafusos e outro em kilometro 159 + 800 para desembarcar animaes, empregando-se uma chave de mudança, oito trilhos, 64 dormentes, 16 talas, 240 pregos, 50 parafusos e seis dormentes especiaes.

OBRAS D'ARTE

Foram realizadas reparações dos enrocamentos de diversas pontes e pontilhões sob um volume de 126 metros cubicos. Concertando varias fundações e muros de obras foram empregados 159 metros cubicos de alvenaria.

Para prevenir os inconvenientes das infra-excavações em algumas columnas dos pilares da ponte de Ibicuhy, em kilometro 140 + 400, foram jogados 126 metros cubicos de pedra. No pontilhão em kilometro 93, foram collocados sete dormentes especiaes.

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Foi caiada a estação de Ibicuhy.

PONTE INTERNACIONAL SOBRE O RIO QUARAHIM

O aviso n. 83, de 16 de julho, do Ministro da Viação, autoriza o inicio de trafego internacional sobre o rio Quarahim, neste Estado, conforme solicitação da Brazil Great Southern Limited.

Em officio que ao engenheiro chefe do Districto dirigiu o Sr. Lockwood Thompson, director da Brazil Great Southern Railway, a 18 de outubro, communicou que o Sr. John White, representante na Republica Oriental da The Quarahim International Bridge Company, Limited, transcreveu a resposta que o engenheiro fiscal da Estrada daquelle paiz deu á consulta que lhe foi feita sobre a inauguração da ponte sobre o rio Quarahim e que abaixo é reproduzido textualmente:

« Debo manifestar á Vd. con respecto á la consulta heja que el Gobierno no ha resuelto nada sobre inauguracion de dicha obra internacional, pero creo muy acertado que esa Empresa debe dirigir se por escripto al Ministerio de Obras Publicas, indicandole lo que se propone en cuanto al acto sencillo que dessa llevar á cabo, afin de dejar constancia oficial de dicha inauguracion y a la vez invitandolo para tal objecto.»

As tarifas em vigor sobre a ponte internacional são as approvadas pelo aviso do Sr. Ministro da Viação, de 23 de fevereiro de 1901, que transcreve :

« O Ministro de Estado de Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a Brazil Great Southern Railway Company, Limited, resolve approvar as tarifas para cobrança de taxa de transito na ponte internacional sobre o rio Quarahim, as quacs com esta baixam, assignadas pelo director geral da directoria de Obras e Viação desta Secretaria. Capital Federal, 23 de fevereiro de 1901.— (Assignado) *Epitacio Pessoa.*»

Tarifa para cobrança de taxas de transito na ponte internacional sobre rio o Quarahim, a que se refere a portaria desta data

	Réis ouro
Passageiros, um	378
Bagagens e encomendas, 10 kilos	198
Mercadorias, 1.000 kilos	1.888
Animaes : vaccum e cavallar, um	199
Carneiros e porcos, um	95
Telegrammas pelas primeiras 10 palavras.	189
Idem, pelas cinco excedentes.	95

Directoria Geral de Obras de Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, 23 de fevereiro de 1901.—Pelo director geral (assignado) *José Diniz Villas Boas*.

ACCIDENTES

Por occasião das grandes chuvas cahidas nos dias 23 e 24 de novembro produzindo-se extraordinaria crescente no rio Quarahim, a impetuosidade da correnteza destruiu uma parte do andaime, que servia á construcção da ponte internacional sobre esse rio, arrebatando de envolta aos destroços um artista de nacionalidade ingleza quando sobre o mesmo trabalhava, afogando-o.

Estrada de Ferro de Itaquí a S. Borja

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	123,870

A Companhia Brasil Great Southern Railway, Limited, contractou a construcção e arrendamento de accordo com as clausulas approvadas pelo decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, tendo sido a revisão dos estudos approvada pelo decreto n. 750, de 1 de julho de 1909.

Na revisão dos estudos e na construcção das respectivas obras foram observadas as mesmas condições geraes, especificações e tabella de preços constantes da portaria de 6 de junho de 1905, do Ministerio da Viação, relativas ao decreto n. 5.548, da mesma data, e que vigoraram para a V. F. R. G. S.

Os estudos do 1º trecho concluidos, foram então inaugurados os trabalhos da construcção da referida estrada a 13 de fevereiro de 1909.

Estas, assim como os correspondentes ao 2º trecho, ao mesmo tempo que os respectivos orçamentos, comquanto approvados por aquelle decreto acima referido (n. 7.450, de 1º de julho de 1909) e pela clausula VIII do contracto, devendo estar concluidas todas as obras a 31 de outubro de 1910, não o ficaram, entretanto, nessa occasião, sendo então pelo decreto n. 8.370, de 11 de novembro de 1910 (*Diario Oficial* de 19-11-1910) concedidos mais oito mezes até 30 de junho de 1911 para cumprimento daquella obrigação.

Não tendo, porém, ainda então a Companhia terminado os referidos serviços, foi concedida nova prorogação de seis mezes até 31 de dezembro de 1911.

Por esta citada falta foi a Companhia multada em 2:000\$000.

Por decreto de 16 de agosto de 1911 foi prorogado outra vez o prazo até 30 de abril de 1912.

Pelo decreto n. 11.388, de 23 de dezembro de 1911 (*Diario Oficial* de 1-1-1912), foi prorogado novamente o prazo até 31 de dezembro do mesmo anno (1912).

Não tendo sido ainda nesta epoca terminados os referidos trabalhos, foi a Companhia multada em 2:000\$ pelo aviso n. 162, de 29 de outubro de 1915, onde tambem era imposta outra multa de 3:000\$, caso a companhia não terminasse as obras até 31 de dezembro de 1915, data deste a qual serão contados novos prazos para applicação de outras penas em que a Companhia será considerada incurso pelo não cumprimento da obrigação de que se trata.

Ainda nesta data os trabalhos não estavam terminados.

A Companhia sendo pelo engenheiro chefe da Fiscalização intimada, a 21 de janeiro de 1916, respondeu considerando-se impossibilitada de concluir as obras em questão emquanto não forem liquidados certos assumptos pendentes correlativos, exarados na resposta dada.

Do exposto se verifica que, devido, quer a estar a Companhia com as suas forças pecuniarias exaustas (como o confessa em documento), quer a demanda que sustentava com os sub-empresiteiros Srs. Dodsworth & Comp. só agora resolvida em seu favor, quer ainda ás difficuldades da epoca para obter recursos monetarios, e para enfrentar o custo de taes trabalhos, hoje extraordinariamente encarecidos, não tem sido possível conseguir que o complemento das obras chegue ao necessario termo.

Nestas circumstancias pôde-se bem affirmar que essa linha, comquanto ainda no regimen da construcção e no que diz respeito a esta propriamente dita, esteve com uma os seus trabalhos paralyzados, limitando-se unicamente a Companhia a manter conservação bastante deficiente, attentas ás grandes necessidades que apresenta.

Em virtude de disposições em tempo tomadas foi permittida a abertura do trafego provisório desta linha em 10 de fevereiro de 1913, o qual se tem mantido soffriavelmente até hoje; attendendo ás necessidades da zona por elle interessada, salvo interrupções em casos extraordinarios (estragos de enchentes), opportunamente conhecidos.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	119:912\$465
Despeza	121:902\$269
Deficit	1:989\$804
Coefficiente de trafego	101,66 %
Idem no anno anterior	127,68

Quadro comparativo dos transporte e das receitas e despesas nos dous ultimos annos

Receitas

DESIGNAÇÃO	1915		1914		DIFFERENÇAS	
	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos	Quantidade	Productos
Passageiros (n.)	9.947	53:110\$970	9.286 1/2	48:238\$300	+ 660,5	+ 4:881\$670
Bagagens e encomendas (t.)	53.787	3:813\$570	44.474	3:046\$140	+ 9.313	+ 767\$430
Animas (n.)	2.551	6:671\$750	245	1:057\$300	+ 2.306	+ 5:614\$090
Mercadorias (t.)	5.330,330	43:315\$020	5.122,855	35:559\$720	+ 257,534	+ 7:756\$200
Aluguel de trens e vehiculos	—	672\$000	—	372\$000	—	+ 300\$000
Telegrammas (n.)	84	185\$300	55	104\$300	+ 29	+ 81\$000
Por conta do Governo	—	7:385\$621	—	5:032\$514	—	+ 1:903\$107
Diversas e eventuaes	—	4:743\$334	—	3:602\$150	—	+ 1:080\$184
		119:912\$465		97:730\$334		+ 22:102\$131

Despesas

VERBAS	1915	1914	DIFFERENÇAS
Administração e Contabilidade	22:145\$066	15:844\$712	—
Trafego	7:835\$926	8:856\$848	—
Locomoção	29:463\$882	27:054\$192	—
Telegrapho	2:779\$533	3:116\$052	—
Via permanente e edificios	59:677\$862	37:514\$460	—
Totaes	121:902\$269	112:386\$264	—

TRAFEGO

HORARIOS

Tendo os horarios desta linha correspondencia com os da Quarahim a Itaquy, soffreram tambem, ao mesmo tempo que os desta, as alterações decorrentes, mencionadas no relatorio que recentemente confeccionei sobre os trabalhos daquela estrada, no anno considerado.

IMPOSTO DE TRANSITO

Conforme consulta do director geral da Companhia ao engenheiro-chefe do Districto, sobre a cobrança do imposto de transito de passageiros, diante das alterações soffridas, foi esta a solução que aquelle engenheiro deu a respeito:

« O imposto de transito será cobrado de accôrdo com o disposto no decreto n. 5.874, de 27 de janeiro de 1906; aproveitando, porém, o dispositivo no § 2º do n. 2 do regulamento annexo ao decreto n. 7.897, de 10 de março de 1910 e do art. 1º, *in fine*, do decreto n. 8.242, de 22 de setembro de 1910 e revogado o decreto n. 5.233, de 4 de junho de 1904.

Nestas condições, portanto, a taxa desse imposto no mez de janeiro ultimo deve ser cobrada de accôrdo com essas novas disposições da lei numero 2.919, de 31 de dezembro de 1914. »

Durante o anno attingiu ao total liquido de 8:122\$896 a importancia recolhida aos cofres publicos, já assim deduzida dos 4 % que cabem á Companhia pelo seu serviço no sentido da respectiva cobrança.

CADERNETAS KILOMETRICAS PARA OS CAIXEIROS VIAJANTES

Por iniciativa da Sociedade dos Caixeiros Viajantes, dirigindo-se á Chefia do Districto no sentido de obter a emissão de cadernetas kilometricas para os caixeiros viajantes nas linhas da B. G. S. and Extensions e, outrosim, que aos referidos viajantes fosse facultado levarem no mesmo trem em que viajarem as suas malas de amostras, despachadas, porém, como carga, providenciou logo aquelle engenheiro dirigindo-se, nesse sentido, á administração dessa Companhia, que declarou estar prompta a concedel-o, mas que essas cadernetas seriam nominaes e intransferiveis, pedindo a autorização do chefe do Districto para o caso da emissão.

Apezar das irregularidades e deficiencias ainda verificadas nesta via-ferrea para a perfeita circulação dos seus trens, como tenho tido occasião de detalhar, o trafego tem sido feito com soffrivel regularidade, cumprindo os horarios estabelecidos.

PERCURSO DOS TRENS

Foram expedidos durante o anno 342 trens perfazendo o percurso total de 31.461^{km},600, assim discriminados:

Em serviço remunerados:	Numero	Percurso total Km.
Trens de passageiros	2	46,000
» mixtos	314	38.688,600
» de gado.	27	2.727,000
Total	342	41.461,600
Trens não remunerados:		
Em serviço da Companhia	28	3.426,000

Movimento de passageiros:			Percurso médio
Viajantes de 1ª classe	5.289 1/2		69,7 km
» » 2ª »	4.657 1/2		59,8 km
Total	9.947		65,1
Movimento de bagagens e encomendas:			Percurso médio
Serviço retribuido (tons.)	53,787		76,5
Movimento de animais:			
De montaria	60		—
Bois, vacas, etc.	2.241		—
Carneiros, porcos, etc.	250		—
Total	2.551		115,0
Movimento de mercadorias:			
Serviço retribuido (tons.)	5.380,389		87,4 km.

Quadro dos transportes de mercadorias nos dois ultimos annos

Designação	1915	1914
Matte	16,536	24,839
Assucar	4,120	37,300
Cereaes	206,842	154,545
Aguardente	3,000	—
Couros	272,740	184,394
Sal	158,322	51,000
Diversos	4.718,829	4.670,777
Totaa	5.380,389	5.122,855

TELEGRAPHIO

Telegrammas particulares	84
» gratis, ao serviço do trafego	1.231
Total	1.315

Quadro das receitas e despezas médias geraes do trafego em serviço retribuido

DESIGNAÇÃO	POR KILOM. DE LINHA		POR TREM KILOM.		POR 2 EIXOS — VEHICULO KILOMETRO	
	1915	1914	1915	1914	1915	1914
Receita	968\$031	788\$893	2\$892	2\$641	\$226	\$213
Despeza	984\$114	907\$292	2\$940	3\$038	\$230	\$246

UNIDADES DE TRAFEGO

As unidades de trafego transportadas em serviço retribuido, e os respectivos percursos medios são os seguintes:

UNIDADES	NUMEROS	PERCURSOS MEDIOS
Passageiros (kilom.)	637.960,25	65,1
Bagagens e encomendas (t. km.)	4.116,322	76,5
Animaes (kilom.)	293.455,800	113,0
Mercadorias (t. kilom.)	470.487,516	87,4

RECEITA E DESPEZA POR UNIDADE DE TRAFEGO

Foram os seguintes os productos medios e custos de transporte das unidades de trafego:

UNIDADES	PRODUCTO MEDIO	CUSTO DE TRANSPORTE
Passageiros (p. k.)	\$083	\$043
Bagagens e encomendas (t. k.)	\$926	4\$510
Animaes (c. k.)	\$023	\$123
Mercadorias (t. k.)	\$092	\$084

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Realizaram as locomotivas o percurso total de 49.488,600 kilometros, inclusive os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

	Kilm.
Locomotivas ao serviço do trafego	46.062,6
» » » » lastro	3.426,0

O effectivo do material rodante e o seu estado se conhecerá pelo seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	EM SERVIÇO	EM REPARAÇÃO	TOTAL
Locomotivas	3	—	3
Carros mixtos	2	—	2
Carros de bagagem	1	—	1
Vagões para animaes, 4 rodas	10	10	20
Vagões para mercadorias, fechados, 4 rodas	15	—	15
Vagões para lastro de 4 rodas	10	—	10

Este material soffreu as seguintes reparações: locomotivas ns. 3, 5, 9, 10, 11 e 12, ligeiros concertos. Carros: os de ns. 1 e 2, reparações geraes e os de ns. 3 e 6, outras menores.

VAGÕES

Os de ns. 1, 2, 5 e 6 estão sendo reconstruídos; os de ns. D. 15, D. 17, D. 18, DE. 3, DE. 2, DE. 21, 29, D. 4, DE. 18, DE. 23, DE. 25 e DE. 33 e E. 1; concertos geraes e outros serviços de menos importancia noutros que não são mencionados.

OFFICINAS

Não tendo esta via-ferrea oficinas, são utilizadas as da Quarahim a Itaquy, em Uruguayana, pertencentes á mesma Companhia B. C. S. Rly, que explora o trafego de ambas.

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Com as locomotivas:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADES	CUSTO
Carvão (kg.)	25.300	1:559\$000
Lenha (m3.)	2.652,3	13:484\$160
Oleo (kg.)	1.446	464\$427
Estopa (kg.)	78	28\$484

CONSUMO MEDIO POR LOGOMOTIVA-KILOMETRO

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE	CUSTO
Carvão (kg.)	5,11	\$031
Lenha (m3.)	0,054	\$272
Oleo (kg.)	0,029	\$010
Estopa (kg.)	0,002	\$001

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Nada tem de satisfactorio o estado geral de conservação da via-permanente, onde, apesar de ter um pouco melhorado sobre o do anno anterior, ainda são requeridos serviços importantes para o seu regular estabelecimento.

As imperfeições referidas são a-sim devidas quer a estragos das enchentes não inteiramente reparados, redução da secção transversal de certos aterros, quer pelo escorregamento ou arrebutamento de suas terras em certos pontos não normalizados, quer pela falta de conclusão de algumas obras complementares imprevistas, na zona dos enormes banhados, para perfeito escoamento.

DORMENTES

Foram substituídos, durante o anno, 1.198 dormentes deteriorados.

ACCESSORIOS DE TRILHOS

Foram collocados 3.500 parafusos.

MOVIMENTO DE TERRAS

Foram alargados os aterros dos kilom. 92, applicando-se 272 metros cubicos de terra sobre 550 metros de extensão e o de kilom. 103 com 520 metros cubicos sobre 450 metros. Consolidando-se o leito dos córtes em kilom. 106+500, foram empre-

gados 48 metros cubicos de pedra britada sobre 80 metros de extensão; no do kilometro 107 foram applicados 80 metros cubicos de pedra sobre 100 metros de extensão; e em varios aterros, alargando-os e protegendo-os, foram consumidos 83 metros cubicos do mesmo material sobre 475 metros correntes.

Foi alargado tambem o córte do kilom. 107 sobre uma extensão de 290 metros, excavando-se 462 metros cubicos de terra e schisto argilloso.

LASTRO

Foram collocados 2.912 metros cubicos de areia, lastrando uma extensão total de 8.724 metros, e mais 563 metros cubicos de outro material (terra) sobre 4.350 metros correntes.

VALLETAS

Foram abertas algumas valletas longitudinaes e de plataforma de córtes sobre uma extensão total de 3.290 metros.

Desobstruiram-se as valletas existentes sobre uma extensão total de 13.194 metros.

CAPINAÇÃO

Foi capinada a vegetação do leito sobre uma extensão total de 113.200 metros.

OBRAS DE ARTE

PONTES E PONTILHÕES

Consolidando a ponte provisoria do kilometro 72, foram empregados 92 metros cubicos de pedra, e reparando as infra excavações da ponte no kilometro 68 foram jogados 122 metros cubicos do mesmo material.

TRILHOS

Foram collocados dois trilhos de 10 metros na passagem de nivel no kilometro 2.

DESVIO

Foi construido um desvio para o brete no kilometro 102, do lado direito da linha, com uma extensão de 160 metros, empregando-se o seguinte material: uma chave, 32 trilhos de 10 metros, cinco dormentes especiaes, 180 dormentes communs, 64 talas de junção, 150 parafusos e 1.440 grampos.

PESSOAL

O effectivo do pessoal operario empregado nesta via-ferrea durante o anno, na conservação da via permanente, dá o coefficiente de 0,42 homens por kilometro.

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Continúa a resentir-se o serviço do trafego da exiguidade de pontos de accesso, pois entre Itaquy e S. Borja, distante 124 kilometros, só ha duas estações, a de Duparahy no kilometro 28 e a de Recreio no kilometro 54. Resultando dahi não poderem emitir as paradas, por sua condição, bilhetes, as tarifas são applicadas sobre um percurso tao extraordinario que afugentam contribuintes, que, de outro modo, a utilizariam, não permitindo assim o incremento das rendas do trafego e as vantagens que deviam esperar o publico e o commercio deste melhoramento.

Deste inconveniente tem resultado um justo clamor publico, e estando o mesmo sobejamente comprovado, tem merecido a atenção dos poderes competentes, sem que o mal tenha, entretanto, sido já obviado, devido ás circumstancias especiaes da occasião.

Tratou-se assim da elevação á categoria de estação da parada Bororé, no kilometro 77 + 340, tendo nesse sentido o engenheiro chefe do districto organizado o

respectivo projectó e orçamento, obtendo logo a necessaria approvação, e que já estaria realizado si a companhia não se declarasse impossibilitada de executal-o por motivos conhecidos.

Como a razão principal é estar exausta a companhia para enfrentar as despesas decorrentes desse melhoramento, consta ao engenheiro chefe do districto que ha já muitas pessoas interessadas e influentes que cogitam de se cotizarem para offerecerem, como concurso para a realização desse emprehendimento, a installação de uma construcção de madeira, afim de attender provisoriamente ao serviço, enquanto as condições precarias actuaes mencionadas não desaparecerem.

Além deste, ainda noutros pontos conviria o estabelecimento de estações.

No kilometro 70 + 900, á direita da linha, existe uma casa de madeira feita pelo ex-proprietario do terreno, Sr. Pedro Ivo Escobar, junto ao estribo de acesso, alli implantada a expensas daquelle senhor para servir-lhe e ao publico de abrigo, quando demandarem a estrada, e que permanecerá assim provisoriamente, enquanto não for executado pela estrada outro edificio mais apropriado, conforme ficou competentemente autorizado.

Os edificios desta estrada sendo de construcção recente, não tem ainda exigido reparações maiores.

No sentido de sua conservação foi concertado o telhado da casa da turma no kilometro 28.

A linha necessita de reparações urgentes: ha trechos onde o aterro não tem mais a largura minima exigida pela plataforma, outros em que é preciso collocar o grade na devida altura, outros cujas valletas continuam obstruidas e que precisam de novas, outros onde o lastro correu em parte, estando os dormentes apenas calçados com pedras, e em geral o nivelamento do leito precisa ser regularizado, afim de evitar as oscillações que soffre o trem, o que, além de incommodo, é prejudicial á conservação do material rodante. Os entrocamentos da ponte de dez metros no kilometro 107 + 300 tambem precisam ser reparados.

Os aterros que precisam ser levantados estão situados no kilometro 53 + 700 a 55 + 900; 59 + 400 a 60; 62 a 62 + 700.

ACCIDENTES

Só houve dois descarrilamentos parciais durante o anno, sem outras consequencias mais que as de atrazarem o horario de chegada das viagens respectivas, sendo um no dia 4 de março, no kilometro 54 + 800, onde só descarrillou a machina, devido ao atravessamento de um animal na linha, e outro no dia 13 de março, no kilometro 54, ao sahir da estação Recreio, no aparelho de mudança da mesma, que se supõe estava mal fechada, fazendo descarrillar assim sómente a machina e o vagão de lenha contiguo.

Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul, sob fiscalização independente do 9º districto

São constituídas pelas linhas de S. Pedro a S. Luiz e S. Thiago a S. Borja, contractadas com a razão João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia, e pelas de Basilio a Jaguarão, S. Sebastião a Sant' Anna do Livramento e Alegrete a Quarahy, a cargo da Empreza Constructora Rio Grande do Sul.

Linhas de S. Pedro a S. Luiz e S. Thiago a S. Borja

Desde 1913 vinham estas construcções se praticando lentamente, devido a embaraços de que se queixavam os respectivos empreiteiros e que eram, em parte, motivados pela baixa das apolices, que constituem o meio de pagamento dos trabalhos feitos.

No relatório de 1914 esta Inspectoria, por transcripção do que expoz o engenheiro chefe da 5ª fiscalização, patenteou a esse Ministerio o agravamento que a si-

tução teve de supportar em consequencia da actual crise financeira. Como reacção natural do facto, entraram o Governo e a firma constructora a preoccupar-se com modidas que visassem uma solução equitativa e commoda para ambos, do que proveio o decreto n. 11.691, de 25 do agosto de 1915, em que esse Ministerio, sabiamente conciliando a necessidade de aproveitar os serviços até então executados com as exigencias ditadas pela opportunidade, rescindiu os contractos de 30 de setembro de 1911 e de 6 de março de 1914, segundo condições, de que são principaes as constantes das clausulas II e IV da novação.

Pela clausula II ficaram os contractantes obrigados a concluir a construção do trecho entre S. Pedro e a margem esquerda do rio Jaguary, da linha de S. Pedro a S. Luiz, com excepção da montagem de 14 pontes metallicas, cujas peças não foram importadas, e a levantarem uma estação de 4ª classe no kilometro 27, a partir de S. Borja, da linha de S. Thiago a S. Borja, com o fim de se poderem abrir ao trafego esses dous trechos.

Pela clausula IV ficou estipulado o preço global de 3.820 contos de réis para pagamento das obras exigidas e a desistencia, por parte dos contractantes, da acção que moviam contra a União, bem como a renuncia « a toda e qualquer outra reclamação ou indemnização, a que se julguem com direito, por actos ou factos do Governo anteriores » á novação creada pelo mesmo decreto n. 11.691.

O orçamento geral da linha de S. Pedro a S. Luiz, que se decompõe em quatro, cada qual approvedo por decreto especial, monta em 14.298;261\$539; e o da linha de S. Borja, tambem organizado em duas secções, e cada uma com approvação á parte, importa em 6.150:672\$959.

Estes totaes, correspondentes, aliás, ao não pequeno preço kilometrico de 48:970\$800, estão sendo excudidos, já por acanhadas dotações de algumas das verbas dos orçamentos, já por certas providencias administrativas e alterações do projecto, que se impuzeram durante a construção.

Os excedentes dahi originados conduziram o engenheiro chefe da 5ª fiscalização a computar, no seu relatório de 1914, em 8.318:341\$711 o que era preciso gastar a maior dos orçamentos approvedos para conclusão geral das duas linhas.

Pelo citado decreto 11.691, que se tornou de pleno vigor após o registro do Tribunal de Contas, verificado em 7 de outubro ultimo, foi determinada a medição definitiva do que estava prompto e, bem assim, a estimação do valor dos materiaes depositados pelos contractantes. Em cumprimento desta clausula, a fiscalização operou no campo e organizou no escriptorio as folhas de medição, perfeitamente dentro do prazo estipulado, não podendo remetter a documentação completa do serviço ainda no anno de 1915 por que, para obedecer ás *Condições geraes* que regulam o processo empregado nas medições definitivas, ella teve muito tempo tomado com o desenho de obras de arte e com a organização de registros de cubação das mesmas obras e das massas movidas para abertura do leito.

Isso deu logar a uma situação embaraçosa para os contractantes que, a terem de esperar a conclusão de todo o processo para poderem atacar os serviços, veriam estes suspensos por prazo maior do que o que era de sua expectativa, sem que lhes fosse possivel evitar as despezas inherentes á administração e outras providenciou-se, então, permittindo aos empreiteiros a reatacarem construção.

A acção desta providencia responderam as inaugurações, successivamente feitas em 4 de fevereiro, 17 de abril e 30 de maio deste anno, das estações do povoado de S. Pedro, villa Clara e da Matta, respectivamente componentes dos trechos de 11.380^m, 24.554^m,45 e 12.979^m,80 que cada uma dellas limitou. Está, pois, aberto ao trafego a extensão de 48^{km},914 da linha de S. Pedro á margem esquerda do rio Jaguary, onde se contam as seguintes obras :

- 1 ponto com dois vãos de 30 metros.
- 1 " de 30 metros.
- 4 pontes " 20 "
- 3 " " 10 "
- 5. " " 5 "
- 6 pontilhões de tres metros de vão.
- 147 boeiros diversos.

5 pontes provisórias de madeira de lei, das quaes duas de 20 metros e as outras, respectivamente, de 10, 30 e 96 metros.

Esta ultima está no 1º trecho, montada sobre o rio Toropy, cuja passagem definitiva é de 120 metros. As alvenarias desta obra especial já se acham promptas e, bem assim, as de duas outras pontes que se destinam a superstructuras metallicas de 20 metros e as de uma quarta cujo vão é de 40 metros.

Os edificios e dependencias enumeram-se por :

- 3 estações com moradia para o agente e armazem ;
- 1 casa para mestre de linha, em villa Clara ;
- 3 casas de turmas, distribuidas pelos tres trechos ;
- 1 caixa de agua de 30.000 litros, assentada em torre de alvenaria e sita no quadro da estação da Matta.

Todas as estações estão providas dos desvios necessarios á circulação dos trens e ha, na do povoado de S. Pedro, um triangulo convenientemente locado para a reversão das machinas.

A linha acha-se toda cercada e defendida por fossos americanos nas passagens de nivel que interrompem os lanços da cerca, composta de cinco fios de arame liso e farpado, presos a moirões fincados de tres em tres metros.

DESPEZAS REALIZADAS

De 1 de dezembro de 1914 a 5 de outubro de 1915 despendeu-se, com trabalhos medidos e material importado, a somma de 1.100:172\$967, que veio tornar a despesa acumulada desde o inicio da construcção igual a 11.968:510\$446, assim applicados :

Trabalhos e obras executados	9.485:766\$212
Material diverso importado.	2.482:744\$234

Do total de 11.968:510\$446, pertencem á linha de S. Pedro a S. Luiz..... 8.587:327\$448 e á de S. Thiago a S. Borja, 3.381:182\$938. Eis a sua distribuição :

Na primeira :

Trabalhos medidos	7.130:404\$664
Material importado	1.456:922\$784

Na segunda :

Trabalhos medidos	2.355:361\$548
Material importado	1.025:821\$450

Quanto á linha de S. Thiago a S. Borja não deve demorar a abertura ao trafego dos primeiros 22 kilometros a partir de S. Borja ; pois, segundo informa a fiscalização local, falta apenas montar as superestructuras das pontes e construir a estação de 4ª classe, de que trata no § 2º a clausula II do decreto de rescisão.

Entre os 1.100:172\$967 que representam os gastos do anno passado, entre a importancia de 364:582\$809, relativa ao seguinte material em ser, depositado no logar dos serviços ou nas pedreiras abastecedoras da construcção, em 5 de outubro ultimo :

- 68.829 dormentes ;
- 7.638 moirões de cerca ;
- 14.341^{m³}, 577 de pedra.

Devo, antes de encerrar esta parte, lamentar a circumstancia de não ter sido possivel decretar a construcção da linha até S. Thiago, em vez de ficar, como foi com razão resolvida, até a margem esquerda do Jaguary somente. Bastava para isto que os empreiteiros tivessem importado as superestructuras metallicas de 120 metros destinadas ás duas passagens daquelle rio, em logar da immensa quantidade de trilhos e accessorios que estão agora sobrando em grande copia e que, além de terem representado o unico obice á execucao do vantajoso prolongamento até S. Thiago, constituem, daqui por diante, a sua guarda e applicação um importante problema a attender.

A faculdade que o antigo contracto outorgou aos empreiteiros, de caber exclusivamente a elles a iniciativa das encomendas, foi a causa de não conseguir-se a conclusão de mais 65 kilometros de linha, não só rendosa como, do ponto de vista estrategico, muito importante ; pois, justamente de S. Thiago parte o ramal para a cidade de S. Borja, que, com a construcção até alli ultimada da linha de S. Luiz, ficava provida de uma segunda ligação com o restante da rede. Esta ligação é imprescindivel porque põe o notavel ponto estrategico da fronteira argentina, que é

S. Borja, em comunicação muito mais rápida com Santa Maria do que a que existe, via Uruguayana. Vê-se, então, como esta segura defesa da linha de limites com a Republica Argentina seria facilmente obtida : bastava a conclusão dos 166 kilometros incompletos do ramal de S. Borja.

Linha de Basilio a Jaguarão

Os estudos dos primeiros 53 kilometros (1ª secção) foram approvados em 18 de outubro de 1911, pelo decreto n. 9.049, e bem assim o orçamento respectivo, na importancia de 4.704:734\$852.

Estes estudos, por participarem de um projecto que levou a linha através de terrenos de formação granítica, determinaram a abertura da estrada em forte percentagem de pedra ; o que, devido ao preço baixo pelo qual a Empresa estipulou o pagamento de rocha, fez que, logo a principio, muitos ta'efeiros abandonassem o serviço, acarretando a prejudicial lentidão com que têm marchado as obras.

O estado em que se achava a construcção, em 31 de dezembro ultimo, pode ser avaliado pela exposição, que adiante segue, referente a cada capitulo.

MOVIMENTO DE TERRAS

As excavações, para abertura da plataforma, achavam-se, salvo raras e diminutas interrupções de alguns aterros convizinhos as obras de arte, totalmente concluidas até o klm. 33. Dahi até o klm. 46,400^m apresentava em diversos logares solução de continuidade, não só por falta absoluta de ataque em consideraveis extensões, como de desmonte ainda incompleto de diversos côrtes. Neste trecho, á vista do perfil de progresso, podia considerar-se o movimento de terras executado na razão de 60 % do cubo total. Do ultimo ponto considerado em diante, é muito menor o serviço feito, que consta apenas de 133.997^m3,975, ou sejam cerca de 36 % do volume orçado.

As quantidades de trabalhos realizados são as seguintes :

Roçado	148.281 ^m 2,86
Destocamento	2.654,62
Excavações em cortes	577.332 ^m 3,868
» » empréstimos	43.073,749
» para derivações de cursos d'agua e abertura de vallas, etc.	10.987,922

OBRAS DE ARTE

Estão construidos :

- 1 ponte de 40 metros ;
- 1 " " 20 " ;
- 3 pontes de 10 metros ;
- 6 " " 5 " ;
- 5 pontilhões de tres metros ;
- 9½ boceiros simples capeados ;
- 23 " duplos ;
- 8 " triplos ;
- 20 " abertos ;
- 5 fossos americanos ;
- 1 muro de arrimo.

As quantidades de terra excavada e de alvenarias, etc., que estas obras exigiram constam do resumo junto :

Excavações para fundações	11.735 ^m 3,27617
Alvenarias diversas	20.032,0
Cantaria	90,820
Rejuntamento	1.366 ^m 3,96

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

As estações de Basilio e Divisa Lageado achavam-se em adiantada construcção, inclusive as respectivas explanadas, nas quaes muito se trabalhou nos ultimos mezes do anno passado. Foram applicadas nestes edificios as seguintes quantidades de obras :

Apparelho superficial	1.544 ^m ² ,99
Calçamento	36,23
Cobertura com chapas de ferro onduladas.	112,66
Pintura a oleo	165,78

afóra obras de madeira, que importaram em 4:162\$226.

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

Já foram transportadas do porto de recebimento (Rio Grande) para a estação de Basilio, onde se acham depositadas, 114 toneladas ds trilhos e 5,408 de accessorios. Esperava-se apenas a conclusão da explanada de Basilio para proceder-se à ligação com a via da « Auxiliaire » e ser iniciado o assentamento da linha.

Quanto ás cercas, assentaram-se 33.164 metros.

DESPEZAS REALIZADAS

Eis o computo das importancias despendidas com esta construcção até 30 de novembro do anno findo :

Estudos definitivos e locação	114:208\$649
Trabalhos preparatorios.	5:153\$978
Movimento de terras.	1.652:014\$300
Alvenarias e trabalhos connexos	691:573\$699
Obras de madeira.	4:162\$226
Cobertura de edificios	547\$528
Trabalhos diversos	294:036\$856
	<hr/>
Abatimento 16 %	2.761:687\$236
	441:869\$957
	<hr/>
Administração 4 %	2.319:817\$270
	92:792\$691
	<hr/>
Trilhos e accessorios.	2.442:609\$970
Desapropriações	694:839\$425
Quotas de fiscalização	4:720\$000
	173:808\$219
	<hr/>
Total	3.285:977\$814

Deste resultado cabe ao anno de 1915 sómente a despeza de 421:346\$972.

Linha de S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento

Nesta ficaram os trabalhos completamente paralyzados desde fevereiro de 1914 até o terceiro trimestre de 1915.

A construcção foi simultaneamente atacada pelos dois extremos : S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento. A secção a partir de S. Sebastião foi a que ganhou maior incremento ; graças ao que, apesar da paralyzação referida, apresenta innegavelmente muito trabalho feito. E' assim que, ao longo dos primeiros 57 kilometros, que medeiam entre a ligação com a rêde arrendada á « Auxiliaire des Chémins de Fer », em S. Sebastião, e a cidade de D. Pedrito, talvez valha a pena gastar a importancia de dois mil e tantos contos, necessaria á conclusão do trecho, para asse-

gurar o trafego com certeza remunerador que a cidade de D. Pedrito, centro populoso e sede de influente municipio, assegura á exploração commercial da estrada : a abertura do leito ainda não é continua senão até o klm. 39,700^m; faltam obras de arte correntes dali em diante; não foram importadas as superestructuras metallicas para as pontes existentes, inclusive a do Taquarembó, com dois vãos de 50 metros; nem iniciado o assentamento de trilhos, como também ainda não foi levantado nenhum edificio.

Entretanto, para o estabelecimento da via permanente existem dormentes e material metallico depositado em S. Sebastião, que chegam para 60 kilometros de linha.

Além de D. Pedrito, principalmente entre os klms. 57 e 110, só ha um insignificante movimento de terras constantemente interrompido e, assim mesmo, nem sempre feito até o nivel da plataforma do projecto.

Do 110 ao 125 podem considerar-se as excavações praticadas na quinta parte do cubo geral previsto; sendo que ahi, se não fosse a variante corrida entre os kilometros 114 e 120, que determinou uma prolongada interrupção da terraplenagem, este serviço poderia es' ar consideravelmente mais adiantado.

Do klm. 125 ao 159,900^m, inclusive a ligação com a linha em trafego que vem a Sant'Anna do Livramento, é sem duvida mais accentuada a marcha da construcção, pois o leito está quasi concluido até o marco 138; muitos cortes já abertos até á estaca final; dez obras especiaes e nove correntes em andamento, além das seguintes, já determinadas :

- 1 ponte de 50 metros;
- 2 pontes de 10 metros;
- 1 ponte de cinco metros;
- 5 pontilhões de tres metros;
- 24 boeiros simples capeados;
- 3 " abertos de bocca de córte.

As quantidades de serviços executados, bem como a discriminação das importancias correspondentes, passam a ser apresentadas numa resenha, que faço referir-se a cada uma das secções em que se decompõe a construcção desta linha, para melhor apreciação do estado geral das mesmas.

SECÇÃO DO KLM. 0 (S. SEBASTIÃO) AO 157 (D. PEDRITO)

Estudos definitivos	61 ^{km} ,105
Locação.	59,557

TRABALHOS PRELIMINARES

Roçado em capoeirão a machado	2.520 ^m 2
---	----------------------

MOVIMENTO DE TERRAS

Excavação em cortes e valletas	340.051 ^m 3,346
" " emprestimos.	83.278,450

OBRAS DE ARTE

Excavações para fundações.	2.592 ^m 3,187
Alvenaria de pedra secca	4.625 ^m ,225
" ordinaria de cal.	2.890,536
" " cimento	3.241,839
" de aparelho	260,032
" " lajões	625,091
Cantaria	92,813
Concreto	120,032

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

Dormentes	80.000
Cercas	48.171 ^m ,60

DIVERSOS

Transporte médio. 18.460^m

DESPEZAS REALIZADAS

I. Estudos definitivos e locação.	57:353\$150
II. Trabalhos preparatorios	65\$520
III. Movimento de terras	1.014:509\$685
IV. Alvenarias e trabalhos connexos.	472:666\$742
V. Diversos, inclusive dormentes	478:880\$480
	<hr/>
Abatimento de 16 %	2.023:475\$577
	<hr/>
	1.699:719\$485
Administração 4 %	67:988\$779
VI. Trilhos e accessorios	400:955\$678
VII. Quotas de fiscalização.	86:904\$104
	<hr/>
Total	2.255:568\$046

As importancias dos capitulos VI e VII foram obtidas tomando-se a terça parte da verba total.

Resta dizer que nesta 1ª Secção, logo depois de D. Pedrito fica a grande ponte sobre o rio Santa Maria. Nenhum trabalho foi executado para esta obra de arto especial cujo projecto definitivo nem sequer está organizado, apesar das determinações que o engenheiro-chefe da 5ª Fiscalização declara ter dirigido reiteradamente á empreza.

SECÇÃO DO KILOMETRO 57 AO 110

Estudos definitivos. 59.644^m
 Locação 54.980^m

TRABALHOS PRELIMINARES

Roçado em capoeirão de machado 6.720^{m²}

MOVIMENTO DE TERRAS

Excavações em cortes. 7.610^{m³}, 248
 Excavações em empréstimos. 11.302,000

DESPEZAS REALIZADAS

Cap. I. Estudos e locação	54:563\$000
Cap. II. Trabalhos preparatorios	174\$720
Cap. III. Movimento de terras	20:254\$680
	<hr/>
Abatimento de 16 %	74:992\$400
	<hr/>
	62:993\$616
Administração 4 %	2:519\$745
Cap. VI. Trilhos e accessorios.	400:955\$678
	<hr/>
Total.	466:469\$039

Tendo-se em consideração que, nas despesas aqui registradas, figuram perto de 401 contos de material da via permanente, depositado na cidade do Rio Grande, e que tanto pôde ser empregado nesta secção como noutra linha, segue-se que, em rigor, a somma despendida nos 53 kilometros que preenchem a secção monta apenas a 65:513\$361 — o que é bastante para definir a parvidade do que está feito.

SECÇÃO DO KILOMETRO 110 AO 125

MOVIMENTO DE TERRAS

Excavações em cortes.	22.281 ^{m³} ,000
Excavações em emprestimo	11.250 ^{m³} ,000

OBRAS DE ARTE

Excavação para fundações.	166 ^{m³} ,000
Alvenaria ordinaria de cal.	19,880
Alvenaria ordinaria de cimento	193,200

Estas alvenarias referem-se á obra unica ahi construida até agora, que é uma ponte de 10^m, sita á estaca 6.233.

DESPEZAS REALIZADAS

Com as quantidades de obras acima discriminadas foi despendida, inclusive a quota de 4 % relativa a adminitração, a somma de 65:446\$110.

SECÇÃO DO KILOMETRO 125 AO 159 + 900^m, INCLUSIVE LIGAÇÃO

TRABALHOS PRELIMINARES

Rocado em capoeirão de machado	44.238 ^{m²} ,50
--	--------------------------

MOVIMENTO DE TERRAS

Excavações em cortes e derivação	139.939 ^{m³} ,491
» em emprestimos.	93.418,000

OBRAS DE ARTE

Excavação para fundações.	17.334 ^{m³} ,902
Alvenaria de pedra secca	718,254
Alvenaria ordinaria de cal.	1.483,194
Alvenaria de cimento.	5.938,319
Alvenaria de aparelho	84,642
Alvenaria de lações	113,815
Cantaria	52,929
Enrocamento arrumado	354,640
Rejuntamento.	468 ^{m²} ,43
Apparelho superficial a picão.	34,01
Dito a escopro	175,69

DESPEZAS REALIZADAS

Cap. I. Estudos definitivos e locação	52:717\$250
Cap. II. Trabalhos preparatorios	1:226\$121
Cap. III. Movimento de terras	614:641\$499
Cap. IV. Alvenaria e trabalhos connexos	423:743\$538
	<hr/>
	1.092:328\$408
Abatimento do 16 %	174:772\$545
	<hr/>
	917:535\$863
Administração 4 %	36:702\$235
Cap. VI. Trilhos e accessorios	400:953\$678
Cap. VII. Quotas para fiscalizações	86:904\$104
	<hr/>
Total.	1.442:117\$880

Recapitulando, acha-se que as despesas realizadas com toda a linha de S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento importam em 4.239:601\$075, dos quaes 815:164\$662 tocam ao anno de 1915.

Linha de Alegrete a Quarahy

EXTENSÃO. 117km, 600

Nesta, mais do que nas outras, dado o levissimo perfil do projecto, é notavel a lentidão com que se veem arrastando os trabalhos.

O engenheiro chefe da 3ª fiscalização, explicando as razões do facto, refere-se queixosamente a embaraços creados por autoridades de Alegrete na construção de obras que a empreza contratante tinha de atacar nos limites da cidade, e a exigencias descabidas dos proprietarios de terrenos atravessados pelo traçado, quanto ao preço das indemnizações, a que importava proceder preliminarmente à terraplenagem.

Entretanto, removidos estes primeiros embaraços, a construção continuou morosa, segundo se infere da resenha abaixo apresentada:

MOVIMENTO DE TERRAS

Foi todo atacado na extensão dos primeiros 48 kilometros, contados de Alegrete, onde a linha deve ligar-se à estrada de Cacequy a Uruguayana, arrendada à Compagnie Auxiliaire. Para esta ligação já foi iniciado o serviço, cuja conclusão não deve tardar.

Do kilometro 48 a 52, existem algumas excavações praticadas até ao grade do projecto, e do 52 ao 57, onde termina a 1ª secção da linha, está o terreno absolutamente intacto.

Os trabalhos da secção seguinte, que conta 60 kilometros, foram interrompidos logo depois de iniciados, sem que, portanto, apresentem nada de apreciavel.

As terras movidas discriminam-se em :

142.475^m3, 201 de excavações em cortes e valletas
e 17.375^m3, 606 de excavações para aterros e explanadas.

OBRAS DE ARTE

Foram construidos na 1ª secção :

1 ponte de 10^m, 0.
63 boeiros simples capeados.
42 boeiros abertos.
1 passagem superior.
1 passagem inferior.

As quantidades de serviço correspondentes são :

m3
1.286,939 de alvenaria de pedra secca.
555,706 " " ordinaria de cimento.
402,740 " " " " cal.
212,239 " " de lajões.
36,063 " " de aparelho.

VIA PERMANENTE E CERCAS DA LINHA

Apesar da ordem da fiscalização, expedida anteriormente a outubro, para ser principiado o assentamento dos trilhos, não teve este serviço execução no decurso do anno findo. Em Alegrete estavam já no mez citado depositados os dormentes e o material metallico sufficiente para 48 kilometros de via permanente.

Por exigencias dos proprietarios, empenhados em extremar as suas divisas com os terrenos adquiridos para a implantação da estrada, construíram-se 23.400 metros de cercas marginaes á zona desapropriada.

DESPEZAS REALIZADAS

Até 30 de novembro de 1913, data da ultima medição corrida no dito anno, computavam-se assim as despesas realizadas :

Estados e locação.	113:128\$734
Movimento de terras.	577:771\$430
Alvenaria e trabalhos connexos	107:235\$402
Trabalhos diversos.	412:173\$600
	<hr/>
Abatimento de 16 %	1.210:309\$186
	193:649\$470
	<hr/>
4 % de administração.	1.016:659\$716
Trilhos e accessorios	40:066\$388
Desapropriações.	606:439\$541
Quotas para fiscalização.	25:903\$373
	173:808\$319
	<hr/>
	1.863:477\$437

Tendo exposto a situação em que se acham as tres linhas a cargo da Empreza Constructora do Rio Grande do Sul, seja-me, como remate ao relatório das chamadas Linhas estrategicas, permitido transcrever o que diz o engenheiro chefe da fiscalização a que estão ellas submettidas, sobre o alvitre que parece a esse funcionario mais acertado o Governo tomar, como solução ditada pelo estado de crise por que passa o paiz, em conciliação aos interesses envolvidos nas construcções da referida empreza:

« Sendo tres as linhas cuja construcção está a cargo da Empreza Constructora, pôde ser uma cogitação muito criteriosa a da conclusão de uma só dellas, despendendo-se nesse serviço uma quantidade igual a ou pelo menos approximada, da que seria necessaria applicar para a conclusão de diversos trechos das tres linhas, isoladas.

Só uma dessas linhas pôde gozar da preferencia suggerida acima: é a do S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento.

Dão-lhe tal praeminencia :

1.º O facto de já estarem muito adiantados os trabalhos nos trechos extremos ;

2.º Ter a sua urgencia justificada plenamente por motivos de relevancia economica ;

3.º Constituir a sua exploração um desejo antigo da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, e, portanto, a quasi certeza de que facil será obter o seu arrendamento com vantagens para o Governo. »

Particularmente, sobre a linha de Alegrete a Quarahy, diz o mesmo engenheiro :

« Considerada isoladamente, porém, a linha de Alegrete a Quarahy e no intuito exclusivamente de aproveitar os serviços feitos no trecho comprehendido do kilometro 0 ao 48, parece-me que esse trecho deve ser concluido:

1.º Porque o abandono dos trabalhos e obras feitos gera prejuizo para o Governo, proveniente da ruina parcial e perecimento total de muitos dellas ;

2.º Porque a despesa a fazer com essa construcção importa em menos da metade do custo total ;

3.º Porque a conclusão desse trecho e consequente entrega ao trafego, dependendo da applicação de uma importancia relativamente pequena, geraria no espirito publico a cõnfiança na execucao dos melhorament s materiaes que incumbem ao Governo, quiçá a certeza do proseguimento dos ditos trabalhos, effeito contrario que no mesmo espirito geraria o aspecto das ruinas a que em maior lapso de tempo seriam reduzidas as obras ja feitas.»

Falta dizer que, para esclarecimentos relativos ao abundante material importado para todas as linhas sujeitas á 3ª fiscalizaçãõ independente, passo a incorporar minuciosos quadros, organizados pela dita fiscalizaçãõ, no empenho de demonstrar a quantidade, os preços e as applicações que o mesmo material tem tido.

Quinta fiscalização — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidades e importancias do material importado pelos empreiteiros João Corrôa & Irmão e Banco da Provincia que deve ser levado á conta da linha S. Pedro e S. Luiz

NOME DO NAVIO	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATAS		OBSERVAÇÕES
	Quantidade	Especie		Do officio da remessa	Da medição	
Numantia.....	1 006t,253 40,103 8,043 51,546	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....	198:377\$097	—	23 agosto 1913	
Karthago.....	9t,018 4,175 14	Trilhos..... Talas..... Apparelhos simples de mudança de linha.	40:829\$948	—	12 fevereiro 1914	
Santa Barbara...	5	Caixas d'agua.....	8:743\$603	—	9 janeiro 1914	
Sausenberg e Santa Lucia..	1.468,772 80,262 12,250 56t,048	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....	305:292\$619	—	14 fevereiro 1914	
Santa Lucia....	20 4	Apparelhos simples..... Ditos duplos.....	47:256\$282	—	14 fevereiro 1914	
Dortmund.....	22t,564	Tirefonds.....	7.980\$865	—	—	
Santa Thereza..	—	2 locomotivas classe 8-20-D.. 1 locomotiva 6-12-D.	405:961\$410	—	9 janeiro 1914	Foram importadas 4 locomotivas 8-20-D e 1, 6-12-D. Foram para a S. Pedro S. Luiz 2-8-20-D e 1, 6-12-D. 1 locomotiva 8-20-D, posta em S. Pedro custou: Acquisição..... 29:348\$341 Descarga..... 457\$365 Alfandega..... 6:762\$053 Montagem..... 1:000\$000 <u>37:567\$759</u> Transporte até S. Pedro.... 435\$860 2 x 38:003\$619 = 76:007\$238 1 locomotiva 6-12-D posta em S. Pedro custou: Acquisição..... 20:402\$590 Descarga..... 264\$193 Alfandega..... 3:915\$290 Montagem..... 1:000\$000 <u>25:582\$073</u> 25:878\$733 Administração 4 %..... 4:075\$439 Total..... 105:961\$410
Santa Thereza..	12	Vagões de bordas baixas.	70.992\$549	—	21 março 1914...	Foram importados pelos vapores Santa Thereza e Sant'Anna 15 + 9 vagões que importaram todos em 141:985\$098, tendo sido 12 ou metade destinados á linha S. Pedro, S. Luiz que importam em $\frac{141:985$098}{2} = 70:992$549.$
Desterro.....	410t,170 18,532 3,903 25,668	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....	80:795\$679	—	17 março 1914	
Paranaguá.....	1.013t,390 45,731 7,806 50,767	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....	181:433\$560	—	4 setembro 1914	
Sant'Anna.....	51t,000	Arame zincado para telegrapho.	14:466\$174	—	25 agosto 1914	
Santa Rosa.....	7,200	Isoladores de louça e braços.....	—	—	—	
Santa Ursula...	7,200 150 5	Consolos..... Grosas de parafusos.. Apparelhos « Morse ».	14:022\$954	—	12 setembro 1914	
Guahyba.....	20 15	Pontilhões de 3 ^m , 50.. Ditos de 5,50.....	28:080\$680	—	—	
Prussia.....	506t,964 22,804 3,903 25,947	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....	98:006\$514	—	—	
Gutrune.....	13,096 18 2	Trilhos..... Apparelhos simples de mudança de linha. Ditos duplos.....	13:598\$569	—	—	
Sant'Anna.....	8 3	Pontes de 20,70..... Ditas de 51,00.....	226:243\$502	102-15 Setembro 1914	10 setembro 1914	
Paranaguá.....	7 6 33t,238 2,565	Apparelhos simples de mudança de linha. Ditos duplos..... Trilhos..... Talas.....	14:628\$660	—	—	
Transporte de material.	1.700t,000 77,841 13,015 85,593 5,913	De trilhos..... » talas..... » parafusos..... » tirefonds..... » desvios.....	30:597\$792	95-25 Agosto 1914..	21 agosto 1914	
	1.550 000 35,454 51,985 59,747 13,797 68,722	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefond..... Desvios.. Superstructuras.....	29:614\$291	154-14 Agosto 1915..	14 agosto 1915	
		Somma.....	1.456:922\$748			

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidade e importancias do material importado pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia que deve ser levado á conta da linha Santiago a S. Borja

NOME DO NAVIO	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATAS				
	Quantidade	Especie		Do officio de remessa	Da medição			
Santa Thereza	2	Locomotiva 8-20-D.....	80:621\$046	—	0 jan. 1914 (*)			
Corrientes.....	1.010,452 41,942 37,263 37,930	Trilhos..... Talas..... Tirafonds..... Parafusos.....	477:396\$621	N. 62 — 13 fev. 1914				
Santa Cruz.....	1.575,296 63,493 13,210 92,206	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirafonds.....						
Santa Thereza e Dortmund.	— 12	Vagões..... Plataformas.....				70:902\$519	—	(**)
Granada	2.212,860 15,563 102,633	Trilhos..... Parafusos..... Tirafonds.....				373:313\$391	N. 96 — 5 set. 1914	4 set. 1914
Bahia Laura e Santa Helena.....	5	Caixas d'agua..	6:749\$564	—	25 agosto 1914			
Santa Helena	6 4	Apparelhos simples de mudança de linha..... Ditos duplos....	7:525\$399	N. 102 — 15-9-1914	10 set. 1914			
Transporte de material.	599,000 22,491 3,760 21,735	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirafonds.....	5:599\$399	25 de agosto de 1914	21 agosto 1914			
	298,000 5,257 12,480 10,859	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirafonds.....	3:272\$487	N. 151 — 15-8-1915	14 agosto 1915			
			1.025:821\$450					

(*) Custo de aquisição.....	20:343\$341
Descarga	457\$305
Alfandega	6:762\$053
Montagem	1:000\$000

Transporte:	37:507\$759
De Rio Grande a Uruguayana	573\$240
De Uruguayana a S. Borja.....	614\$120

	1:192,380
	33:760\$119

2 x 33:760\$119 =	77:520\$233
Administração 4 %	3:100\$308

Total	80:621\$046
-------------	-------------

(**) Foram destinados 12 vagões para S. Borja dos 24 importados nestes dous vapores. O calculo já foi feito para S. Pedro e S. Luiz.

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidades e importancias do material importado do estrangeiro pela Empreza Constructora Rio Grande do Sul que deve ser levado á conta da linha S. Sebastião a Livramento

NOME DO NAVIO	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATAS	
	Quantidade	Especies		Do officio de remessa	Da medição
Strathavon.....	462,033	Trilhos.....	68:456\$321	—	3 nov. 1913. (*)
Thistedu.....	960,217	Trilhos.....	142:270\$277	—	Idem (*)
England.....	40,200	Trilhos.....	5:050\$167	—	Idem (*)
Stratberg.....	1.538,240	Trilhos.....	251:741\$447	—	Idem (*)
Ethelvolff.....	132,283	Talas.....			
Silver.....	1.533,339	Trilhos.....	223:785\$781	—	3 nov. 1913 e 20 agt. 1914.
Wings.....	25,000	Parafusos....	30:285\$335	—	3 nov 1913.
	153,508	Tirefonds....			
Cameron.....	1.300,594	Trilhos.....	252:020\$086	—	Idem
	132,269	Talas.....			
	26,302	Parafusos....			
Horaco.....	4	Locomotivas	160:607\$326	—	14 set. 1914. (**)
		Baldwin 8-20-D.....			
Transporte do material	3.437,487	Trilhos.....	60:813\$203	93, de 25 fev. 1914.	21 agt. e 15 set. 1914.
	154,077	Talas.....			
	27,483	Parafusos....			
	167,472	Tirefonds....			
Somma.....	—	—	1.202:807\$036		

(*) Não existe nesta Fiscalização a revisão da medição de accôrdo com os avisos ns. 30, de 15 de abril, e 57, de 30 de julho.

(**) Importancia extrahida da revisão de accôrdo com os avisos acima.

Quinta Fiscalisação — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidades e importancias do material importado pela Empresa Constructora Rio Grande do Sul, e que deve ser levado á conta da linha Alegrete e Quarahy

NOME DO NAVIO	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATA DA MEDIÇÃO
	Quantidade	Especie		
Newisbrock..... {	1.000,162 88,204	Trilhos..... Talas.....	167:507\$369	31 Dez. 1913 (*)
Rosebank..... {	1.000,254 25,296 94,548	Trilhos..... Parafusos..... Tirefonds.....		
Midland..... {	1.056,933 45,784 58,842	Trilhos..... Talas..... Tirefonds.....	176:040\$974	12 Set. 1914.
Transporte do ma- terial. {	3.021,774 133,720 28,034 151,162	Trilhos..... Talas..... Parafusos..... Tirefonds.....		
Somma.....	—	—	606:439\$541	

(*) A revisão desta medição foi feita na Inspectoria englobadamente com a do material recebido no vapor «Hollanda».

(**) A revisão de accôrdo com os avisos ns. 30, de 15 de abril, e 57, de 30 de junho de 1914, procedida na Inspectoria.

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidades e importancias do material importado pela Empresa Constructora do Rio Grande do Sul e que deve ser levado a conta da linha Basilio a Jaguarão

NOME DO VAPOR	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATAS	
	Quantidade	Especie		Do officio da remessa	Da medição
Emerald Wigs.....	1.193,964 88,210	Trilhos.... Talas.....	493:667\$577	--	3 nov. 1913 (*).
Thistleard.....	1.000,282 88,204 28,168 94,168	Trilhos.... Talas..... Parafusos.. Tirafonds..	493:661\$764	--	Idem (*).
Dalton.....	1.000,108 59,094	Trilhos.... Tirafonds..	160:061\$334	--	Idem (*).
Holland.....	999,955	Trilhos.....	151:276\$439	--	31 dez. 1913 (**)
Transporte do material.....	114,000 4,300 0,808	Trilhos.... Talas..... Parafusos..	1:172\$481	95, 14 Set. 1914	12 set. 1914.
Somma.....	—	—	694:899\$625		

(*) Não existe (nesta Fiscalização) revisão da medição de conformidade com os avisos ns. 39, de 15 de abril, e 57, de 30 de junho de 1914.

(**) A revisão desta medição foi feita conjuntamente com a do material recebido no vapor Newisbrook.

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Balanço entre o material importado pela Empresa Constructora do Rio Grande do Sul e que será provavelmente empregado no trecho de S. Sebastião a D. Pedrito, demonstrando o total disponível

MATERIAL	DISPONIVEL NO RIO GRANDE	DISPONIVEL EM BASILIO	DISPONIVEL EM ALEGRETE	DISPONIVEL EM S. SEBASTIÃO	A SER EMPREGADO DE S. SEBASTIÃO A D. PEDRITO	DISPONIVEL EM S. SEBASTIÃO	TOTAL DISPONIVEL
	T	T	T	T	T	T	T
Trilhos.....	6.789,418	114,000	3.021,774	3.137,187	3.000,000	137,187	10.082,379
Talas.....	232,863	4,300	133,720	154,077	133,960	20,097	440,950
Parafusos.....	57,732	0,808	20,034	27,180	24,000	3,180	89,754
Tirafonds.....	296,499	—	151,152	167,172	150,000	17,172	404,833

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Balanco entre as autorizações concedidas e as importações de material feitas pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Província

MATERIAL	AVISOS	QUANTIDADE AUTORIZADA	QUANTIDADE IMPORTADA	FALTA	DE MAIS
I					
<i>Locomotiva e vagões abertos</i>					
Locomotivas Baldwin tipo Mogul 8-20-D.	N. 112, de 15 de agosto de 1912.. N. 80, de 5 julho de 1913.....	4	4	—	—
Vagões abertos de borda baixa.....		24	24	—	—
Locomotivas Baldwin classes 6-12-D....		1	1	—	—
II					
<i>Trilhos, talas, parafusos e tirefonds</i>					
Trilhos.....	N. 76, de 30 de junho de 1913.....	21.062,438	9.158,409	12.504,079	—
Telas.....		955,805	315,508	650,357	—
Parafusos.....		155,082	72,653	83,024	—
Tirefonds.....		1.099,375	464,640	635,235	—
III					
<i>Material telegraphico</i>					
Apparelhos Morse.....	N. 146, de 24 de dezembro de 1912..	5	10	—	5 (1)
Isoladores.....		7.200	7.200	—	—
Fio de ferro galvanizado.....		51.000 km	52.323	—	1.323 (2)
IV					
<i>Apparelhos de mudança de linha</i>					
Apparelhos simples.....	N. 96, de 11 de abril de 1913....	65	59	6	—
Ditos duplos.....		16	12	4	—
V					
<i>Caixa d'agua</i>					
Caixa d'agua.....	N. 97, de 11 de agosto	10	10	—	—
VI					
<i>Superstructuras metallicas</i>					
De 3,50 de vão.....	N. 74, de 9 de setembro de 1914..	6	20	—	14
> 5,50 > >		—	15	—	15
> 10,00 > >		8	—	8 (3)	—
> 20,00 > >		17	8	9	—
> 30,70 > >		3	—	3	—
> 40,70 > >		1	—	1	—
> 51,00 > >		3	—	3	—
> 61,00 > >		1	—	1	—
> 120,00 > >		3	—	3	—

(1) Foram glosados cinco.

(2) Foram glosados 1.323 kilos.

(3) Tonelagem autorizada 3.023,200

Tonelagem importada... 651,632

Faltam..... 2.371,568

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Quadro synoptico das especies, quantidades e importancias do material importado pela Empresa Constructora do Rio Grande do Sul e que deve ser levado a conta da linha Basilio a Jaguarão

NOME DO VAPOR	MATERIAL		IMPORTANCIA DA MEDIÇÃO	DATAS	
	Quantidade	Especie		Do officio da remessa	Da medição
Esmerald Wigs.....	1.193,964 38,210	Trilhos.... Talas.....	493:667\$577	—	3 nov. 1913 (*)
Thistleard.....	1.000,262 38,204 20,166 94,166	Trilhos.... Talas..... Parafusos.. Tirafonds..	133:661\$764	—	Idem (*)
Dalton.....	1.000,106 59,094	Trilhos.... Tirafonds..	160:061\$334	—	Idem (*)
Holland.....	990,955	Trilhos.....	151:270\$499	—	31 dez. 1913 (**)
Transporte do material.....	114,000 4,300 0,808	Trilhos.... Talas..... Parafusos..	1:172\$461	95, 14 Set. 1914	12 set. 1914.
Somma.....	—	—	694:830\$625		

(*) Não existe (nesta Fiscalização) revisão da medição de conformidade com os avisos ns. 39, de 15 de abril, e 57, de 30 de junho de 1914.

(**) A revisão desta medição foi feita conjuntamente com a do material recebido no vapor Newisbrock.

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Balanco entre o material importado pela Empresa Constructora do Rio Grande do Sul e que será provavelmente empregado no trecho de S. Sebastião a D. Pedrito, demonstrando o total disponível

MATERIAL	DISPONIVEL NO RIO GRANDE	DISPONIVEL EM BASILIO	DISPONIVEL EM ALEGRETE	DISPONIVEL EM S. SEBASTIÃO	A SER EM-PREGADO DE S. SEBASTIÃO ATÉ D. PEDRITO	DISPONIVEL EM S. SEBASTIÃO	TOTAL DISPONIVEL
	T	T	T	T	T	T	T
Trilhos.....	6.739,418	114,000	3.021,774	3.137,187	3.000,000	137,187	10.082,379
Talas.....	232,863	4,300	133,720	154,077	133,960	20,097	440,030
Parafusos.....	57,732	0,808	20,034	27,180	24,000	3,180	89,754
Tirafonds.....	296,499	—	151,152	167,172	150,000	17,172	464,333

Quinta Fiscalização — Rio Grande do Sul

Balanço entre as autorizações concedidas e as importações de material feitas pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Província

MATERIAL	AVISOS	QUANTIDADE AUTORIZADA	QUANTIDADE IMPORTADA	FALTA	DE MAIS
I					
<i>Locomotiva e vagões abertos</i>					
Locomotivas Baldwin tipo Mogul S-20-D.	N. 112, de 15 de agosto de 1912. N. 80, de 5 julho de 1913.	4	4	—	—
Vagões abertos de borda baixa.....		24	24	—	—
Locomotivas Baldwin classes 6-12-D.....		1	1	—	—
II					
<i>Trilhos, talas, parafusos e tirefonds</i>					
		T	T	T	
Trilhos.....	N. 76, de 30 de junho de 1913.....	21.062,438	9.158,409	12.504,079	—
Telas.....		965,805	315,503	650,357	—
Parafusos.....		155,682	72,653	83,024	—
Tirefonds.....		1.099,875	464,640	635,235	—
III					
<i>Material telegraphico</i>					
Apparehos Morse.....	N. 146, de 24 de dezembro de 1912.	5	10	—	5 (1)
Isoladores.....		7.200	7.200	—	—
Fio de ferro galvanizado.....		51.000 klm	52.323	—	1.323 (2)
IV					
<i>Apparehos de mudança de linha</i>					
Apparehos simples.....	N. 93, de 11 de abril de 1913.....	65	50	6	—
Ditos duplos.....		16	12	4	—
V					
<i>Caixa d'agua</i>					
Caixa d'agua.....	N. 97, de 11 de agosto	10	10	—	—
VI					
<i>Superstructuras metallicas</i>					
De 3,50 de vão.....	N. 74, de 9 de setembro de 1914.	6	20	—	14
> 5,50 > >.....		—	15	—	15
> 10,00 > >.....		3	—	3 (3)	—
> 20,00 > >.....		17	3	—	—
> 30,70 > >.....		3	—	—	—
> 40,70 > >.....		1	—	—	—
> 51,00 > >.....		3	—	—	—
> 61,00 > >.....		1	—	—	—
> 120,00 > >.....		3	—	—	—

(1) Foram glosados cinco.

(2) Foram glosados 1.323 kilos.

(3) Tonelagem autorizada 3.023,200

Tonelagem importada... 651,632

Faltam..... 2.376,513

Recapitulação

Material cuja importação foi autorizada e que não foi effectuada pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia e suas respectivas importações, calculado pelos preços das facturas adoptadas nas revisões das medições procedidas pela Inspectoria, adoptado o valor de 750 réis (actual) para o franco saber :

<i>Trilhos</i> — 12,504,070 × 162 × 750 réis.....	1.519:215\$508	
<i>Talas</i> — 6504,357 × 222 × 750 réis.....	103:284\$440	
<i>Parafusos</i> — 334,024 × 330,60 × 750 réis.....	205:854\$115	
<i>Trefonds</i> — 6354,235 × 930,40 × 750 réis.....	141:742\$737	1.975:130\$730
<i>Seisapparelhos simples de mudança de linha</i> — 6 × 463\$460.....	2:730\$760	
<i>Quatroapparelhos depois de mudança de linha</i> — 4 × 775\$630.....	3:102\$720	5:833\$480
<i>Superestructuras metálicas</i> — 2,376,518 × 357,50 × 750 réis.....		637:203\$530
<i>Administração 4 %</i>	2.618:218\$148	
	104:723\$725	
Total		2.722:946\$373

QUADRO 1

Movimento de cargas, abrangendo mercadorias, bagagens, encomendas e animais no anno de 1915. (Dados e coeficientes do trafego)

NUMERO DE ORDENS	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Extensão média em trafego	Toneladas-kilome-tro de cargas	Densidade do trafego	Porcentagem do vehi-culos de carga	Despesa do servico de carga	Despesa por tone-lada-kilometro	Recelta por tone-lada-kilometro	Coeficiente do tra-fego de carga	N. médio de tonelada das cargas por vagão de caixas	Taxa de utilização dos vagões de carga
DA UNIÃO E ARRENDADAS											
1	Madeira-Mamoné	364,260	2.448,228	6,721	83,3	1.695,02	\$668	\$1013	63,3	2,2	25,04
2	Baturité	423,628	13.046,893	30,798	76,4	883,423	\$693	\$114	59,0	2,5	42,63
3	Sobral	336,474	4.093,118	12,465	79,7	346,046	\$306	\$132	64,4	2,4	40,50
4	Central do Rio Grande do Norte.....	144,542	793,425	5,524	77,4	318,21	\$397	\$181	220,4	0,9	12,57
5	Rede Norte.....	a) 620,718	23.054,264	36,653	77,7	2.147,233	\$3472	\$412	83,0	2,1	37,10
6	Great W. & S. Central de Pernambuco.....	260,268	13.100,222	43,634	67,2	1.404,055	\$976	\$106	79,2	2,2	34,20
7	Leam Rail-way Rede Sul.....	605,975	40.533,970	67,468	76,6	2.622,925	\$384	\$793	72,7	2,9	43,51
8	Paulo Afonso.....	115,436	490,575	4,261	83,4	83,322	\$719	\$181	123,3	1,6	40,46
9	S. Francisco e ramaes.....	960,423	25.523,638	26,551	73,3	2.130,617	\$173	\$203	116,9	2,2	30,68
10	Rede Bahiana Central da Bahia e ramaes.....	316,660	4.353,004	13,633	79,2	574,340	\$667	\$132	124,5	2,9	37,84
11	Bahia e Minas.....	376,270	5.857,930	15,568	91,5	531,022	\$330	\$291	93,3	3,9	46,76
12	Prolongamento da Maricá.....	65,369	1.107,257	16,938	74,1	120,008	\$652	\$117	160,3	2,4	42,12
13	Rede Sul (Cruzeiro a Tuyuty e ramaes.....	1.043,240	23.230,070	26,970	73,3	2.737,569	\$318	\$207	70,8	1,8	33,59
14	Minera (Tuyuty a S. Sebastião do Paraíso e ramal.....	179,366	2.608,472	14,543	79,0	404,680	\$263	\$155	140,2	1,3	17,63
15	Goyaz..... (Formiga a Goyaz.....	233,253	1.562,292	6,557	72,9	309,945	\$224	\$193	123,9	1,9	23,20
16 (Araguary a Catalão.....	233,363	1.336,341	5,941	61,6	262,173	\$408	\$160	113,1	2,6	40,13
17	Pavani e ramaes.....	451,934	40.496,719	89,598	88,4	1.873,700	\$237	\$148	39,0	3,8	36,14
18	Santa Catharina.....	69,700	225,671	3,293	71,8	209,336	\$338	\$330	361,8	1,5	20,33
19	D. Thevezza Christina.....	118,036	966,514	8,153	81,8	220,166	\$440	\$223	221,3	1,4	24,36
20	Viação Fereca do Rio Grande do Sul.....	2.172,035	143,914,813	68,557	82,1	7.646,043	\$335	\$251	89,5	3,1	43,33
21	Itaqui a S. Borja.....	123,870	537,392	4,741	77,6	94,593	\$100	\$161	175,0	1,4	32,37
CONCEDIDA COM GARANTIAS DE JUROS											
1	Tocantins.....	43,000	15,902	370	75,0	75,914	\$317	\$231	974,4	1,2	15,46

Recapitulação

Material cuja importação foi autorizada e que não foi effectuada pelos empreiteiros João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia e suas respectivas importações, calculado pelos preços das facturas adoptadas nas revisões das medições procedidas pela Inspectoria, adoptado o valor de 750 réis (actual) para o franco saber :

<i>Trilhos</i> — 12.504 ^t ,079 × 102 × 750 réis.....	1.510:245\$598	
<i>Talas</i> — 650 ^t ,357 × 222 × 750 réis.....	103:234\$440	
<i>Parafusos</i> — 834,034 × 330,6J × 75J réis.....	205:358\$105	
<i>Tirefonds</i> — 635 ^t ,235 × 93J,4J × 75J réis.....	141:742\$737	1.975:130\$750
<i>Seisapparehos simples de mudança de linha</i> — 6 × 463\$460.....	2:780\$760	
<i>Quatro apparehos depois de mudança de linha</i> — 4 × 775\$650.....	3:102\$720	5:883\$180
<i>Superstructuras metallicas</i> — 2,376,518 × 357,50 × 750 réis.....		637:203\$330
<i>Administração 4 %</i>	2.618:213\$143	
	104:723\$725	
Total	2.722:946\$373	

QUADRO 1

Movimento de cargas, abrangendo mercadorias, bagagens, encomendas e animais no anno de 1915. (Dados e coeficientes do trafego)

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Densidade do trafego	Porcentagem do percurso dos veículos de carga	Despesa do serviço de carga	Despesa por tonelada-kilometro	Taxa de utilização das cargas por vagão de 2 eixos	Taxa de utilização das cargas
DA UNIÃO E ARRENDADAS							
1	Madeira-Mamonté	361,260	83,3	1.085.024\$568	\$692	450,13	25,04
2	Baturité	423,653	76,4	883.424\$333	\$653	514,4	42,43
3	Sobral	336,474	79,7	346.046\$340	\$652	512,4	46,50
4	Central do Rio Grande do Norte	144,542	77,4	318.214\$578	\$693	531,4	12,57
5	Rede Norte	23.081,261	77,7	2.147.232\$172	\$907	512	37,40
6	Great Western Central de Pernambuco	13.400,222	67,2	1.405.052\$576	\$674	406,7	34,20
7	Fera Railway	605,975	76,6	2.622.028\$284	\$674	533	40,51
8	Paulo Afonso	115,136	83,4	85.322\$719	\$651	511	40,46
9	S. Francisco e ramaes	930,433	75,3	2.130.047\$173	\$933	571	30,68
10	Rede Bahiana (Central da Bahia e ramaes)	316,660	79,2	574.346\$667	\$132	508	37,84
11	Bahia e Minas	376,370	91,5	531.632\$350	\$691	597	46,76
12	Prolongamento da Maricá	65,369	74,1	120.002\$552	\$117	573	42,42
13	Rede Sul (Cruzeiro a Tuyuty e ramaes)	1.043,240	75,3	2.737.569\$515	\$937	537	35,59
14	Mineira (Tuyuty a S. Sebastião do Paraíso e ramal)	179,356	79,0	404.639\$265	\$155	516	47,03
15	Goyaz (Formiga a Goyaz)	233,253	72,9	305.946\$224	\$495	560	22,20
16	Araguary a Catalão	233,333	61,6	262.173\$465	\$139	515	40,15
17	Paraná e ramaes	451,931	83,4	1.873.700\$237	\$446	515	33,44
18	Santa Catharina	69.700	71,8	209.336\$335	\$300	557	20,33
19	D. Thezesa Christina	415,093	83,5	220.162\$049	\$225	503	24,93
20	Viação Ferraz do Rio Grande do Sul	2.172,055	82,1	7.649.014\$335	\$651	567	43,93
21	Itaity a S. Borjo	123,570	77,6	94.932\$100	\$161	502	32,57
1	Tocantins	49,000	75,0	75.944\$317	\$576	531	43,46
CONCEDIDA COM GARANTIAS DE JUROS							

2	Caxias a Cojazeiras.....	73,000	430,719	5,521	81,9	103:490,8122	\$352	\$239	105,4	1,8	45,67
3	Victoria a Minas e ramal	432,402	5.391.316	12.173	85,0	1.087:427,8197	\$108	\$172	113,9	1,9	26,36
4	{Curcuchino a Diamantina.....	147,516	745,975	5,057	73,0	133:530,857	\$253	\$453	132,2	2,3	27,77
5	Leopoldina (Prolongamento da Barão de Ararama	51,440	332,536	7,437	74,7	161:011,8140	\$121	\$175	210,5	1,8	29,72
6	{Santo Eduardo a Itapemirim.....	93,230	3.095,461	39,199	77,5	338:773,8165	\$108	\$118	99,3	1,8	—
7	{Central de Macahé.....	48,383	130,750	4,165	71,3	109:043,8169	\$553	\$150	307,2	2,6	—
8	Sorocabana (Ramal de Tibagy.....	309,000	13.295,530	43,029	69,2	332:275,8723	\$066	\$022	71,7	3,0	29,05
9	{Ramal de Ipiratê.....	250,007	15.391,451	62,354	73,7	925:293,8267	\$059	\$059	109,0	2,6	25,80
10	Bauri a Itapura.....	438,430	5.703,957	13,063	74,7	1.036:222,8153	\$103	\$145	163,2	1,7	25,72
11	{Rio Preto a Jaguarã e ramal de Caldas.....	263,362	15.230,330	56,339	80,6	1.423:719,8229	\$033	\$104	89,1	1,4	24,71
12	{C. Mogiana: Jaguarã a Araguay.....	333,205	21.046,297	21,543	83,6	2.112:393,8211	\$006	\$022	104,3	2,1	24,52
13	{S. Paulo: Itaravã a Uruguay.....	327,225	3.597,739	20,153	75,4	505:413,8193	\$059	\$104	53,7	2,1	27,25
14	{Linha de S. Francisco.....	52,930	140,372	2,649	81,3	20:331,8330	\$145	\$033	164,7	2,3	27,59
15	{Ramal do Parapanema.....	175,507	1.979,067	11,270	80,0	261:233,8263	\$132	\$051	163,0	2,1	40,96
16	Quarahym a Itaquy.....	231,101	7.011,145	27,133	83,0	367:733,8904	\$113	\$038	123,4	1,4	24,61
CONCEDIDAS SEM GARANTIAS DE JUROS											
2	Porto Novo a Saude e ramal (b).....	858,154	19.740,345	50,353	76,4	1.499:523,8161	\$076	\$136	55,9	5,2	—
3	Leopoldina (Ramal do Sumidouro.....	91,530	504,265	5,403	81,6	312:132,8163	\$620	\$133	329,8	0,7	—
4	Railway Com. (Parangola e ramal).....	223,336	11.123,433	49,484	89,5	1.119:293,8737	\$101	\$109	92,6	2,1	—
5	{Sul do Espirito Santo e ramal de Norte.....	326,576	2.515,430	7,701	78,2	733:243,8165	\$313	\$231	435,5	1,5	29,1
6	{Santos a Jundiahy.....	46,133	6.535,480	141,050	32,7	490:373,8144	\$075	\$132	41,2	1,0	—
7	S. Paulo (Santos a Jundiahy.....	139,466	200.754,655	1.439,453	730,2	13.460:523,817	\$007	\$131	51,1	3,0	27,69
8	Companhia Paulista (Linha do Rio Claro e ramal de Jabur' a Bauri' (c).....	392,084	96.302,327	416,204	82,3	5.446:656,8331	\$053	\$101	53,8	2,0	23,93
9	Companhia Mogiana (Iguarapava a Uberaba.....	12,000	431,763	35,030	91,6	32:530,8297	\$076	\$093	77,5	0,8	13,83

(a) Acha-se incluída na Rede Norte da Great Western a linha de Recife a Limoeiro e Timbauba com 270km, 665 em trafego, pertencente ao grupo das concedidas sem garantia de juros.
 (b) Nas diversas linhas da Leopoldina Railway, onde não ha material rodante privativo a cada linha, deixam de ser calculadas as taxas de transporte médio e de utilização por vagão.
 (c) A linha de Rio Claro da Companhia Paulista tem de concessão federal somente 303km,315, sendo o trecho restante de concessão estadual e ambos os trechos trafegados em commun.
 (d) A extensão em trafego elevou-se a 47km,763 em 3 de outubro, determinando a extensão média de 12 kilometros.

QUADRO 2

Movimento geral de passageiros no anno de 1915, em serviço remunerado

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Extensão media em trafego	Numero de passajeiros-kilometro	Densidade do trafego de passajeiros	Despesa do serviço de passajeiros	Despesa de passajeiros-kilometro	Racelta por passajeiros-kilometro	Coefficiente do trafego de passajeiros	Porcentagem do percuro dos passageiros
DA UNIÃO ARRENDADAS									
1	Madeira e Mamoré.....	384.260	734.544	2.016	339.818\$351	\$463	\$238	160,7	16,7
2	Baturité.....	423.623	15.330.339	36.133	274.434\$910	\$018	\$032	56,2	23,6
3	Sobral.....	336.474	2.930.693	8.709	83.139\$910	\$030	\$036	83,3	20,3
4	Central do Rio Grande do Norte.....	144.542	1.639.545	11.274	92.915\$363	\$057	\$045	126,0	22,6
5	Grat { Rede Norte.....	639.743	18.205.804	29.054	616.259\$255	\$033	\$041	80,5	32,8
6	West { Central de Pernambuco.....	289.263	13.191.430	52.704	540.836\$553	\$038	\$034	144,7	32,8
7	leiri { Rede Sul.....	605.975	23.417.507	38.644	301.259\$165	\$034	\$030	113,3	23,4
8	Kallit { Paulo Afonso.....	115.166	343.686	3.023	11.653\$470	\$033	\$036	91,7	11,6
9	Rede { S. Francisco e ramaes.....	960.423	28.485.778	29.680	590.453\$370	\$024	\$032	65,6	21,7
10	Bahia { Central da Bahia e ramaes.....	346.660	3.193.282	10.034	150.836\$943	\$047	\$043	97,9	30,8
11	na { Bahia e Minas.....	376.270	534.304	1.473	49.335\$320	\$039	\$047	139,3	8,5
12	Prolongamento da Maricá.....	65.379	512.326	7.835	45.301\$300	\$033	\$057	154,4	25,9
13	Rede { Cruzeiro a Tuyuty e ramaes.....	1.043.240	24.456.201	23.331	753.657\$932	\$031	\$043	64,6	21,7
14	Sul Mi { Tuyuty a S. Sebastião e ramal.....	479.356	4.332.669	23.711	107.705\$243	\$025	\$047	53,3	31,0
15	Goyaz { Formiga a Goyaz.....	233.255	1.449.822	6.035	115.220\$064	\$079	\$055	143,6	27,1
16	Araguary a Catalão.....	233.363	1.705.271	7.307	143.670\$554	\$034	\$060	133,9	35,4
17	Paraná e ramaes.....	451.934	14.532.730	32.236	247.753\$023	\$017	\$041	44,5	11,7
18	Santa Catharina.....	69.700	536.661	12.004	82.414\$510	\$005	\$062	153,1	23,2
19	D. Theresza Christina.....	118.096	1.434.731	12.064	36.437\$074	\$025	\$038	65,3	44,2
20	Viação Perrea do R. G. do Sul.....	2.172.035	67.933.522	31.304	1.667.042\$533	\$024	\$052	44,1	17,9
21	Itaquy a S. Borja.....	123.370	647.907	5.230	27.306\$105	\$042	\$032	51,2	22,4

2	Caxias a Cajazeiras.....	75,000	430.719	5.521	31,9	108:400\$122	\$239	105,4	1,8	45,67
3	Victoria a M. Victoria a Minas e ramal nas	453,402	5.394.316	42.173	35,0	1.057:427\$197	\$106	113,9	1,9	26,36
4	{Curralinho a Diamantina.....	147,516	745.975	5.057	73,0	153:153\$957	\$263	163,2	2,3	27,77
5	Leopoldina {Polonocimento de Barão de Acuruama.....	54,440	332.536	7.437	74,7	161:011\$410	\$121	240,5	1,8	29,72
6	{Santo Edmundo a Itapemirim.....	92,230	3.095.464	33.199	77,5	323:778\$905	\$108	118	1,3	—
7	{Central de Macabé.....	43,395	130.750	4.163	71,3	100:043\$469	\$553	130	2,0	—
8	Sorocabana {Ramal de Itagy.....	309,000	13.295.820	43.029	69,2	882:275\$723	\$066	71,7	3,0	29,05
9	{Ramal de Itararé.....	250,007	13.331.451	62.364	78,7	925:263\$267	\$059	100,0	2,6	25,50
10	Bauri a Itapura.....	436,430	5.703.957	13.063	74,7	1.036:224\$153	\$190	165,2	1,7	25,72
11	Rio Preto a Jaguaré e ramal de Caldas.....	268,362	15.230.330	53.930	80,6	1.423:719\$220	\$003	104	1,4	24,71
12	C. Mogiana {Jaguaré a Araguary.....	833,205	21.945.297	21.543	89,0	2.412:304\$211	\$036	104,3	2,4	34,53
13	{Itararé a Uruguary.....	327,225	8.567.759	26.133	79,4	508:443\$663	\$059	104	3,5	47,25
14	Rio Grande {Linha de S. Francisco.....	52,960	140.272	2.049	81,3	20:321\$630	\$145	164,7	2,3	27,89
15	{Ramal do Farapanema.....	175,597	1.979.097	11.270	80,0	261:233\$263	\$162	163,0	2,1	49,96
16	Quarabum a Itaquy.....	231,104	7.614.445	27.433	83,0	867:753\$904	\$413	123,4	1,4	24,61
CONCESSIONS SEM GARANTIAS DE JUROS										
1	Porto Novo a Saude e ramal (b).....	338,184	19.740.345	50.833	76,4	1.499:523\$164	\$076	136	5,2	—
2	Leopoldina {Ramal do Sumidouro.....	91,859	504.265	5.493	81,6	312:333\$963	\$020	329,3	0,7	—
3	{Caracologia e ramoes.....	233,366	11.123.433	49.434	89,5	1.119:293\$757	\$101	100	2,1	—
4	Railway Com-pany {Sul do Espirito Santo e ramoes.....	236,576	2.515.130	7.704	78,2	785:243\$653	\$313	133,5	1,5	29,1
5	{Norte.....	46,133	6.535.460	141.650	32,7	490:373\$444	\$073	41,2	1,0	—
6	S. Paulo {Santos a Jundiaby.....	439,466	200.754.655	1.439.452	790,2	13.460:523\$117	\$067	131	3,0	27,69
7	{Linha do Rio Claro e ramoes de Jahu' a Bauri (c).....	839,084	96.392.347	116.264	82,3	5.446:656\$331	\$050	104	2,0	23,93
8	Companhia Paulista {Iguarapava a Uberaba.....	42,000	431.763	35.930	91,6	32:330\$207	\$076	99,3	7,5	13,53
9	{Mogyana.....									

(a) Acha-se incluída na Rede Norte da Great Western a linha de Recife a Limoeiro e Timbanha com 270km,465 em trafego, pertencente ao grupo das concessões sem garantia de juros.

(b) Nas diversas linhas da Leopoldina Railway, onde não ha material rodante privativo a cada linha, deixam de ser calculadas as taxas de transporte médio e de utilização por vagão.

(c) A linha de Rio Claro da Companhia Paulista tem de concessão federal somente 303km,815, sendo o trecho restante de concessão estadual e ambos os trechos trafegados em commun.

(d) A extensão em trafego elevou-se a 47km,763 em 3 de outubro, determinando a extensão média de 12 kilometros.

QUADRO 2

Movimento geral de passageiros no anno de 1915, em serviço remunerado

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DA UNIÃO ARRENDADAS									
		Extensão média em km	Numero de pass.- Geiros-kilometro	Densidade do tra- fego de passa- geiros	Despesa do serviço de pas- sageiros	Despesa de passa- geiro-kilometro	Recelta por passa- geiro-kilometro	Coefficiente do tra- fego de passa- geiros	Porcentagem do pavimento de pas- sageiros		
1	Madeira e Mamoré.....	364,260	784,514	2,046	339,518\$351	\$463	160,7	16,7			
2	Batavité.....	423,623	45,330,320	36,438	274,431\$310	\$118	36,2	23,6			
3	Sobral.....	326,474	2,930,603	8,709	83,139\$910	\$230	83,3	20,3			
4	Central do Rio Grande do Norte.....	144,912	1,023,545	11,274	92,915\$365	\$457	126,6	22,6			
5	Great {	629,713	43,295,801	23,054	616,269\$353	\$183	80,5	22,8			
6	Wes- {	269,263	14,191,420	52,704	540,386\$563	\$203	411,7	32,8			
7	Rede Sul {	605,975	23,417,507	38,644	801,258\$465	\$130	143,8	23,4			
8	Itait {	115,136	343,686	3,028	41,655\$470	\$436	91,7	11,6			
9	Réde {	960,423	28,435,773	29,680	590,435\$870	\$121	65,6	21,7			
10	Bahia- {	316,060	3,103,262	10,084	450,388\$943	\$247	37,0	20,8			
11	na. {	376,270	534,304	1,473	49,335\$320	\$139	130,3	8,5			
12	Prolongamento da Maricá.....	65,370	513,326	7,865	45,301\$500	\$188	154,4	25,9			
13	Réde {	1,043,240	24,456,201	23,331	753,637\$932	\$31	61,6	21,7			
14	Sul Mi- {	179,356	4,252,660	23,711	407,705\$343	\$235	58,2	21,0			
15	neira. {	283,253	1,449,822	6,085	415,220\$464	\$170	143,6	27,1			
16	Goyaz {	233,363	1,765,271	7,307	143,670\$554	\$134	135,9	35,4			
17	Formiga a Goyaz.....	451,934	11,592,790	32,286	247,753\$233	\$17	41,5	11,7			
18	Araguary a Catalão.....	69,700	336,661	13,004	82,414\$349	\$205	153,1	23,2			
19	Santa Catharina.....	143,696	1,424,731	12,064	36,437\$74	\$25	65,3	44,2			
20	D. Theozoa Christina.....	2,172,055	67,933,532	31,301	1,667,042\$553	\$254	46,1	47,9			
21	Viação Ferreira do R. G. do Sul.....	123,570	647,907	5,230	27,306\$103	\$42	51,2	22,4			
22	Itaquy a S. Borja.....										

CONCEDIDAS COM GARANTIA DE JUROS

1	Tocantins	49,000	9,843	229	25,316\$149	2\$572	\$003	2,337,7	25,0
2	Caxias a Cajazeiras.....	75,000	345,443	4,429	23,597\$449	\$069	\$061	413,1	15,1
3	{ Victoria a Minas.....	443,462	2,433,572	4,983	136,604\$30	\$185	\$069	423,2	15,0
4	{ Curralinho a Diamantina.....	147,516	731,844	4,984	69,752\$450	\$025	\$086	143,9	27,0
5	Leopoldina { Prolongamento da Barão de Araruama.....	51,440	312,814	6,031	54,532\$356	\$174	\$060	209,0	35,3
6	{ Santo Eduardo a Itapemirim.....	99,230	1,493,166	15,638	95,457\$401	\$065	\$060	403,3	32,5
7	Railway { Central de Macché.....	43,893	133,132	2,954	49,266\$352	\$314	\$059	532,2	33,7
8	Sonocobana { Ramal de Tibagy.....	399,000	12,445,521	40,277	302,659\$195	\$032	\$037	56,5	30,8
9	Railway { > de Itararé.....	253,007	7,344,979	20,379	251,439\$153	\$034	\$039	87,2	31,3
10	Bauré a Itapura.....	493,480	8,451,296	10,360	337,301\$181	\$044	\$042	104,7	25,3
11	Mogyana { Rio Preto a Jaguára e ramal de Caldas.....	263,382	13,556,233	50,515	342,654\$776	\$025	\$044	55,8	19,4
12	{ Jaguára a Araguary (linha de Catalão).....	231,401	5,340,000	19,000	177,732\$666	\$033	\$042	78,5	17,0
13	S. Paulo-Itararé a Uruguay.....	333,205	11,437,037	16,346	414,375\$467	\$029	\$035	32,3	10,4
14	Rio-Grande { Linha de S. Francisco.....	327,225	4,002,113	12,230	163,579\$019	\$011	\$045	91,1	24,0
15	de { Ramal de Paracapanema.....	52,960	112,435	2,133	4,674\$227	\$042	\$044	35,4	13,7
16	Quararhin a Itaqui.....	175,507	1,003,795	5,746	65,303\$317	\$065	\$052	79,3	20,0
CONCEDIDAS SEM GARANTIA DE JUROS									
1	Porto Novo a Saude.....	353,434	40,053,273	27,437	463,245\$285	\$043	\$151	84,3	23,0
2	Ramal do Sumidouro.....	91,783	577,662	6,293	79,450\$504	\$422	\$053	210,3	18,4
3	Carangola e ramaes.....	224,786	3,726,534	16,573	431,314\$313	\$035	\$050	59,3	10,5
4	Railway { Norte.....	46,030	63,075,693	1,367,409	1,009,349\$326	\$046	\$031	76,2	67,3
5	{ Sul do Espirito Santo.....	326,576	2,910,438	8,912	170,709\$313	\$050	\$061	92,2	24,3
6	Corcovado.....	3,824	412,034	20,546	61,979\$701	\$515	\$424	430,4	100,0
7	Santos a Jundiaby.....	439,463	91,270,021	654,493	4,923,169\$012	\$054	\$037	445,0	26,8
8	Paulista, linha do Rio Claro e ramaes de Jabi e Bauré.....	829,034	53,129,472	63,932	1,171,302\$403	\$023	\$033	57,9	17,7
9	Mogyana, Igarapava a Uberaba.....	12,000	313,447	26,129	3,010\$330	\$011	\$033	27,3	3,4

Nota - Rede Norte da «Great Western of Brasil Railway Company» acha-se incluída a linha ferrea de Recife a Limoeiro e Timbada, que não goza de garantia de juros.

RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL
1919