

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
INSPEÇÃO FEDERAL DAS ESTRADAS



RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS DA

ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ

REFERENTE AO

ANO DE 1938

APRESENTADO AO SNR.

INSPEÇÃO FEDERAL DAS ESTRADAS

PELO

ENG. JOSÉ GAYOSO NEVES
DIRETOR

UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LIBRARY

15470 5 12 48

CORPO TÉCNICO-ADMINISTRATIVO

DIRETORIA — Engenheiro José Gayoso Neves

Secretaria — Gentil Santos

Contabilidade— Ilmerino de Souza Pinto

Pessoal—João Ribeiro Netto

Almoxarifado—José Saraiva de Medeiros Paes

Tesouraria—Alvaro Lourenço de Souza

Tipografia—Aureliano do Carmo

TRÁFEGO — Engenheiro Derval Alves de Castro

Escritório—Eugenio Passos

Inspetoria do Movimento—Otto Tormin

Inspetoria da Iluminação e Telégrafo—Guilherme Leopoldo Frey

Inspetoria do Tráfego—Olavo Arruda Leite

Reclamações—Olavo Arruda Leite

LÓCOMOÇÃO — Engenheiro José Gayoso Neves

Escritório—Antonio Nogueira

Oficinas—Antonio Leonardo Kale

Tração—Alberto Felipe Puga Ramos

Depósito de Ipameri—Noel Carvalho de Andrade

LINHIA — Engenheiro Raul Gonçalves

Escritório—Alvaro Abranches

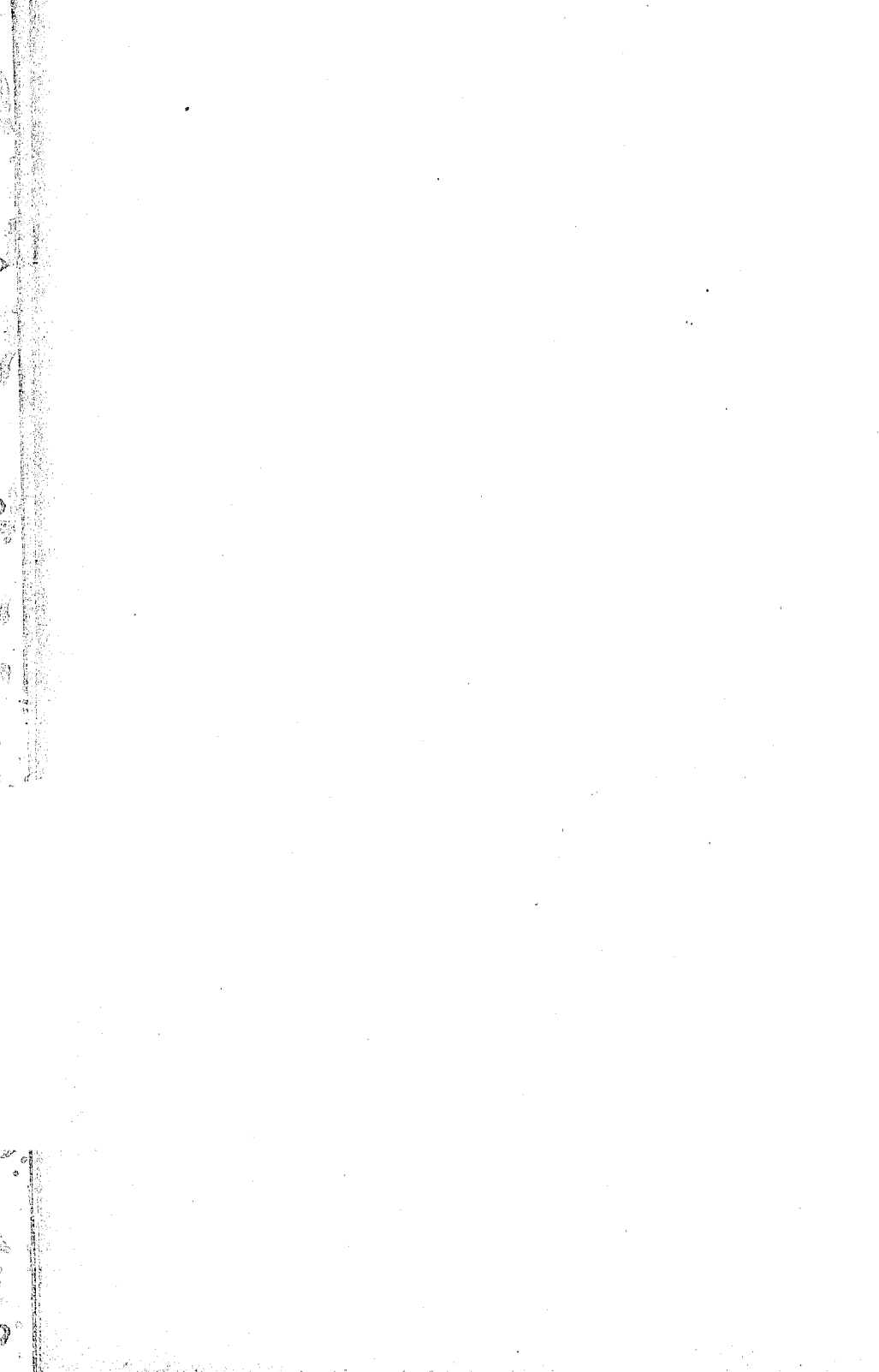
Sala Técnica—Bacharel Alvaro Sergio Pacca

CONSTRUÇÃO — Engenheiro Carlitos Marranghello

Sala Técnica—Orlando Motta

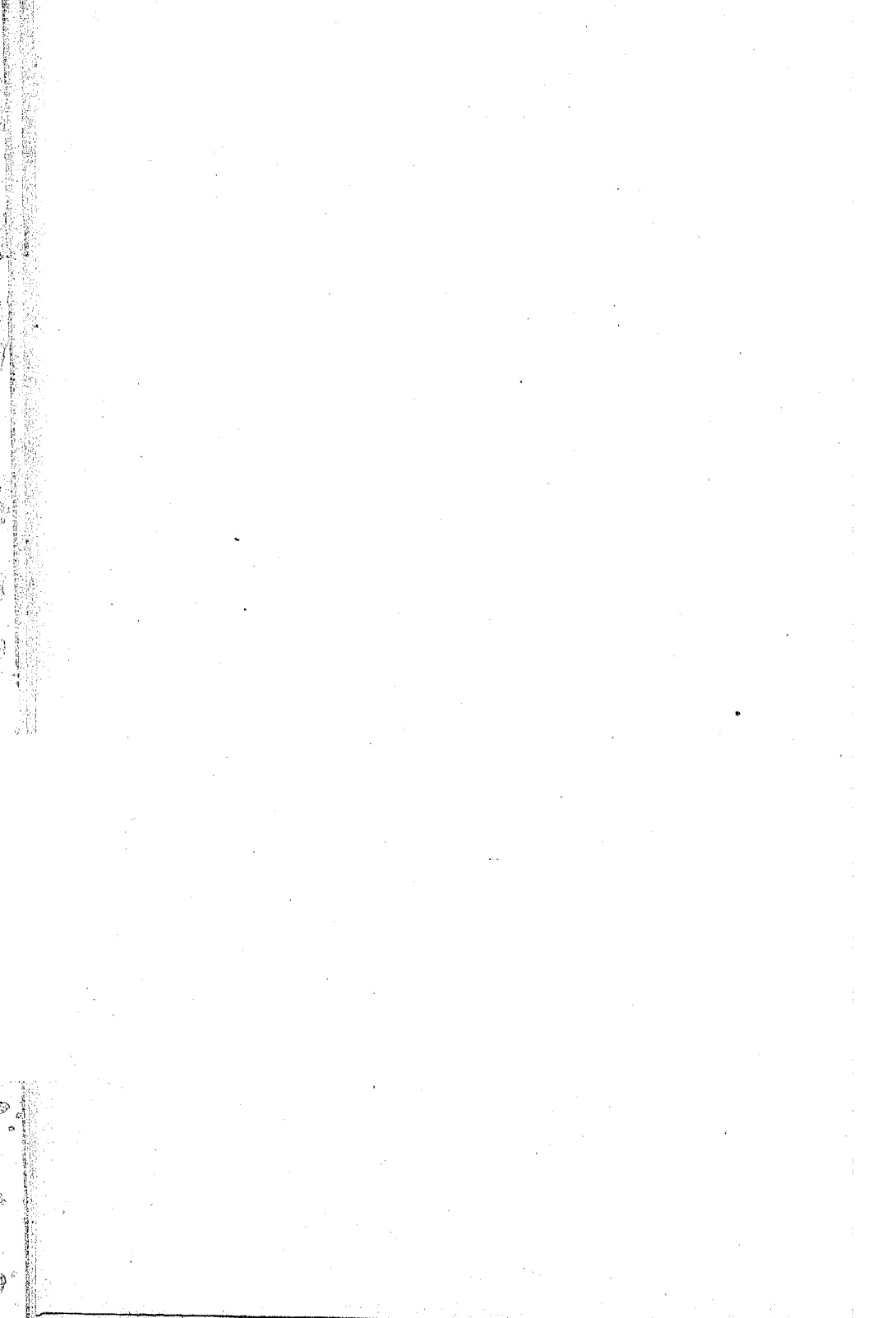
Chefia a Contadoria Seccional junto à Estrada de Ferro de Goiaz, o snr. Olivério

Fernandes Borges



SUMÁRIO

	PAGINAS
<i>Introdução</i>	<i>I a VII</i>
I DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO	1 a 37
<i>Extensões</i>	3
<i>Movimento financeiro</i>	4 a 6
<i>Resumo do movimento financeiro</i>	6
<i>Inventário dos bens patrimoniais a cargo da Estrada</i>	7
<i>Demonstração da receita geral</i>	8
<i>Balancetes da receita industrial e despesa de custeio</i>	11 a 13
<i>Resultados financeiros do Tráfego</i>	16 e 17
<i>Almoxarifado</i>	27 a 30
<i>Balancete da despesa</i>	31 a 33
<i>Balancete geral da despesa da Estrada</i>	35 a 37
II DIVISÃO — TRÁFEGO	39 a 57
<i>Balancete da despesa</i>	55 a 57
III DIVISÃO — LOCOMOÇÃO	59 a 81
<i>Oficinas</i>	67 a 69
<i>Tração</i>	70 a 76
<i>Balancete da despesa</i>	77 a 81
IV DIVISÃO — LINHA	83 a 101
<i>Balancete da despesa</i>	95 a 101
V DIVISÃO — CONSTRUÇÃO	103 a 111
<i>Balancete da despesa</i>	109 a 111
ATOS OFICIAIS	113 a 118



ILMO. SNR. DR. JOAQUIM LICINIO DE SOUZA ALMEIDA

M. D. Inspetor Federal das Estradas

Cumprindo determinações regulamentares em vigor, tenho a honra de relatar-vos os trabalhos executados, os resultados obtidos na exploração industrial e as principais ocorrências verificadas na Estrada de Ferro de Goiás, durante o ano de 1938.

Com muita satisfação, posso consignar que continúa em marcha animadora o desenvolvimento economico da Estrada, decorrente de apreciavel aumento do volume de transportes e da respectiva receita, para o que muito contribuíram as providências que puderam ser tomadas quanto à ampliação do material rodante e restauração da Via Permanente, dentro dos recursos orçamentários.

A abertura do crédito especial, de que tratei em meu relatório de 1937, teria, sem dúvida, contribuído para uma realização mais rápida do aparelhamento da Estrada; dada, porém, a impossibilidade da efetivação dessa providência, iniciou esta Diretoria a parte mais urgente dos trabalhos projetados, atacando intensivamente a restauração da linha e continuando a ampliar, dentro do possível, o material rodante, cuja insuficiência ainda vinha criando sérios embaraços durante a época das safras.

Assim foi possível reduzir-se na mencionada época, em 1938, o congestionamento outróra constatado, apesar do acréscimo de transportes verificado.

Dadas, porém, as previsões de incremento da produção, que se podem induzir dos dados estatísticos, não seria demasiado insistir na necessidade da abertura de um crédito especial capaz de permitir o reajustamento mais pronto do aparelhamento da Estrada à capacidade de transporte que ela deva oferecer.

Devo, outrossim, mencionar, com prazer, a ordem e a disciplina que reinaram em todos os setores administrativos desta ferrovia, predominando no seu pessoal o espirito de cooperação, que muito eficientemente se refletiu nos resultados que ora vos relato.

Cabe-me, ainda, consignar com gratidão, o valioso acatamento que, com todos os membros dessa ilustrada Administração Central, vos dignastes dar a esta Diretoria, prestigiando-lhe a ação, encaminhando-lhe, pronta e satisfatoriamente informadas, ao poder superior as suas indicações, orientadas pelo interesse publico, realizando, enfim, uma real e eficiente conjugação de esforços, de inestimavel vantagem para o

órgão da Administração Pública que, por muita benevolência, me foi confiado.

*
**

Encerrou-se o ano de 1938, com uma *renda industrial própria* de 6.257:088\$700, registrando-se, assim, um excêso de 698:668\$000 sobre a importância da mesma renda no exercício anterior.

A *despesa total de custeio* foi de 4.305:349\$700, produzindo-se, desse modo, o *saldo líquido* de 1.951:739\$000 que, comparado com o de 1937, apresenta um excêso de 283:439\$500.

Além da renda própria, foram arrecadados para o Tesouro Nacional 616:501\$500, provenientes de impostos, taxas e outras rendas, entre as quais consta a taxa adicional de 10%, que, só ela, deu um produto de 527:643\$100.

Arrecadaram-se, ainda, para terceiros, 4.148:452\$700, dos quais 3.535:924\$600 para a Companhia Mogiana, em tráfego direto.

A *receita total* foi, portanto, de 11.022:042\$900.

O custo da ton.-km. de peso útil rebocado, no tráfego remunerado, foi de \$178 e a respectiva receita foi de \$259, havendo assim um saldo de \$81 por ton.-km..

Esse resultado é ligeiramente inferior ao do ano precedente, trazendo pequena predominância dos transportes de frete mais baixo.

A *despesa total* realizada pelos cofres públicos com os serviços de tráfego, construção e aparelhamento da Estrada foi de 9.235:864\$200; a despesa total efetiva foi de 8.857:711\$800, correspondendo, a diferença de 378:152\$400, ao acréscimo de materiais adquiridos aos stocks.

Na despesa efetiva supra, estão incluídas, além da despesa de custeio, a despesa de capital, na importância de 4.192:734\$900; as acessórias, de serviços e encargos diversos, na importância de 53:575\$200; a produção industrial e os serviços para particulares, na importância de 306:052\$000.

*
**

Os serviços da 1ª Divisão, não obstante a exiguidade do pessoal administrativo existente, foram sensivelmente dilatados.

Foi criada, de acôrdo com a legislação em vigor, a Secção de Pessoal, para cuja chefia foi designado o escriturário João Ribeiro Netto, que, subordinado à Secção de Contabilidade, já se achava incumbido dos serviços de pessoal, organizados por esta Diretoria e que prontamente foram adaptados às novas disposições legais.

A Secção de Contabilidade desobrigou-se com desvelo dos trabalhos a seu cargo, destacando-se pelo seu vulto os relativos às tomadas de contas.

De acôrdo com o respectivo regulamento foram processadas e remetidas a julgamento do respectivo Tribunal as tomadas de contas de todos os responsaveis relativas a 1937, bem como algumas referentes a exercicios anteriores, como sejam: as do falecido tesoureiro Sebastião Cunha e as do então contador Herminio de Souza Pinto, durante o período de sua interinidade, na Tesouraria.

Para esta última, em virtude de ser, o responsavel, o actual chefe da Contabilidade, foi designada uma comissão especial constituída dos funcionários José Saraiva de Medeiros Paes, Gentil Santos e Joaquim Siqueira Barros.

Foi, outrossim, realizada sob a presidência do engenheiro Vicente de Britto Pereira, por designação da Inspeçõria Federal das Estradas, a tomada de contas da gestão do tesoureiro Satyro Gonzaga de Souza.

Os serviços da Secretaria, do Almojarifado e da Tesouraria, cada vez mais avolumados, pelo aumento constante do expediente, pelo desdobramento dos títulos do material fornecido, pelo acréscimo de importância das operações de receita e despesa, foram igualmente atendidos com dedicação e zêlo pelos respectivos chefes e auxiliares.

*
**

Na 2ª Divisão — Tráfego — foram sensivelmente melhorados os serviços de transporte, em consequência da incorporação, realizada no fim de 1937, de mais uma locomotiva articulada Mallet, bem como das incorporações, realizadas em 1938, de 9 vagões lechados para o transporte de inflamáveis e de 2 carros de passageiros completamente reconstruidos nas Oficinas da Locomoção.

Correram normalmente os trens de horário, reduzindo-se o número de descarrilamentos graças a melhora obtida, no segundo semestre, com os serviços de restauração e aparelhamento da Linha.

Infelizmente, porém, figura, entre os accidentes do ano, o que ocorreu a 3 de Fevereiro com um trem militar, constituído por uma locomotiva desta Estrada e material rodante extranho, no qual, em consequência do descarrilamento de um dos carros, houve o tombamento dos demais, resultando a morte de 4 soldados do 6º Batalhão de Caçadores e do guarda-freios desta ferrovia Manoel Miranda.

Sobre esse accidente foi instaurado o competente inquérito administrativo, cujo relatório vos foi enviado no devido tempo.

O movimento de passageiros continuou em marcha ascendente;

a renda respectiva atingiu a importância de 1.650:750\$500 correspondentes a 180.119 passageiros transportados no serviço remunerado.

A referida renda de passageiros correspondeu a 26,38% da renda industrial.

O peso total de mercadorias transportadas no tráfego remunerado elevou-se a 105.326,801 toneladas, produzindo uma renda de 3.071:013\$900, ou sejam 49,08% do total.

Correram, durante o ano, 5.286 trens, com um percurso total de 702.966 km.; no tráfego remunerado correram 3.229 trens com um percurso de 578.733 km.. O número médio de trens por dia foi de 14,48, dos quais 8,84 em serviço remunerado.

O percurso total de veículos foi de 3.570.528 km., excedendo assim de 514.666 o do ano precedente.

Em virtude de ainda não se acharem concluídos os trabalhos de restauração da Linha, permanece em vigor o horário homologado por essa Inspetoria em 24 de Fevereiro de 1938 e que fôra adotado a título precário por esta Diretoria, a partir de Dezembro de 1937.

Esse horário é o que figura no presente relatório.

Não houve alteração no regimen tarifário em vigor.

Várias são as necessidades de que se ressentem o tráfego, destacando-se entre elas: a carência de pessoal, sobretudo nos serviços de agência, conferência, telégrafo, carga e descarga, a deficiência de carros de passageiros e de locomotivas para todos os serviços e também a das instalações do Telégrafo, para dar vazão à respectiva correspondência.

Logo que lhe sejam concedidos os necessários recursos, apresentará, esta Diretoria, o programa de realização desses indispensáveis melhoramentos.

*
**

Na 3ª Divisão — Locomoção — continuaram a se realizar normalmente todos os trabalhos.

As instalações das atuais oficinas da Locomoção são absolutamente precárias, conforme já vos fiz sentir ao justificar a necessidade da construção de um novo prédio para elas.

Não obstante essa circunstância, ali foram executados varios trabalhos de vulto como sejam: a montagem de 9 vagões fechados para o transporte de inflamáveis, de fabricação da Societé Anonyme de La Dyle e a restauração de dois velhos carros de passageiros com construção integral das carrocerias, além de importantes trabalhos de reparação.

Foi, outrossim, iniciada a montagem de 8 vagões fechados para mercadorias, adquiridos da Gregg Car Co., cujos trabalhos ficaram concluídos no começo do corrente ano.

O número total de reparações efetuadas nas locomotivas foi de 205, sendo 12 gerais, 4 médias e 189 correntes; nos veículos, 471, sendo 12 gerais, 28 médias e 431 correntes.

Fôram adquiridos para as oficinas, além de outras máquinas de menor importância, um tórno mecânico, uma plaina limadora de alta velocidade, uma máquina de atarrachar e um guindaste para duas toneladas, sendo que este último ainda não se acha incorporado ao patrimônio da Locomoção.

Fôï, ainda, adquirida uma mesa carretão da Whiting Corporation, U. S. A., com capacidade para 100 toneladas, a qual, entretanto, só será instalada nas novas oficinas.

Os serviços da Tração também prosseguiram normalmente, não obstante continuar a ser muito deficiente o corpo de maquinistas em serviço efetivo.

O percurso das locomotivas elevou-se sensivelmente em relação ao do ano anterior, atingindo um total de 930.817 km..

O consumo de lenha por 100 locomotivas-km. foi de 7,1 m³, elevando-se, assim, ligeiramente, em relação a 1937; essa elevação resultou da dificuldade, verificada no começo do exercício, na aquisição da denominada lenha de mato, obrigando a Estrada a adquirir uma parcela da lenha dita de cerrado, cuja produção de calor é bastante reduzida.

O consumo de óleo por 1.000 locomotivas-km. baixou para 13,978, elevando-se, entretanto, o respectivo custo para 32\$149. Esses resultados decorreram de haver sido utilizado em uma parte do ano, nas locomotivas de vapor saturado, óleo de cilindro de qualidade e custo superiores aos usualmente exigidos para essas locomotivas.

* * *

Na 4^a Divisão — Linha — prosseguiram com regularidade os serviços de conservação ordinária que, conjugados com os serviços de restauração, vieram melhorar sensivelmente as condições do tráfego da Estrada.

A dificuldade com que se vinha lutando para adquirir dormentes foi, felizmente, sanada com a autorização, concedida pelo Exmo. Snr. Presidente da República, para que se o fizesse diretamente ao produtor, independentemente de concorrência, correndo as despesas pela verba ordinária de custeio e pela de construção e aparelhamento.

Desse modo foram adquiridos, durante o ano, 184.273 dormentes,

dos quais 19.355 se destinaram ao trecho Leopoldo Bulhões-Anapolis, a cargo da 5ª Divisão, e 164.918 aos demais trechos da parte em tráfego, correndo o respectivo assentamento da parcela de 110.357 também por conta daquela Divisão.

Comparando-se esse número com o de 31.830, que figura no relatório de 1937, facilmente se avaliará a vantagem do melhoramento introduzido.

É pena que não tenha sido possível a aquisição de trilhos, proposta por esta Diretoria para a integral substituição do trecho da serpa, onde as condições técnicas são mais precárias e o tráfego mais intenso.

Procedeu-se, ainda, á restauração do lastro em grandes extensões, bem como a engorda de varios atêrros.

Não obstante os serviços mencionados, muito ainda se faz necessário para a consolidação definitiva da Via Permanente, razão pela qual julgo do meu dever reiterar as solicitações que venho fazendo para a concessão de créditos que a isso me habilitem.

Foi adquirida dos fabricantes Dyle Bacalan, de acôrdo com autorização ministerial, a superstrutura metálica para a ponte de 11 metros de vão, no km. 391, da parte em Tráfego, cuja montagem será feita no exercicio que ora se inicia.

Foi ampliado o edificio da Estação e Administração da Estrada, bem como concluído o prédio da Tipografia e realizadas várias obras de restauração e melhoramento em diversos edificios.

Concluiu-se, também, a nova Estação de Catalão.

* * *

Na 5ª Divisão — Construção e aparelhamento — procederam-se os estudos de 11 km. de uma variante do trecho já estudado em direção a Neropolis, em virtude de inconvenientes encontrados na primitiva linha de exploração; prosseguiu, outrossim, o serviço de terraplenagem do trecho em construção atacada, produzindo-se ali um volume total excavado de 98.700 metros cúbicos, dos quais 15.900 em rocha.

Com a terraplenagem mencionada, elevou-se a 18 km. a extensão com leito pronto.

Tratando-se de trecho pesado, com altos e longos atêrros, urge inadiavelmente proceder-se nele o assentamento de trilhos, afim de evitar o acúmulo de despesa improdutiva, que se vem fazendo com o transporte de terra por meios ordinários para a conservação dos mesmos atêrros.

Foram construidos 9 boeiros e, apesar das dificuldades decorren-

tes do transporte por meios ordinários, atacadas as obras de construção da estação, da casa de agente e de 3 casas de turma no km. 13, além de Anapolis.

Atingiram apreciavel vulto as obras de aparelhamento da parte em tráfego, destacando-se o serviço de assentamento de dormentes, mencionado no tópico referente à 4ª Divisão.

Foi, também, atacada a construção das novas oficinas da Locomoção, segundo o projeto aprovado pelo decreto n. 2.763, de 16 de Junho de 1938.

Desnecessário seria encarecer as vantagens desse empreendimento para a eficiência dos serviços a cargo da 3ª Divisão.

*
**

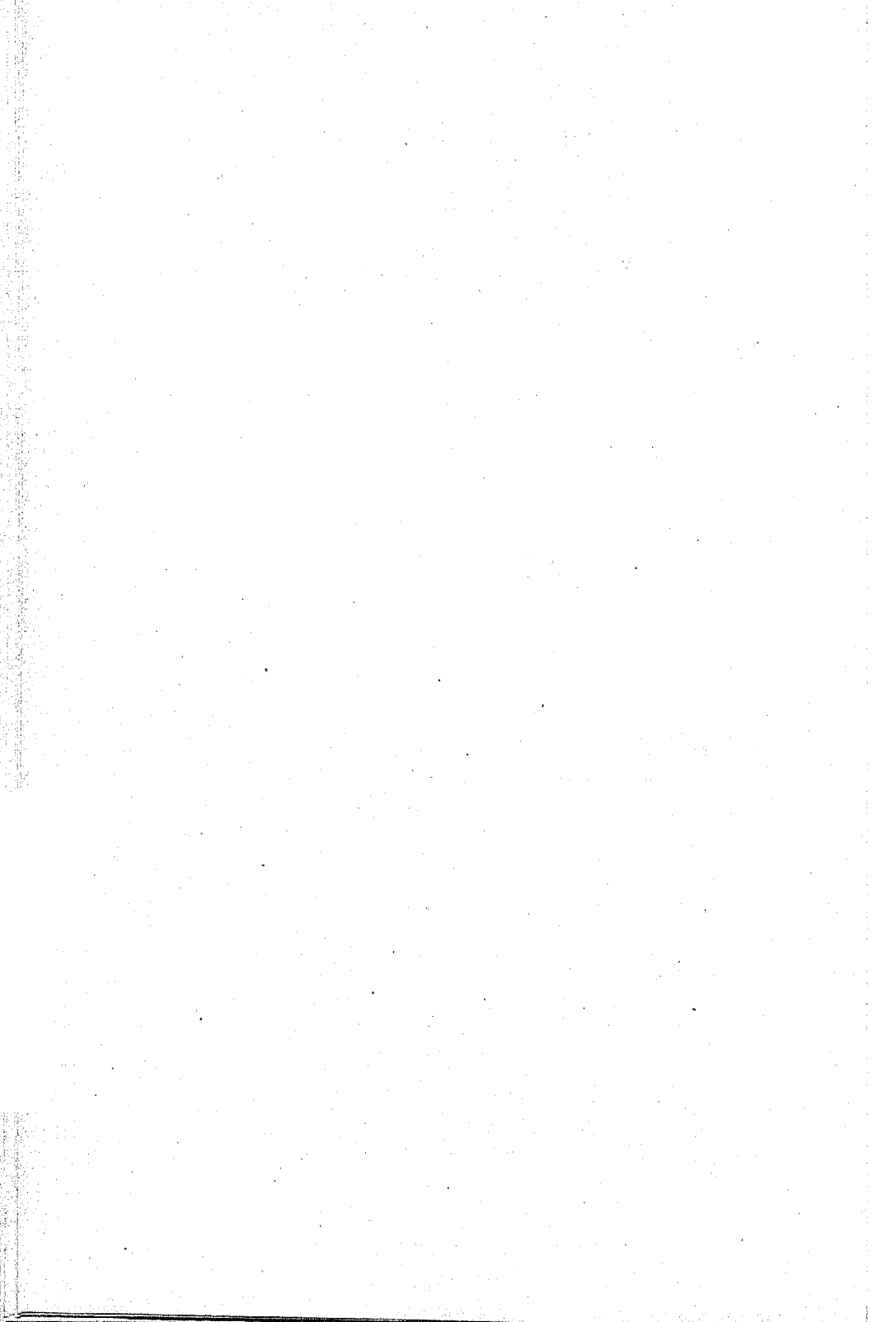
Os quadros, gráficos e fotografias, que se seguem, completam o presente relatório.

Saúde e fraternidade

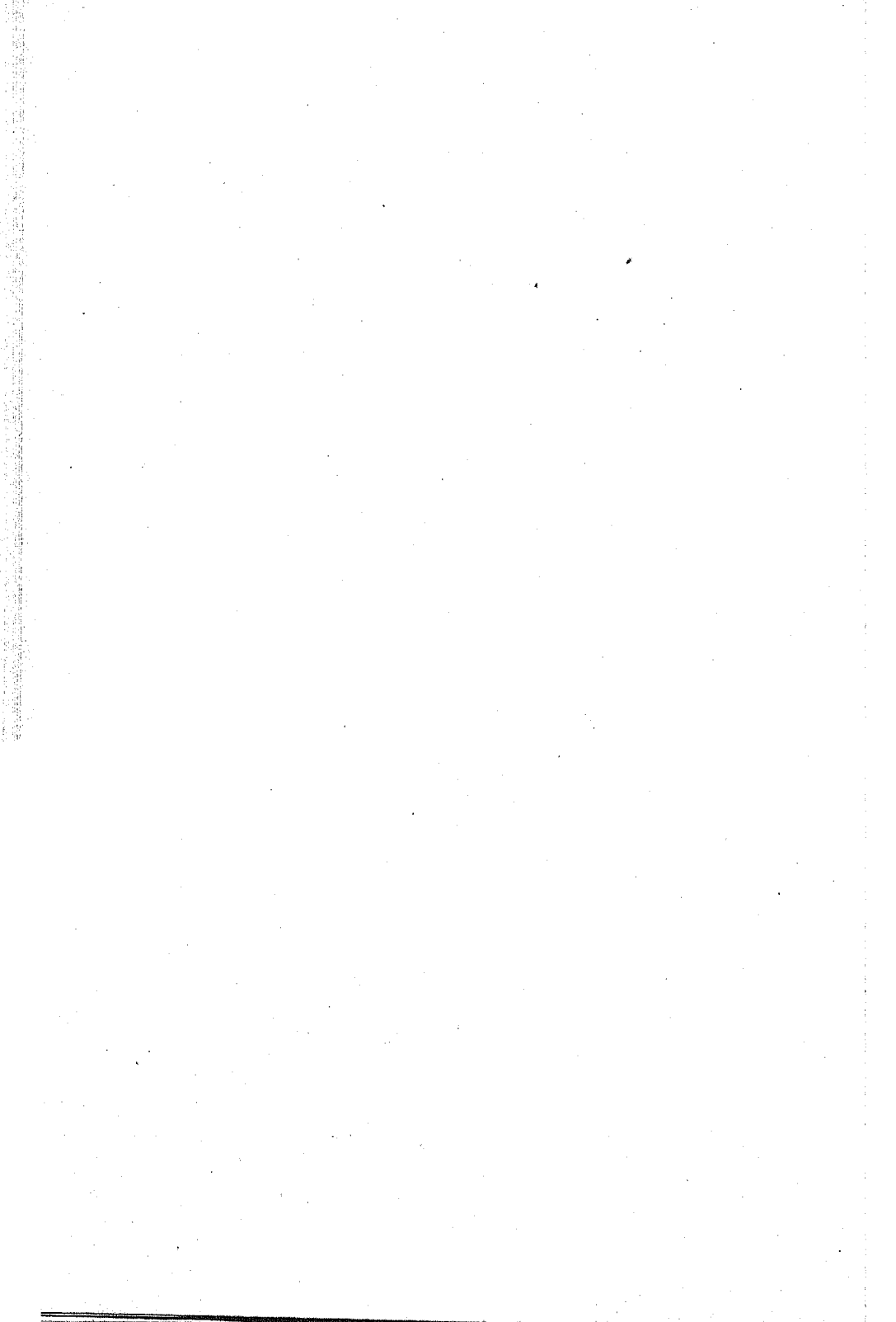
José Gayoso Neves

Diretor

Araguari, 11/2/1939.



I DIVISÃO – ADMINISTRAÇÃO



ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ

EXTENSÕES

A) EM TRÁFEGO em 31 de Dezembro de 1938:

Discriminação	Kms.	Estações extremas
(*) Linha principal.....	392,409	Araguari e Anapolis Goianãira e Ouvidor
Ramal de Catalão.....	46,020	
Total.....	438,429	
Linhas de serviço e desvios.....	16,548	

(*) Inclusive 53,419 kms. de Leopoldo de Bulhões a Anapolis, cuja conservação se acha a cargo da Secção de Construção.

Não tendo havido durante o ano de 1938 inauguração de novo trecho, nem interrupção do tráfego, a extensão média em tráfego é a mesma acima indicada.

B) EM CONSTRUÇÃO em 31 de Dezembro de 1938:

Discriminação	I	II	III	IV
	Com trilhos assentados	Com leito pronto	Com leito em preparação	Estudados
	kms.	kms.	kms.	kms.
Linha principal.	3	18	2	48
Linhas de serviço e desvios.....	—	—	—	—

O trecho de que trata o quadro B, é de Anapolis a Neropolis, em direção a Inhumas.

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1938

Discriminação	Despesas previstas	Despesas empenhadas (realizadas)	Saldos
Decreto Lei n. 107, de 27/12/1937			
Anexo 8 — Verba 1 — Pessoal			
Distribuição feita a Tesouraria da Estrada			
I — Pessoal permanente Sub-consignação n. 13			
II — Pessoal extranumerário Sub-consignação n. 43.....	929:800\$000	798:778\$500	139:021\$500
17) — Mensalista.....	1.837:400\$000	1.541:977\$600	295:422\$400
Diarista.....	250:000\$000	195:229\$000	54:771\$000
IV — Gratificações e auxílios Sub-consignação n. 52 Condução e transporte			
13) — Estrada de Ferro de Goiaz.....	15:000\$000	12:468\$400	2:531\$600
Sub-consignação n. 56 Serviços externos (Inspeção, fiscalização e alimentação regulamentares)			
12) — Estrada de Ferro de Goiaz.....	16:120\$000	15:825\$000	295\$000
V — Outras despesas de pessoal Sub-consignação n. 57 — Substituições			
15) — Estrada de Ferro de Goiaz.....	5:000\$000	2:705\$800	2:294\$200
Sub-consignação n. 61 — Para atender ao pagamento dos funcionários em virtude de alterações posteriores e diferença de vencimentos.....	137:700\$000	131:099\$600	6:600\$400
Distribuição feita ao Tesouro Nacional			
I — Pessoal permanente Sub-consignação n. 13.....	76:800\$000	76:800\$000	—
III — Pessoal adido e em disponibilidade Sub-consignação n. 46 Pessoal de cargos extintos			
2 — Estrada de Ferro de Goiaz.....	12:720\$000	12:720\$000	—
V — Outras despesas de pessoal Sub-consignação n. 61 Diferença de vencimentos assegurada pela Lei 284, de 1936 e Decreto 24.754, de 14-7-1934.....	7:356\$000	7:356\$000	—
Soma.....	3.286:896\$000	2.785:959\$900	500:936\$100

Discriminação	Despesas previstas	Despesas empenhadas (realizadas)	Saldos
Decreto Lei n. 107, de 27/12/1937			
Anexo 8 — Verba 2 — Material			
Distribuição feita a Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, em São Paulo			
I — Material permanente.			
Sub-consignação n. 1			
15)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	7:200\$000	7:198\$000	2\$000
Sub-consignação n. 2			
15)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	340:000\$000	339:990\$100	9\$900
Sub-consignação n. 4			
11)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	600:000\$000	599:996\$800	3\$200
Sub-consignação n. 5			
09)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	500:000\$000	499:500\$000	500\$000
II — Material de consumo			
Sub-consignação n. 7			
15)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	50:000\$000	49:987\$600	12\$400
Sub-consignação n. 8			
13)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	450:000\$000	449:996\$500	3\$500
Sub-consignação n. 9			
15)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	500:000\$000	499:994\$100	5\$900
III — Diversas despesas			
Sub-consignação n. 15			
13)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	36:000\$000	35:994\$900	5\$100
Sub-consignação n. 16			
11)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	180\$000	180\$000	—
Sub-consignação n. 17			
14)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	12:000\$000	11:999\$200	\$800
Sub-consignação n. 19			
13)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	34:000\$000	26:019\$500	7:980\$500
Sub-consignação n. 23			
13)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	4:800\$000	4:580\$300	219\$700
Soma.....	2.534:180\$000	2.525:437\$000	8:743\$000
Verba 3 — Serviços e encargos			
Sub-consignação n. 4			
15)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	25:000\$000	22:132\$700	2:867\$300
Sub-consignação n. 2			
10)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	30:000\$000	11:601\$500	18:398\$500
Sub-consignação n. 7			
08)— Estrada de Ferro de Goiaz.....	20:000\$000	19:841\$000	159\$000
Soma.....	75:000\$000	53:575\$200	21:424\$800

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1938

(Cont.)

Discriminação	Despesas previstas	Despesas empenhadas (realizadas)	Saldos
Verba 5 — Obras, melhoramentos, aparelhamentos e equipamentos			
I — Estrada de Ferro de Goiaz			
Sub-consignação n. 1			
m) — Prosseguimento da construção da Estrada de Ferro de Goiaz e instalações de suas novas oficinas e aparelhamento da Estrada			
Pessoal.....	1.907:100\$000	1.790:455\$700	116:644\$300
Material.....	2.092:900\$000	2.080:436\$400	12:463\$600
Soma	4.000:000\$000	3.870:892\$100	129:107\$900
Total geral.....	9.896:076\$000	9.235:864\$200	660:211\$800

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1938

RESUMO

Discriminação	Pessoal	Material	Total
Despesa realizada:			
Linha em tráfego.....	2.785:959\$9.	2.579:012\$2	5.364:972\$1
Linha em construção.....	1.790:455\$7	2.080:436\$4	3.870:892\$1
Soma.....	4.576:415\$6	4.659:448\$6	9.235:864\$2
Variação nos stocks de materiais, exclusive as decorrentes da produção industrial, do material recolhido e de uma diferença de preços corrigida....	—	378:152\$4	378:152\$4
Soma.....	4.576:415\$6	4.281:296\$2	8.857:711\$8
A despesa realizada, menos o acréscimo de stock demonstrado, assim se discrimina:			
Linha em tráfego:			
Com custeio.....	2.668:690\$0	1.636:659\$7	4.305:349\$7
Com capital.....	933:774\$7	1.868:233\$3	2.802:008\$0
Linha em construção:			
Com capital.....	901:188\$7	483:130\$8	1.384:319\$5
Linha em estudos:			
Com capital.....	6:125\$8	281\$6	6:407\$4
Despesas acessórias:			
Produção industrial.....	65:538\$7	53:575\$2	53:575\$2
Serviços para particulares.....	1:097\$7	974\$2	303:980\$1
Total.....	4.576:415\$6	4.281:296\$2	8.857:711\$8

INVENTÁRIO DOS BENS PATRIMONIAIS A CARGO DA ESTRADA

Títulos	Em 31/12/1937	ALTERAÇÕES EM 1938		Em 31/12/1938
		em cargas	baixas	
Próprios nacionais	782:665\$5	98:505\$2		881:170\$7
Estações e postos telegrá- ficos	1.264:638\$1	4:068\$6		1.268:706\$7
Via permanente	20.953:426\$7	750:946\$1		21.704:372\$8
Instalações telegráficas	440:584\$2			404:584\$2
Usinas e oficinas	961:124\$9	250:089\$0		1.211:213\$9
Material rodante	9.056:272\$5	570:144\$7		9.626:417\$2
Moveis e utensilios	280:609\$3	92:599\$3	1:950\$0	371:258\$6
Instrumentos e livros de en- genharia	12:323\$9	145\$0		12:468\$9
Material encostado	94:142\$8			94:142\$8
Depósito de material	1.014:655\$9	4.390:665\$6	3.731:559\$7	1.673:759\$8
Depósito da III Divisão	474:573\$0	1.980:244\$3	1.862:949\$6	591:867\$7
Depósito da IV Divisão	207:271\$6	1.363:216\$8	1.417:560\$2	152:928\$2
Obras novas	3.912:646\$8	2.425:755\$4		6.338:402\$2
Total	39.454:933\$2	11.926:380\$0	7.014:019\$5	44.367:293\$7

Resumo das variações patrimoniais:

Valores incorporados (liquido)	4.190:303\$3
Acréscimo nos stocks de material	722:057\$2

Variação patrimonial + 4.912:360\$5

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA GERAL — 1936-1937-1938

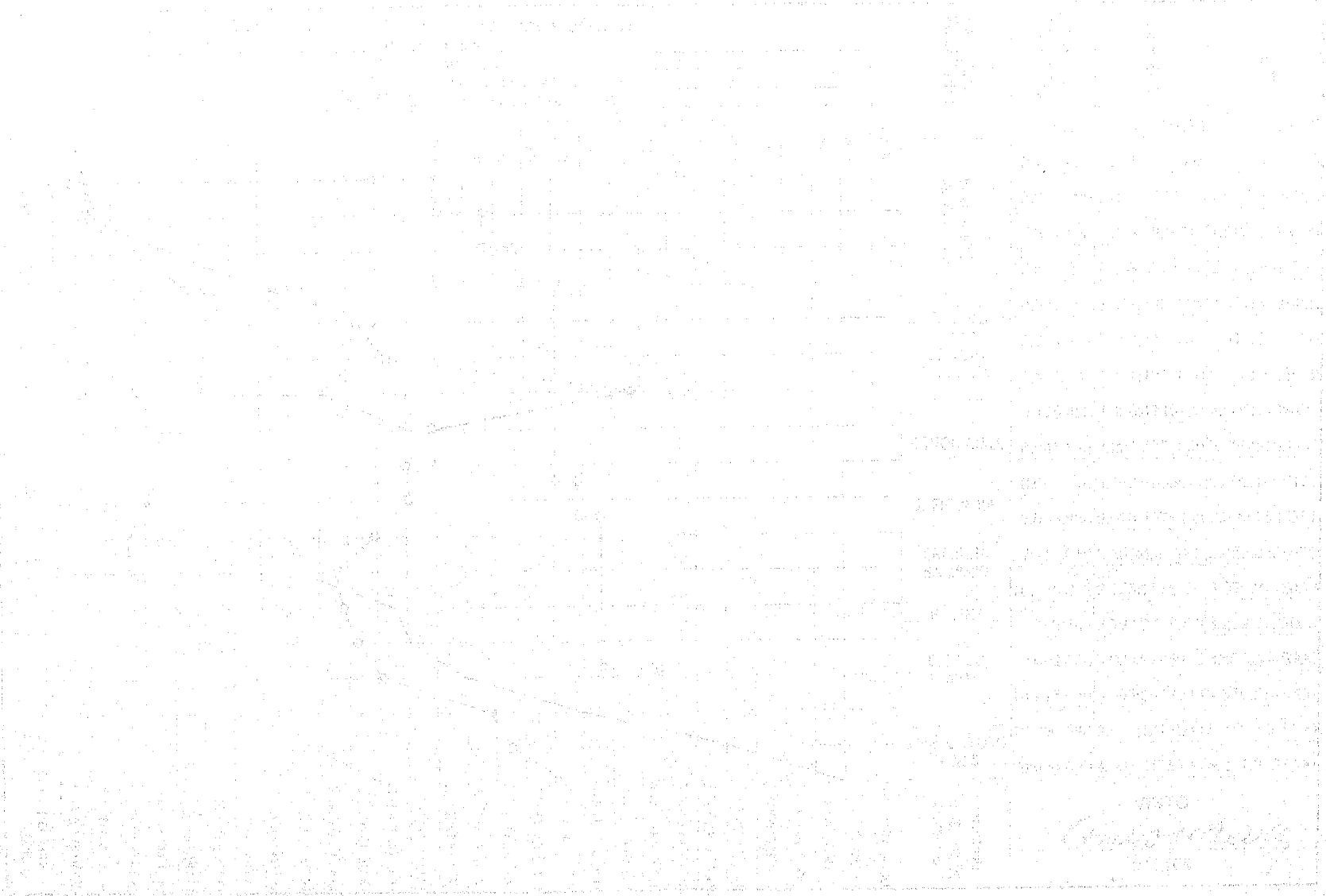
Discriminação	1936	1937	1938
Receita própria:			
Passagens.....	1.151:672\$1	1.427:503\$6	1.650:750\$5
Encomendas.....	191:752\$8	266:461\$5	302:365\$9
Animais.....	56:708\$1	98:530\$4	134:569\$6
Veículos.....	10:589\$9	10:688\$8	6:969\$2
Mercadorias.....	2.112:707\$9	2.730:001\$4	3.064:044\$7
Telegramas.....	91:972\$7	94:999\$1	99:451\$7
Armazenagens.....	9:079\$0	9:881\$8	14:155\$6
Rendas diversas.....	23:163\$0	42:346\$6	32:202\$4
Taxa de expediente.....	85:802\$7	95:806\$4	104:096\$5
Taxa de carga e descarga.....	154:890\$3	180:262\$5	217:588\$3
Taxa de ad-valorem.....	394:443\$2	506:447\$3	570:429\$9
Taxa de 2% sobre o café.....	46:768\$2	52:021\$3	30:542\$6
Percentagens diversas.....	1:957\$5	2:691\$1	3:454\$6
Trens especiais.....	14:006\$9	40:758\$9	26:467\$2
Total.....	4.350:514\$3	5.558:420\$7	6.257:088\$7
Receita para o Tesouro Nacional:			
Imposto do selo.....	396\$0	121:228\$6	5:123\$5
Imposto sobre todos os pagamentos feitos pela União.....	10:413\$0	15:808\$7	17:892\$1
Rendas dos próprios Nacionais.....	15:079\$5	12:805\$2	6:160\$4
Depart. dos Correios e Telégrafos....	—	43:233\$4	44:644\$3
Renda da Imp. Nacional e Diário Off.	728\$0	398\$7	454\$7
Taxa de previdência das C. A. P.....	2:816\$5	3:614\$6	4:172\$1
Venda de generos e próprios Nacionais	—	—	—
Indenizações.....	314\$8	531\$7	5\$5
Todas e quaisquer rendas eventuais..	4:642\$6	1:473\$6	4:668\$2
Taxa adicional de 10%.....	345:201\$6	444:731\$9	527:643\$1
Taxa de desinfecção.....	—	—	5:737\$6
Total.....	379:592\$0	643:826\$4	616:501\$5
Receita para terceiros:			
Companhia Mogiana de E. Ferro.....	—	2.995:979\$6	3.535:924\$6
Estado de Minas Gerais.....	—	44:950\$2	58:203\$7
C. G. T. (taxa \$500 por despacho)....	—	4:870\$7	68:662\$4
Depósitos a favor de diversos.....	—	21:601\$7	38:925\$7
Instituto Nacional de Previdência.....	—	2:099\$2	1:461\$8
Banco dos Funcionários Públicos.....	—	1:650\$0	460\$0
Caixa de Aposentadoria e Pensões:			
Mensalidade dos funcionários.....	—	147:178\$2	102:790\$5
2% sobre as tarifas.....	—	115:879\$1	134:889\$7
1 1/2 % sobre a renda.....	—	89:620\$6	104:296\$6
Jóia dos funcionários.....	—	72:776\$0	12:157\$7
Carteira de empréstimos.....	—	173:268\$9	79:051\$4
Percentagens sobre leilões.....	—	—	14\$1
Contribuição complementar.....	—	13:973\$1	11:601\$5
Total.....	4.730:106\$3	3.683:847\$3	4.148:452\$7
Total geral.....	4.730:106\$3	9.886:094\$4	11.022:042\$9

RESULTADOS FINANCEIROS DO TRÁFEGO — 1920 - 1938

Ano	Extensão média em tráfego	Receita industrial	Despesa de custeio (1)	Superavit	Deficit	Coeficiente de tráfego	Tn.-km. de peso útil recebido (Serviço remunerado)	Despesa		Saldo ou deficit por tn.-km.	
								Receita por tn.-km.	Despesa por tn.-km.	Saldo	Deficit
1920	233,263	969.626\$200	918.977\$374	50.648\$836	—	94,77	3.716.227	\$260	\$247	\$013	—
1921	249,108	947.821\$799	871.424\$095	76.397\$704	—	91,63	3.733.658	\$253	\$233	\$020	—
1922	257,846	1.095.229\$726	1.024.455\$398	70.774\$128	—	93,33	5.234.329	\$209	\$195	\$014	—
1923	292,349	1.580.457\$220	1.286.582\$516	293.874\$704	—	81,40	6.287.128	\$251	\$204	\$047	—
1924	329,360	2.248.406\$962	1.683.631\$466	364.775\$596	—	74,88	6.869.229	\$327	\$245	\$082	—
1925	349,622	3.047.580\$422	2.861.593\$097	185.987\$325	—	93,96	8.077.765	\$377	\$354	\$023	—
1926	349,622	2.876.032\$330	3.024.443\$649	—	148.411\$319	103,16	5.724.454	\$502	\$528	—	\$026
1927	349,622	2.528.964\$662	4.751.401\$840	—	2.222.437\$178	187,87	7.531.782	\$322	\$630	—	\$308
1928	349,363	3.205.270\$821	3.408.474\$138	—	203.203\$317	106,33	9.178.428	\$349	\$371	—	\$022
1929	349,363	3.398.316\$505	3.227.527\$839	170.988\$666	—	94,96	8.941.846	\$380	\$360	\$020	—
1930	360,814	2.532.169\$472	3.162.650\$041	—	630.480\$569	124,89	8.061.978	\$314	\$392	—	\$078
1931	378,202	2.390.168\$551	2.978.457\$468	—	388.288\$917	124,61	7.006.966	\$341	\$425	—	\$084
1932	385,010	2.452.245\$977	2.667.836\$862	—	215.590\$885	108,79	7.111.912	\$344	\$375	—	\$031
1933	385,010	3.079.211\$000	2.755.151\$750	324.059\$250	—	89,47	10.148.842	\$303	\$271	\$032	—
1934	(2)385,010	3.202.712\$000	2.792.991\$053	409.720\$947	—	87,20	12.292.369	\$260	\$227	\$033	—
1935	402,808	3.605.464\$900	3.029.979\$946	575.484\$954	—	84,03	13.692.600	\$263	\$221	\$042	—
1936	438,429	4.350.514\$300	3.695.685\$200	654.829\$100	—	84,94	14.675.050	\$296	\$251	\$045	—
1937	438,429	5.558.420\$700	3.890.121\$200	1.668.299\$500	—	69,98	19.920.348	\$279	\$195	\$084	—
1938	438,429	6.257.088\$700	4.305.349\$700	1.951.739\$000	—	68,80	24.094.690	\$259	\$178	\$081	—
Total	—	55.325.902\$247	52.336.754\$832	6.997.559\$600	4.008.421\$185	—	—	—	—	—	—

(1) Figuraram na receita industrial de 1933 e do primeiro trimestre de 1934 o produto da taxa adicional de 100/0, por força da lei orçamentaria. Essas inclusões correspondem a 227.546\$400 e 55.990\$900, respectivamente, o que dificulta a comparação entre os resultados do triênio e faz arultrar a receita de 1935 que não inclui um real da mencionada taxa, cuja arrecadação atingiu a 3.000\$500.

(2) Até 6 de Setembro 385 kms.010. De 7 de Setembro em diante 438 kms.429.

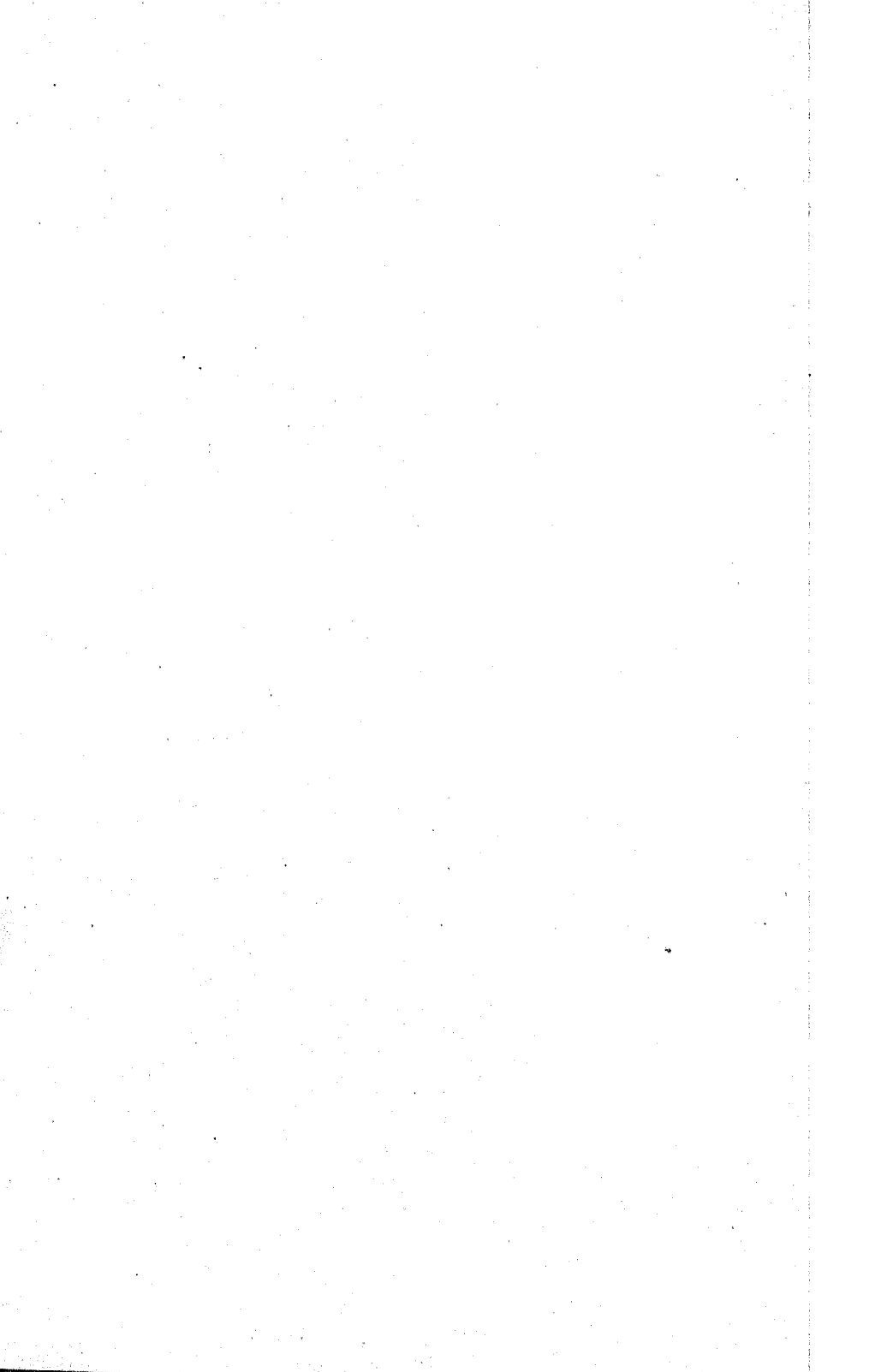


UNITED STATES PATENT OFFICE
WASHINGTON, D. C. 20540

77570

Handwritten signature or name

1974



BALANÇETE DA RECEITA INDUSTRIAL E DESPESA DE CUSTEIO

1938

Discriminação	Receita própria		Discriminação	Despesa de custeio		
	Parcial	Geral		Pessoal	Material	Total
Passagens.....	1.650:750\$5		Administração central...	86:514\$8	542:564\$3	
Encomendas.....	302:365\$9		Tráfego.....	93:295\$3	888:844\$4	
Animais.....	134:569\$6		Locomoção.....	915:421\$7	1.572:115\$4	
Veículos.....	6:969\$2		Via Permanente.....	541:427\$9	1.301:825\$6	
Mercadorias (outras).....	3.064:044\$7					
Telegramas.....	99:451\$7		Total do custeio.....	1.636:659\$7	4.305:349\$7	
Armazenagens.....	14:155\$6					
Rendas diversas.....	32:202\$4					
Taxa de expediente.....	104:096\$5					
Taxa de carga e descarga.	217:588\$3					
Taxa ad-valorem.....	570:429\$9					
Taxa ad. sobre o café 2%.	30:542\$6					
Percentagens diversas.....	3:454\$6					
Trens especiais.....	26:467\$2	6.257:088\$7				
			Balanco.....	—	1.951:739\$0	
Total.....		6.257:088\$7			6.257:088\$7	

BALANCETE DA RECEITA INDUSTRIAL E

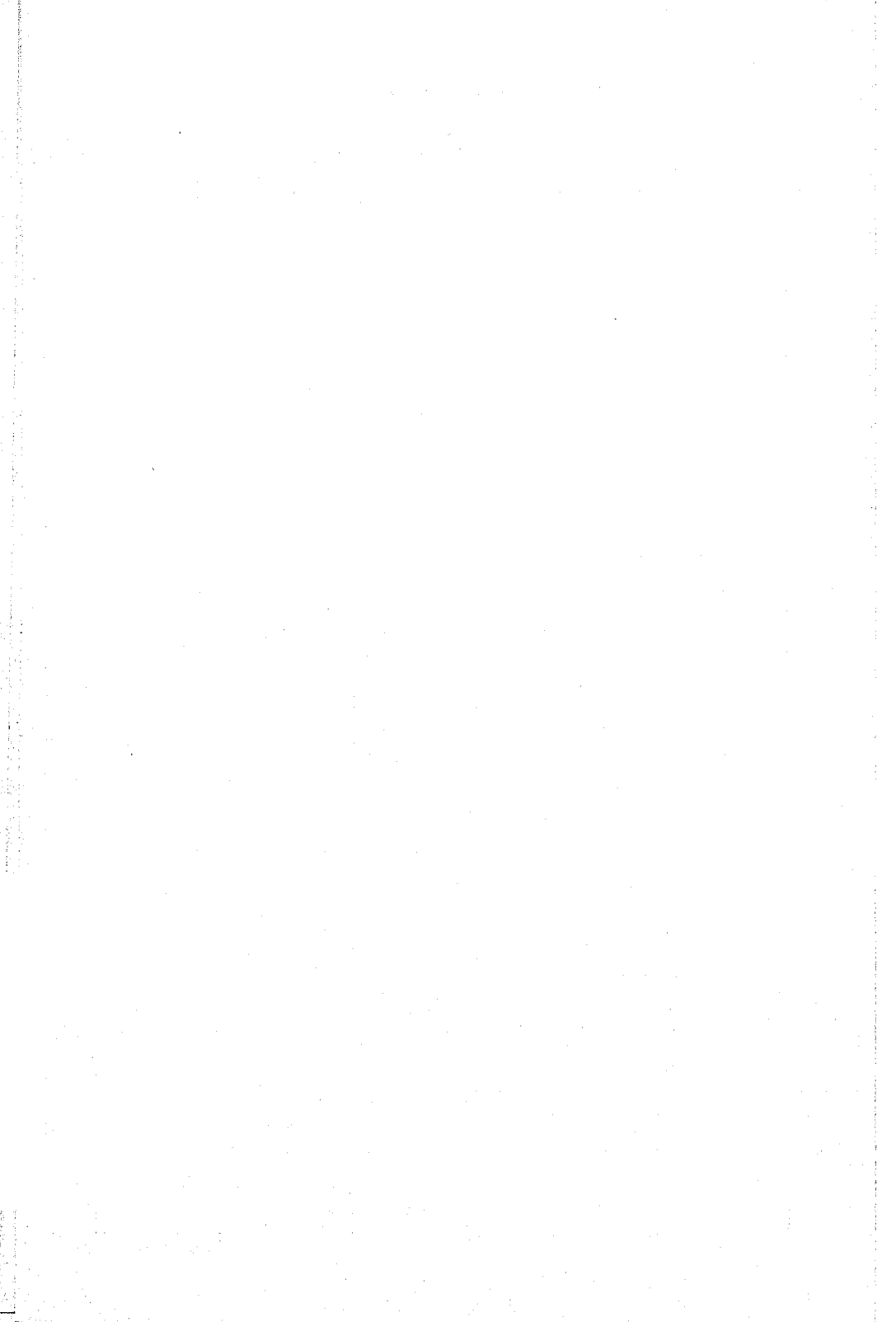
Discriminação	Receita do tráfego			% sobre o total		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Passageiros.....	1.151:672\$1	1.427:503\$6	1.650:750\$5	26,47	25,68	26,38
Bagagens e encomendas.....	191:752\$8	266:481\$5	302:365\$9	4,40	4,79	4,83
Animais.....	56:708\$1	98:530\$4	134:569\$6	1,30	1,77	2,15
Mercadorias.....	2.123:297\$8	2.740:690\$2	3.071:013\$9	48,80	49,31	49,08
Telegramas.....	91:972\$7	94:999\$1	99:451\$7	2,11	1,71	1,58
Armazenagens.....	9:079\$0	9:881\$3	14:155\$6	0,20	0,18	0,22
Diversas e eventuais.....	726:031\$8	920:334\$1	984:781\$5	16,72	16,56	15,76
Total.....	4.350:514\$3	5.558:420\$7	6.257:088\$7	100,00	100,00	100,00

DESPESAS DE CUSTEIO — 1936, 1937 e 1938

Divisões	Despesa de custeio			% sobre a receita			% sobre a despesa		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Administração Central.....	438:882\$0	505:396\$8	542:564\$3	10,08	9,09	8,67	11,88	12,99	12,60
Tráfego.....	755:839\$2	882:637\$5	888:844\$4	17,37	15,87	14,20	20,45	22,69	20,64
Locomoção.....	1.179:349\$6	1.348:375\$0	1.572:115\$4	27,11	24,25	25,12	31,91	34,67	36,51
Via Permanente....	1.282:221\$9	1.153:711\$9	1.301:825\$6	29,47	20,75	20,80	34,70	29,65	30,25
Despesas diversas..	39:392\$5	—	—	0,91	—	—	1,06	—	—
Soma.....	3.695:685\$2	3.890:121\$2	4.305:349\$7	84,97	69,96	68,79	100,00	100,00	100,00
Saldo.....	654:829\$1	1.668:299\$5	1.951:739\$0	—	—	—	—	—	—
Total.....	4.350:514\$3	5.558:420\$7	6.257:088\$7	—	—	—	—	—	—

DEMONSTRAÇÃO DAS DESPESAS DE CUSTEIO RELATIVAS AOS ANOS DE 1936, 1937 e 1938

Despesas	1936			1937			1938		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
	Despesas de custeio:								
Administração.....	403.866\$8	35.015\$2	438.882\$0	424.494\$8	30.902\$0	505.396\$8	456.049\$5	36.514\$8	542.564\$3
Tráfego.....	680.316\$0	75.522\$2	755.839\$2	814.791\$8	67.845\$7	882.637\$5	795.549\$1	93.295\$3	888.844\$4
Locomoção.....	633.865\$5	545.484\$1	1.179.349\$6	678.284\$0	670.091\$0	1.348.375\$0	656.693\$7	915.421\$7	1.572.115\$4
Via Permanente.....	826.294\$0	455.927\$9	1.282.221\$9	835.619\$4	318.092\$5	1.153.711\$9	760.397\$7	541.427\$9	1.301.825\$6
Pespesas gerais.....	—	39.392\$5	39.392\$5	—	—	—	—	—	—
Total.....	2.544.342\$3	1.151.342\$9	3.695.685\$2	2.753.190\$0	1.136.931\$2	3.890.121\$2	2.668.690\$0	1.636.659\$7	4.305.349\$7
Saldos em relação á renda industrial.....	—	—	654.829\$1	—	—	1.668.299\$5	—	—	1.951.739\$0
Total.....	—	—	4.350.514\$3	—	—	5.558.420\$7	—	—	6.257.086\$7



RECEITA E DESPESA POR TREM, VEÍCULO E LOCOMOTIVA-KILÔMETRO
DURANTE OS ANOS DE 1936, 1937 e 1938

Discriminação	Percurso			Receita			Despesa		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Trem-km.....	550.974	607.374	702.966	7\$896	9\$151	8\$900	6\$707	6\$404	6\$124
Veículo-km.....	2.588.583	3.055.862	3.570.528	1\$080	1\$818	1\$752	1\$427	1\$273	1\$205
Locomotiva-km...	746.232	820.857	930.817	5\$829	6\$771	6\$722	4\$952	4\$739	4\$625

RECEITA E DESPESA POR TONELADA-KILÔMETRO DE PÊSO REBOCADO
DURANTE OS ANOS DE 1936, 1937 e 1938

Discriminação	Percurso			Receita			Despesa		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Ton.-km. de peso util...	14.958.124	20.168.559	24.465.453	\$290	\$275	\$251	\$247	\$193	\$175
Ton.-km. de peso morto	34.358.882	34.252.999	44.468.712	\$126	\$162	\$140	\$107	\$113	\$096
Ton.-km. de peso bruto.	49.317.006	54.421.558	68.934.165	\$088	\$103	\$090	\$074	\$072	\$062

RESULTADOS FINANCEIROS DO TRÁFEGO, POR

MÊS, DURANTE OS ANOS DE 1936, 1937 e 1938

Mêses	Receita própria			Despesa de	
	1936	1937	1938	1936	1937
Janeiro.....	323:417\$9	373:405\$3	452:658\$4	219:879\$0	247:609\$6
Fevereiro.....	306:192\$6	321:799\$6	447:666\$0	195:502\$8	269:336\$5
Março.....	318:142\$2	396:752\$7	479:631\$9	303:780\$2	249:707\$6
Abril.....	318:796\$1	409:156\$5	467:120\$0	224:679\$0	256:277\$6
Maió.....	354:780\$4	430:876\$5	536:266\$8	292:416\$4	255:537\$3
Junho.....	366:101\$2	491:820\$8	580:217\$5	278:735\$4	414:675\$1
Julho.....	406:659\$6	541:639\$3	571:570\$0	293:931\$2	395:527\$3
Agosto.....	406:893\$2	530:802\$0	568:605\$3	318:741\$2	311:625\$9
Setembro.....	371:245\$2	518:187\$3	555:061\$6	261:459\$8	334:792\$7
Outubro.....	408:890\$2	537:254\$4	550:216\$2	400:808\$9	381:537\$8
Novembro.....	399:531\$1	513:109\$2	527:304\$3	285:093\$5	363:597\$1
Dezembro.....	369:864\$6	493:617\$1	520:770\$7	620:657\$8	409:896\$7
Total.....	4.350:514\$3	5.558:420\$7	6.257:088\$7	3.695:685\$2	3.890:121\$2

custeio	Superavit ou deficit			Coeficiente de tráfego		
	1938	1936	1937	1938	1936	1937
283:196\$4	103:538\$9	125:795\$7	169:462\$0	67,98	66,31	62,56
314:833\$1	110:689\$8	52:463\$1	132:832\$9	63,84	83,70	70,32
275:939\$8	14:362\$0	147:045\$1	203:692\$1	95,48	62,93	57,53
414:122\$8	94:117\$1	152:878\$9	52:997\$2	64,20	62,63	88,65
292:611\$0	62:364\$0	175:339\$2	243:655\$8	82,42	59,09	54,56
445:743\$8	87:365\$8	77:145\$7	134:473\$7	76,13	84,31	76,82
390:910\$9	112:728\$4	146:112\$0	180:659\$1	87,48	73,02	68,39
362:790\$1	88:152\$0	219:176\$1	205:615\$2	78,33	58,52	63,80
307:925\$2	109:785\$4	183:394\$6	247:136\$4	70,42	64,60	55,47
343:776\$3	8:081\$3	155:716\$6	206:439\$9	98,02	71,20	62,48
390:880\$7	114:437\$6	149:512\$1	136:423\$6	81,79	70,86	74,12
482:619\$6	D 250:793\$2	83:720\$4	38:151\$1	167,80	83,03	92,67
4.305:349\$7	654:829\$1	1.668:299\$5	1.951:739\$0	84,94	69,98	68,80

Nota : A letra D ao lado da numeração significa deficit.

DEMONSTRAÇÃO DOS TRANSPORTES

Estações	Passageiros						Encomendas	
	Quantidade			Renda			Kgs.	Renda
	1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total		
Araguari	10.445	15.846	26.291	221.510\$100	233.169\$750	454.679\$850	871.788	164.412\$800
Amanhece	246	2.652	2.898	1.461\$100	6.337\$400	7.798\$500	5.772	432\$400
Ararapira	188	4.181	4.369	695\$900	13.867\$250	14.563\$150	5.711	439\$100
Eng. Bethout ..	434	2.355	2.789	2.685\$900	8.655\$600	11.341\$500	26.279	1.102\$000
Anhangüera ...	2.999	4.660	7.659	17.480\$900	20.784\$150	38.265\$050	81.033	3.687\$400
Cumari	2.335	4.201	6.536	12.021\$200	21.398\$550	33.419\$750	54.376	3.950\$700
Goiandira	7.136	6.982	14.118	54.852\$350	36.352\$350	91.205\$200	146.156	7.237\$700
Catalão	3.935	5.518	9.453	29.899\$200	44.813\$500	74.712\$700	227.116	16.827\$900
Ouvidor	488	1.038	1.526	1.799\$500	8.361\$450	10.160\$950	28.813	1.210\$300
Verissimo	309	3.451	3.760	1.891\$800	5.244\$050	7.135\$850	19.802	1.036\$500
Içá	129	1.662	1.791	387\$100	3.720\$350	4.107\$450	2.318	144\$300
Ipameri	7.689	10.042	17.731	98.937\$000	81.972\$100	180.909\$100	239.847	20.162\$300
Inajá	317	3.234	3.551	1.801\$750	10.690\$650	12.492\$400	20.628	1.143\$600
Urutai	3.151	5.636	8.787	20.215\$000	25.559\$600	45.774\$600	110.273	4.860\$800
Roncador	98	1.675	1.773	446\$150	4.243\$000	4.689\$150	6.817	251\$700
Pires do Rio ..	7.149	10.828	17.976	69.682\$300	63.001\$150	132.683\$450	467.731	33.597\$600
Tapiocanga	423	1.798	2.221	1.871\$850	5.304\$650	7.176\$500	9.167	303\$600
Ubatum	2.035	3.577	5.612	16.365\$150	18.188\$100	34.553\$250	40.984	2.383\$400
Caraíba	177	1.135	1.312	1.172\$500	4.772\$500	5.945\$000	5.775	300\$100
Ponte Funda ..	279	847	1.126	961\$700	2.717\$050	3.678\$750	7.798	238\$300
Vianópolis	3.001	4.226	7.227	29.855\$050	25.924\$950	55.780\$000	69.990	4.981\$800
Bomfim	3.195	2.264	5.459	26.295\$200	12.270\$350	38.565\$550	15.803	1.477\$600
L. Bulhões	5.206	8.398	13.604	79.644\$400	92.814\$650	172.459\$050	60.677	8.991\$100
Eng. Valente ..	79	828	907	604\$850	2.526\$650	3.131\$500	671	54\$900
General Curado	66	772	838	475\$700	4.052\$600	4.528\$300	875	117\$600
Anapolis	4.614	6.191	10.805	102.362\$450	98.631\$500	200.993\$950	113.111	23.020\$400
Total	66.122	113.997	180.119	795.376\$600	855.373\$900	1.650.750\$500	2.639.311	302.365\$900
Comissão sobre a arrecadação do Imposto Estadual	—	—	—	—	—	—	—	—
Total geral ..	—	—	—	—	—	—	—	—

DAS ESTAÇÕES DURANTE O ANO DE 1938

Quantidade	Renda	Mercadorias		Telegramas	Armazenagens	Outras rendas	Total geral da renda própria da Estação
		Kgs.	Renda				
1.164	17.552\$900	28.911.140	1.491.181\$300	46.521\$250	1.678\$700	401.479\$400	2.574.051\$600
1	\$700	3.647.009	6.645\$900	192\$800	19\$800	13.44\$600	16.934\$700
1	\$100	17.598	96\$100	95\$050	4\$000	1.460\$200	16.658\$700
53	113\$900	5.001.659	19.770\$200	372\$700	34\$800	5.077\$600	37.812\$700
3.630	9.417\$700	7.169.524	31.330\$400	1.330\$200	47\$300	16.410\$800	100.488\$850
33	115\$900	1.796.844	15.307\$600	876\$950	167\$700	8.123\$500	61.962\$100
265	1.336\$800	5.236.914	56.248\$100	3.180\$200	425\$200	24.427\$700	184.060\$900
1.278	3.909\$000	6.303.089	108.190\$200	5.478\$100	509\$700	70.175\$500	279.803\$100
119	533\$700	908.230	3.384\$700	217\$600	35\$200	2.406\$100	17.948\$550
52	88\$500	169.618	1.224\$500	173\$100	12\$500	893\$100	10.564\$050
3	6\$300	76.090	170\$200	52\$550	5\$500	168\$800	4.655\$100
321	1.329\$600	10.801.638	276.213\$700	10.470\$150	1.009\$900	108.698\$900	598.793\$650
26	41\$000	264.111	1.172\$600	186\$000	6\$600	2.926\$700	17.968\$900
1.053	7.500\$800	1.024.026	12.267\$400	2.540\$400	91\$400	12.665\$500	85.700\$900
11	14\$600	243.325	2.966\$900	192\$050	4\$400	654\$800	8.773\$600
4.331	36.707\$100	6.462.217	135.433\$200	8.170\$500	902\$700	84.105\$200	431.599\$750
91	149\$100	112.047	690\$100	95\$050	11\$300	490\$900	8.916\$550
889	4.911\$300	1.316.025	16.356\$000	1.074\$250	162\$500	6.300\$200	65.740\$900
132	321\$000	173.461	3.098\$800	190\$850	\$500	1.129\$500	10.985\$750
140	309\$900	193.061	3.322\$200	123\$550	\$500	889\$800	8.563\$000
221	938\$300	3.338.946	79.871\$000	2.269\$150	225\$600	31.942\$000	176.007\$850
7	29\$900	653.254	10.939\$100	1.874\$050	139\$700	3.770\$000	56.795\$900
248	2.401\$900	7.926.669	220.289\$900	4.624\$300	4.173\$200	79.051\$000	491.990\$450
—	—	536	3\$600	58\$900	1\$000	42\$200	3.292\$100
4.667	42.500\$500	37.512	778\$500	1.35\$150	1\$900	3.561\$800	51.623\$750
504	4.338\$100	13.542.258	574.061\$700	8.956\$850	4.484\$000	116.085\$700	931.940\$700
19.240	134.569\$600	105.326.801	3.071.013\$900	99.451\$700	14.155\$600	984.781\$500	6.253.634\$100
—	—	—	—	—	—	—	3.454\$600
—	—	—	—	—	—	—	6.257.088\$700

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DOS TRANSPORTES E

Discriminação	Quantidade		Percurso		Percurso médio	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938
	Passageiros em 1ª classe:					
Serviço público.....	57.747	64.289	6.772.671	7.530.419	117,2	117,1
Governo Federal.....	793	712	154.305	142.923	194,5	200,7
Governos Estaduais.....	884	1.121	190.935	186.752	216,0	166,5
Estrada.....	2.479	3.862	429.686	516.946	173,3	133,8
Construção.....	304	450	92.406	124.839	304,2	277,4
Total.....	62.207	70.434	7.640.133	8.501.879	122,8	120,7
Passageiros em 2ª classe:						
Serviço público.....	99.848	111.703	8.359.406	10.046.135	98,0	89,9
Governo Federal.....	1.954	1.221	311.977	209.698	159,6	171,7
Governos Estaduais.....	1.154	1.073	148.709	173.750	138,8	161,9
Estrada.....	4.341	6.595	495.866	737.112	114,2	111,7
Construção.....	651	694	84.385	101.492	129,6	146,2
Total.....	107.948	121.286	9.400.363	11.268.187	87,0	92,9
Bagagens e encomendas:						
Serviço público.....	2.334,3	2.511,0	312.123.545	389.075.500	133,7	154,1
Governo Federal.....	183,9	111,3	68.274.338	26.683.917	371,3	239,7
Governos Estaduais.....	7,5	16,7	1.162.613	4.741.611	155,0	283,9
Estrada.....	183,5	209,3	24.193.954	27.871.392	131,8	133,1
Construção.....	13,0	12,0	4.703.102	4.166.200	361,7	347,1
Total.....	2.722,2	2.860,3	410.457.552	452.538.620	150,7	158,2
Animais:						
Serviço público:						
Cavalares e muares.....	368	272	35.838	39.523	97,3	145,3
Bovinos.....	9.421	12.199	1.421.654	2.185.348	150,9	179,1
Suínos, caprinos e outros....	5.960	6.745	819.956	1.177.905	137,5	174,6
Serviço Federal:						
Cavalares e muares.....	6	12	1.066	1.185	177,6	98,8
Bovinos.....	—	5	—	488	—	97,6
Suínos, caprinos e outros....	141	6	31.136	732	220,8	122,0
Serviço Estadual:						
Cavalares e muares.....	—	—	—	—	—	—
Bovinos.....	—	—	—	—	—	—
Suínos, caprinos e outros....	1	1	339	393	339,0	393,0
Total.....	15.897	19.240	2.309.989	3.405.574	145,2	177,0

RENDA PRODUZIDA DURANTE OS ANOS DE 1937 E 1938

Ton.-km.	Receita produzida								
	Totais		Média por unidade		Média por unidade-km.		Média por ton.-km.		
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	
474.086	527.129	689:974\$250	760:662\$800	11\$948	11\$831	\$098	\$101	1\$455	1\$443
10.801	10.004	17:216\$300	15:373\$800	21\$710	21\$592	\$111	\$106	1\$593	1\$536
13.368	13.074	15:642\$400	19:340\$000	17\$695	17\$252	\$081	\$103	1\$170	1\$479
30.078	36.186	—	—	—	—	—	—	—	—
6.474	8.738	—	—	—	—	—	—	—	—
534.807	595.131	722:832\$950	795:376\$600	11\$619	11\$292	\$094	\$093	1\$351	1\$336
585.158	703.229	664:851\$150	822:669\$900	6\$658	7\$364	\$079	\$081	1\$136	1\$169
21.838	14.678	25:817\$200	18:140\$700	13\$212	14\$857	\$082	\$086	1\$182	1\$235
10.409	12.165	14:002\$300	14:563\$300	12\$133	13\$592	\$094	\$083	1\$345	1\$197
34.712	51.597	—	—	—	—	—	—	—	—
5.906	7.104	—	—	—	—	—	—	—	—
658.023	788.773	704:670\$650	855:373\$900	6\$527	7\$052	\$074	\$075	1\$070	1\$084
312.123,5	389.075,5	238:084\$000	280:049\$300	101\$992	111\$528	\$761	\$719	\$761	\$719
68.277,3	26.683,9	27:224\$300	18:815\$100	148\$038	169\$048	\$398	\$705	\$398	\$705
1.162,6	4.741,6	1:173\$200	3:501\$500	156\$426	209\$670	\$008	\$738	\$008	\$738
24.194,0	27.871,4	—	—	—	—	—	—	—	—
4.703,1	4.166,2	—	—	—	—	—	—	—	—
410.457,6	452.538,6	266:481\$500	302:365\$900	97\$891	105\$711	\$649	\$668	\$649	\$668
10.751	11.857	4:683\$000	3:784\$600	12\$725	13\$913	\$130	\$095	\$435	\$319
568.662	874.139	67:999\$600	98:929\$800	7\$217	8\$109	\$047	\$045	\$119	\$113
81.996	117.790	21:446\$300	30:487\$900	3\$598	4\$520	\$026	\$025	\$261	\$258
320	355	1:621\$400	884\$800	270\$233	73\$733	1\$474	\$745	5\$066	\$249
—	195	—	438\$300	—	87\$660	—	\$898	—	2\$247
3.114	73	2:719\$300	31\$900	19\$285	5\$316	\$087	\$043	\$873	\$436
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	39	50\$800	12\$300	50\$800	12\$300	\$149	\$081	1\$494	\$315
664.877	1.004.448	98:520\$400	134:569\$600	6\$197	6\$994	\$042	\$039	\$148	\$133

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DOS TRANSPORTES E

RENDÁ PRODUZIDA DURANTE OS ANOS DE 1937 E 1938

Discriminação	Quantidade		Percurso	
	1937	1938	1937	1938
Mercadorias :				
Alcool.....	24,8	42,0	7.265.336	12.035.474
Arame farpado.....	956,8	1.046,8	285.217.834	323.348.150
Arroz beneficiado.....	12.392,7	18.901,2	2.335.602.195	3.984.514.577
Arroz em casca.....	17.792,8	19.163,5	3.459.291.917	3.815.009.176
Açúcar.....	793,1	2.223,0	143.224.184	566.982.969
Algodão em rama.....	112,5	225,1	15.856.212	43.025.441
Algodão em caroço.....	547,1	985,0	93.035.796	225.375.358
Bebidas.....	1.424,5	1.949,0	339.038.924	549.741.644
Café.....	3.662,4	2.567,6	1.263.502.410	917.929.783
Cal.....	537,6	612,8	68.318.034	72.368.636
Couros.....	748,0	385,9	169.613.680	103.858.542
Cimento.....	1.608,1	1.826,1	483.363.544	568.817.577
Farinhas.....	1.164,7	1.761,1	309.541.081	453.666.012
Fazendas.....	731,8	789,4	209.315.322	234.390.339
Ferragens.....	505,0	773,0	150.632.420	222.544.893
Fumo.....	173,4	184,6	46.774.315	42.641.567
Gasolina.....	1.046,4	1.456,7	344.654.573	476.140.127
Querozene.....	620,5	441,0	168.314.253	135.554.963
Madeiras.....	1.217,5	1.008,9	117.523.189	178.499.530
Minérios.....	582,7	540,0	214.855.044	144.422.839
Sal.....	9.067,9	9.335,1	2.314.159.424	2.413.030.920
Telhas e tijolos.....	6.275,9	7.539,5	410.584.884	493.157.549
Xarque.....	4.832,5	4.525,5	826.912.000	783.723.774
Outras.....	20.253,4	26.795,6	3.926.135.186	4.593.014.755
Total.....	87.072,1	105.078,4	17.702.731.747	21.353.794.595
Serviço Federal.....	457,2	236,3	54.581.194	34.786.367
Serviço Estadual.....	17,8	12,1	937.559	880.742
Serviço Estrada.....	621,9	1.296,9	66.109.431	121.873.770
Serviço Construção.....	193,1	322,9	76.034.413	113.266.245
Total.....	1.290,0	1.868,2	197.662.597	270.807.124
Total geral das mercadorias....	88.362,1	106.946,6	17.900.394.344	21.624.601.719
Telegramas :				
Fm serviço público.....	46.490	42.951	—	—
Palavras : f em 1937.....712.935				
em 1938.....685.641				
Armazenagens.....	—	—	—	—
Comissão sobre a arrecadação do imposto Estadual.....	—	—	—	—
Outras receitas.....	—	—	—	—
Total.....	—	—	—	—

Percurso	médios	Toneladas-quilômetro		Receita produzida					
		1937	1938	Totais		Média por unidade		Média por tn.-km.	
1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
292,9	286,5	7.265,3	12.035,5	2.348\$000	3.501\$900	94\$677	83\$377	\$323	\$290
298,0	308,8	285.217,8	323.348,2	45.946\$300	56.464\$300	48\$020	53\$939	\$161	\$174
188,4	213,3	2.335.602,2	3.984.514,6	260.032\$400	389.766\$300	20\$982	20\$621	\$111	\$097
194,4	199,0	3.459.291,9	3.815.009,2	284.822\$300	310.564\$900	16\$007	16\$206	\$082	\$081
180,5	255,0	143.224,2	566.983,0	41.317\$300	125.224\$300	52\$090	56\$331	\$288	\$220
140,9	191,1	15.856,2	43.025,4	4.341\$000	11.305\$500	38\$586	50\$224	\$273	\$262
170,0	228,1	93.035,8	225.375,4	22.454\$200	42.355\$800	41\$042	43\$000	\$175	\$187
238,0	230,7	339.038,9	549.741,6	149.315\$300	186.372\$300	104\$319	95\$624	\$140	\$339
344,9	357,5	1.263.502,4	917.929,8	260.833\$000	209.205\$800	71\$219	81\$479	\$206	\$227
127,0	118,0	68.318,0	72.368,6	8.043\$200	7.011\$800	14\$961	11\$442	\$117	\$096
226,7	269,1	169.613,7	103.858,5	48.233\$400	26.912\$300	64\$483	69\$739	\$234	\$259
300,5	311,4	483.363,6	568.817,6	37.287\$300	45.989\$300	23\$187	25\$239	\$077	\$080
265,7	257,6	309.541,1	453.666,0	49.891\$500	68.347\$700	42\$336	38\$809	\$161	\$150
286,0	296,9	209.315,3	234.390,3	63.755\$600	67.486\$200	87\$121	85\$490	\$304	\$287
298,2	287,8	150.632,4	222.544,9	45.993\$300	65.543\$800	91\$075	84\$791	\$305	\$294
269,7	230,9	46.774,3	42.641,6	13.609\$800	10.991\$700	78\$487	59\$489	\$290	\$257
329,3	326,8	344.654,6	476.140,1	95.077\$700	117.646\$200	90\$861	80\$762	\$275	\$247
271,2	307,3	168.314,3	135.555,0	49.310\$300	37.436\$400	79\$468	84\$889	\$292	\$276
96,5	176,8	117.523,2	178.499,5	14.873\$500	30.442\$700	12\$216	30\$174	\$126	\$170
368,7	267,4	214.855,0	144.422,8	16.259\$600	12.139\$700	27\$903	22\$480	\$075	\$084
255,2	258,4	2.314.159,4	2.413.030,9	199.786\$200	202.927\$600	22\$032	21\$738	\$086	\$084
65,4	65,4	410.584,9	493.157,5	30.123\$000	37.403\$700	4\$799	4\$961	\$073	\$075
171,1	173,1	826.912,0	783.723,8	154.825\$700	148.785\$700	32\$038	32\$877	\$187	\$189
193,8	169,9	3.926.135,2	4.593.014,3	822.937\$300	839.043\$300	40\$632	31\$305	\$209	\$182
203,3	203,2	17.702.731,7	21.353.794,6	2.721.417\$700	3.052.870\$200	31\$254	29\$053	\$153	\$142
119,3	147,2	54.581,2	34.786,4	19.097\$200	17.544\$100	41\$769	74\$245	\$349	\$504
52,6	72,7	937,6	880,7	175\$300	599\$600	9\$848	4\$950	\$186	\$680
106,3	93,9	66.109,4	121.873,8	—	—	—	—	—	—
393,7	350,7	76.034,4	113.266,2	—	—	—	—	—	—
153,2	144,3	197.662,6	270.807,1	19.272\$500	18.143\$700	40\$573	73\$042	\$347	\$508
202,5	202,1	17.900.394,3	21.624.601,7	2.740.690\$200	3.071.013\$900	31\$305	28\$715	\$154	\$142
—	—	—	—	94.999\$100	99.451\$700	2\$043	2\$315	—	—
—	—	—	—	9.881\$800	14.155\$600	—	—	—	—
—	—	—	—	2.691\$100	3.454\$600	—	—	—	—
—	—	—	—	917.653\$000	984.781\$500	—	—	—	—
—	—	—	—	1.025.225\$000	1.101.843\$400	—	—	—	—

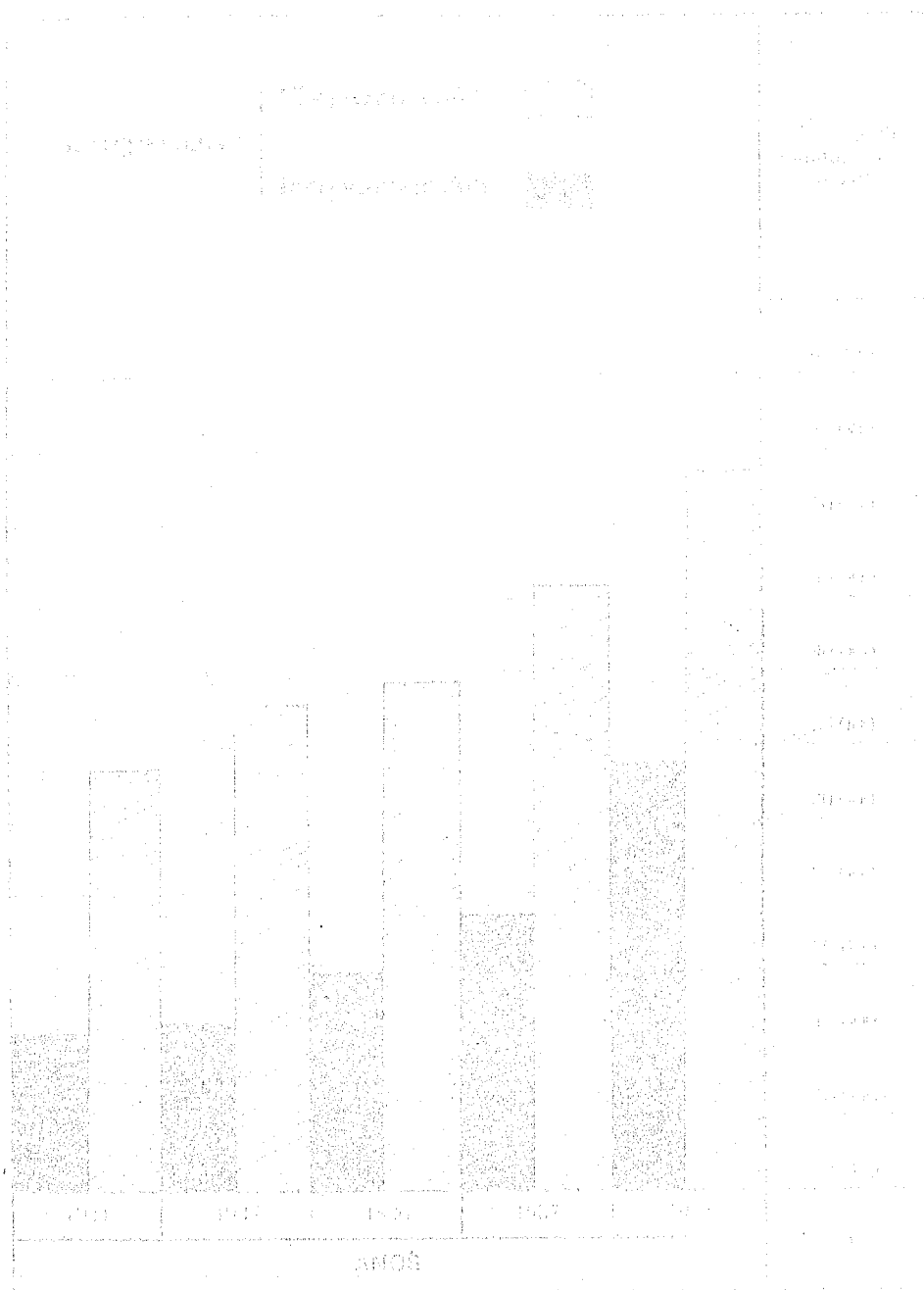
MOVIMENTO DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS E

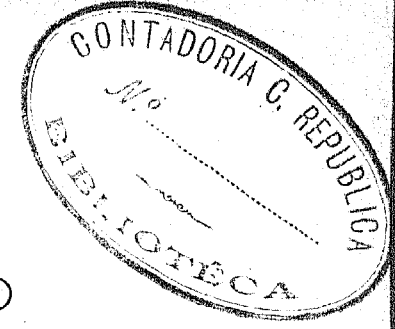
RENDA PRODUZIDA DURANTE O ANO DE 1938

Discriminação	Exportação			Importação		
	Pêso	Percurso	Importancia	Pêso	Percurso	Importancia
Arame.....	280	42.840	2\$200	1.035.475	322.508.606	56:273\$500
Arroz beneficiado	18.673.002	3.959.004.538	385:218\$300	16.028	1.008.908	190\$400
Arroz em casca..	3.504.075	1.004.405.066	77:643\$800	1.041	171.258	15\$300
Algodão em caroço	641.792	166.649.375	34:706\$000	—	—	—
Algodão em rama	217.216	41.363.076	10:918\$900	—	—	—
Açucar.....	5.385	899.385	148\$300	1.986.439	525.672.436	112:766\$700
Alcool.....	—	—	—	41.799	12.009.459	3:493\$500
Bebidas.....	2.101	273.175	87\$000	1.774.869	520.797.656	177:025\$100
Café.....	2.257.061	863.722.173	195:523\$000	8.381	545.893	163\$800
Cal.....	36.945	554.175	189\$300	43.495	6.822.830	635\$800
Couros.....	233.428	66.069.609	18:118\$900	2.311	414.587	198\$300
Cimento.....	8.006	3.146.358	807\$500	1.808.336	564.882\$677	44:996\$100
Farinha.....	—	—	—	1.749.103	452.465.670	68:107\$300
Fazendas.....	3.361	690.083	203\$100	782.515	220.288.263	67:127\$600
Ferragens.....	71.003	12.791.477	2:261\$100	698.300	209.338.885	63:135\$400
Fumo.....	100.329	29.482.394	8:647\$100	1.303	217.926	83\$500
Gazolina.....	1.500	136.500	13\$000	1.441.603	475.251.125	117:389\$300
Madeiras.....	35.500	2.610.500	246\$100	603.043	159.124.426	28:405\$500
Minérios.....	403.207	141.260.207	11:448\$700	—	—	—
Querozene.....	36	3.276	1\$000	525.791	135.010.172	37:247\$300
Sal.....	591	67.374	13\$600	9.125.206	2.400.331.513	201:243\$300
Têlhas e tijolos...	5.911.552	361.728.908	26:185\$300	303.617	48.583.505	4:388\$200
Xarque.....	4.510.430	780.115.962	148:468\$300	—	—	—
Diversos.....	17.322.053	2.451.562.461	273:678\$800	6.962.485	1.831.597.798	508:295\$400
Total geral...	53.939.353	9.886.578.912	1.194:529\$300	28.911.140	7.887.043.643	1.491:181\$300

Entre estações			Total geral		
Pêso	Percurso	Importância	Pêso	Percurso	Importância
11.014	796.704	188\$600	1.046.769	323.348.150	56:464\$300
212.205	24.501.131	4:358\$100	18.901.235	3.984.514.577	389:766\$800
15.658.376	2.810.432.852	232:905\$800	19.163.492	3.815.009.176	310:564\$900
343.265	58.725.983	7:649\$800	985.057	225.375.358	42:355\$800
7.919	1.662.365	386\$600	225.135	43.025.441	11:305\$500
230.647	40.411.098	12:309\$300	2.222.971	566.982.969	125:224\$300
215	26.015	8\$400	42.014	12.035.474	3:501\$900
172.064	28.670.813	9:260\$700	1.949.034	549.741.644	186:372\$800
302.106	53.661.717	13:519\$000	2.567.548	917.929.783	209:205\$800
532.339	64.991.631	6:186\$700	612.779	72.368.636	7:011\$800
150.087	37.374.346	8:595\$100	385.826	103.858.542	26:912\$300
9.792	788.542	185\$700	1.826.134	568.817.577	45:989\$300
12.092	1.200.342	240\$400	1.761.195	453.666.012	68:347\$700
3.470	13.411.993	155\$500	789.346	234.390.339	67:486\$200
3.758	414.531	147\$300	773.061	222.544.893	65:543\$800
82.937	12.941.247	2:261\$100	184.569	42.641.567	10:991\$700
13.582	752.502	2:43\$900	1.456.685	476.140.127	117:646\$200
370.352	16.764.604	1:791\$100	1.008.895	178.499.530	30:442\$700
37.706	3.162.632	691\$000	440.913	144.422.839	12:139\$700
14.264	541.515	188\$100	540.091	135.554.963	37:436\$400
209.321	12.632.033	1:670\$700	9.335.118	2.413.030.920	202:927\$600
1.324.314	82.845.136	6:830\$200	7.539.483	493.157.549	37:403\$700
15.042	3.607.812	317\$400	4.525.472	783.723.774	148:785\$700
2.759.441	345.521.605	75:212\$800	27.043.979	4.628.681.864	857:187\$000
22.476.308	3.615.839.149	385:303\$300	105.326.801	21.389.461.704	3.071:013\$900

Quantitative analysis of the results of the survey





ALMOXARIFADO

MOVIMENTO GERAL DE MATERIAIS

Material permanente :			
Dormentes.....	437:261\$0		
Materiais diversos.....	<u>1.009:423\$9</u>	1.446:684\$9	
Material de consumo :			
Lenha	423:103\$3		
Carvão	25:984\$2		
Lubrificantes	46:082\$8		
Materiais diversos.....	<u>513:879\$4</u>	1.009:049\$7	
Materiais adquiridos pela verba Construção e Aparelhamento :			
Construção propriamente dita.....	205:574\$6		
Aparelhamento da Estrada.....	<u>1.664:459\$7</u>	1.870:034\$3	
Impressos recebidos da Tipografia.....		62:615\$5	
Materiais recolhidos pela 1ª Divisão		1:950\$0	
Importância que deixou de constar do balancete do ano de 1937, referente às faturas ns. 141-146		<u>331\$2</u>	4.390:665\$6
Materiais verificados em 1937.....			<u>1.014:653\$9</u>
Total.....			5.405:319\$5
Materiais fornecidos durante o ano			<u>3.731:559\$7</u>
Saldo para 1939			1.673:759\$8

MOVIMENTO DE SAÍDA DE MATERIAIS EM 1938

Mês	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	Total
	Divisões					
	Adminis- tração	Tráfego	Locomoção	Linha	Construção e aparelhamento	
Janeiro.....	15:558\$8	9:938\$4	78:258\$8	25:677\$8	95:4\$0	130:387\$8
Fevereiro....	5:803\$0	6:682\$0	77:612\$6	25:107\$0	5:626\$7	120:831\$3
Março.....	5:223\$3	4:942\$9	88:082\$8	28:830\$0	7:865\$2	134:944\$2
Abril.....	4:370\$5	11:801\$0	72:017\$6	128:416\$5	35:039\$2	251:644\$8
Maió.....	14:511\$4	13:758\$2	89:762\$5	11:314\$5	5:300\$5	134:647\$1
Junho.....	18:246\$9	12:700\$1	83:964\$3	197:853\$1	22:306\$8	335:071\$2
Julho.....	12:375\$3	4:305\$1	168:930\$3	20:750\$8	44:171\$6	250:533\$1
Agosto.....	101:251\$5	6:363\$0	177:218\$2	153:743\$3	63:542\$2	502:118\$2
Setembro....	6:827\$6	6:862\$1	75:637\$1	146:705\$7	84:923\$5	320:956\$0
Outubro.....	21:619\$5	6:894\$6	133:989\$2	188:005\$7	46:719\$2	397:228\$2
Novembro....	7:064\$5	13:450\$4	88:532\$8	227:282\$9	35:663\$8	371:994\$4
Dezembro....	4:516\$8	5:353\$1	534:898\$9	183:223\$5	52:711\$1	781:203\$4
Total..	217:369\$1	103:550\$9	1.668:905\$1	1.336:910\$8	404:823\$8	3.731:559\$7

DISTRIBUIÇÃO DOS MATERIAIS ADQUIRIDOS PARA O APARELHAMENTO DA ESTRADA

A saber:

1 Linha e novas oficinas	859:770\$6
2 Locomoção	153:080\$2
3 Materiais em depósito no Almoxarifado.....	651:608\$9
Total.....	1.664:459\$7

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DO TRÁFEGO PARA O TRÁFEGO

Discriminação	Quantidade	Importância
Dormentes comuns de 1ª classe	49.045	343:315\$000
Dormentes comuns de 2ª classe	5.173	25:865\$000
Dormentes comuns de 3ª classe	343	1:029\$000
Total.....	54.561	370:209\$000

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DA CONSTRUÇÃO E APARELHAMENTO PARA O TRÁFEGO

Discriminação	Quantidade	Importância
Dormentes especiais.....	70	1:260\$0
Dormentes comuns de 1ª classe	96.511	675:577\$0
Dormentes comuns de 2ª classe	12.498	62:490\$0
Dormentes comuns de 3ª classe	1.278	3:834\$0
Total.....	110.357	743:161\$0

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DA CONSTRUÇÃO E APARELHAMENTO PARA A 5ª DIVISÃO (TRECHO BULHÕES-ANAPOLIS)

Discriminação	Quantidade	Importância
Dormentes comuns de 1ª classe	8.507	59:549\$000
Dormentes comuns de 2ª classe	659	3:295\$000
Dormentes comuns de 3ª classe	169	507\$000
Total.....	9.335	63:351\$000

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DO TRÁFEGO PARA A 5ª DIVISÃO (TRECHO BULHÕES-ANAPOLIS)

Discriminação	Quantidade	Importância
Dormentes comuns de 1ª classe	8.738	61:166\$000
Dormentes comuns de 2ª classe	1.020	5:100\$000
Dormentes comuns de 3ª classe	262	786\$000
Total.....	10.020	67:052\$000

RESUMO DOS DORMENTES RECEBIDOS

Discriminação	Quantidade	Importância
Para o Tráfego.....	164.918	1.113:370\$0
Para a 5ª Divisão (trecho Leopoldo Bulhões-Anapolis.....)	19.355	130:403\$0
Total.....	184.273	1.243:773\$0

TIPOGRAFIA

Prosseguiram com a mesma eficiencia do ano anterior os trabalhos da Tipografia.

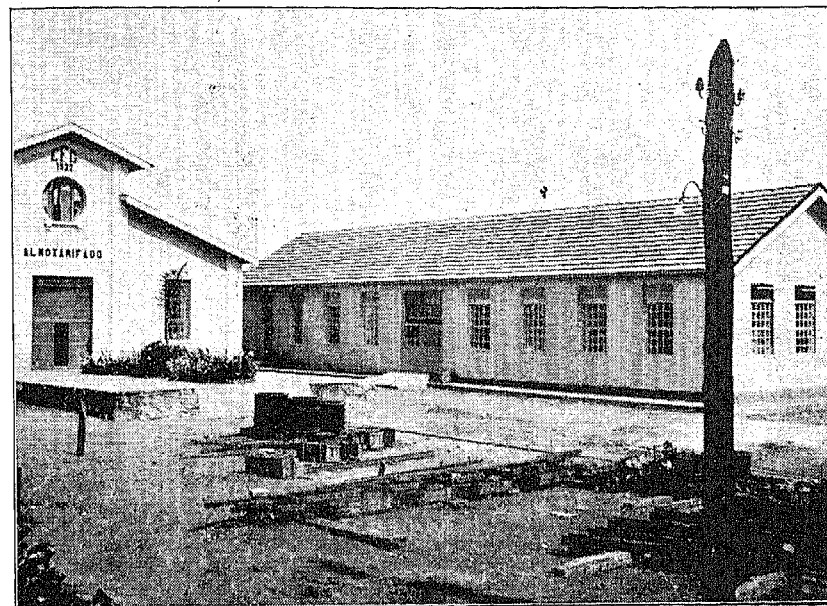
Felizmente, no decorrer de 1938, pouda a Administração dotar a dependencia de predio mais amplo e higienico, oferecendo assim mais conforto ao pessoal que, com muita dedicacão, ali trabalha.

Foram tambem melhoradas as instalações e adquiridas varias máquinas, bem como dotadas as existentes de motores individuais.

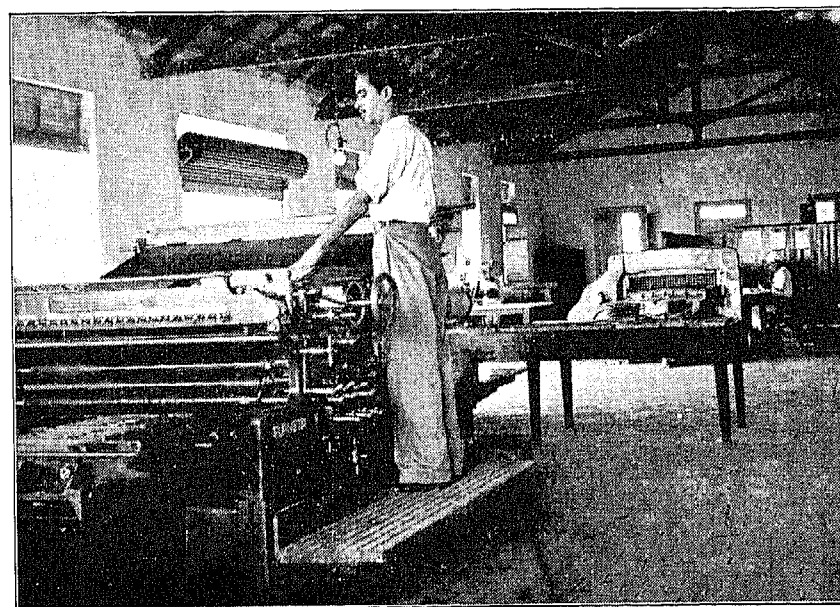
Entre os serviços da Tipografia, cuja perfeição continua a ser digna de louvor, figuram, além dos trabalhos ordinarios da Estrada, o Relatório geral de 1937 e a Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa a 1936.

O quadro a seguir discrimina a despesa dos serviços desta secção :

Meses	Import. das obras executadas	Pessoal	Material	Patrimônio	Despesas de escritório	Total
Janeiro.....	5:751\$5	2:910\$0	2:841\$5	64\$5	20\$8	5:836\$8
Fevereiro.....	4:574\$1	2:910\$0	1:764\$4	—	7\$6	4:682\$0
Março.....	3:988\$9	2:910\$0	1:078\$9	—	9\$5	3:998\$4
Abril.....	4:257\$0	2:910\$0	1:347\$0	516\$5	7\$0	4:780\$5
Maió.....	5:378\$2	2:819\$7	2:558\$5	—	9\$8	5:380\$0
Junho.....	6:254\$1	2:910\$0	3:344\$1	1:3864\$6	1\$9	8:120\$6
Julho.....	5:400\$7	2:910\$0	2:490\$7	481\$6	2\$9	5:885\$2
Agosto.....	4:537\$1	2:910\$0	1:627\$1	94:388\$1	—	98:925\$2
Setembro.....	5:505\$1	2:763\$3	2:741\$8	214\$8	14\$7	5:734\$6
Outubro.....	6:490\$4	2:858\$4	3:632\$0	216\$2	29\$5	6:736\$1
Novembro.....	4:801\$2	2:376\$7	2:424\$5	—	20\$3	4:821\$5
Dezembro.....	5:576\$9	3:368\$1	2:208\$8	—	16\$3	5:593\$2
Total.....	62:615\$5	34:556\$2	28:059\$3	97:746\$3	140\$3	160:502\$1



Predio da tipografia, anexo ao Almojarifado, concluido em 1938



Oficina tipográfica concluida e reaparelhada em 1938 — Aspecto interior

Balancete da despesa
da
I Divisão - Administração

I DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Pessoal:				
Titulados — Séde	223:916\$9	—	223:916\$9	
Titulados — Tesouro	48:720\$0	—	48:720\$0	
Abono — Séde	26:853\$1	—	26:853\$1	
Abono — Tesouro	4:560\$0	—	4:560\$0	
Mensalistas	130:466\$5	—	130:466\$5	
Diaristas	14:997\$0	—	14:997\$0	
Diárias	8:207\$0	—	8:207\$0	
Extraordinários — (mensalistas)	6:991\$5	—	6:991\$5	
Substituições	2:705\$8	—	2:705\$8	
Direitos adquiridos	8:769\$0	—	8:769\$0	
Condução e transportes	12:468\$4	26:019\$5	38:487\$9	
Recebido do Almoarifado	—	217:369\$1	217:369\$1	
Serviços prestados pela Locomoção	1:950\$5	4:316\$8	6:267\$3	
Diversos	—	6:668\$0	6:668\$0	744:979\$1
Total	490:605\$7	254:373\$4		744:979\$1

BALANCETE DA DESPESA — 1938

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial				
Administração Central:				
Diretor, escriturários etc	87:545\$4	—	87:545\$4	
Despesas de escritório	—	11:918\$1	11:918\$1	
Impressos e correspondência	—	10:323\$2	10:323\$2	
Diversos	12:468\$4	32:701\$7	45:170\$1	
Contabilidade:				
Contabilistas, escriturários etc	191:164\$0	—	191:164\$0	
Despesas de escritório	—	3:860\$8	3:860\$8	
Impressos e correspondência	—	13:379\$7	13:379\$7	
Diversos	397\$0	153\$5	550\$5	
Tesouraria:				
Tesoureiro, pagador, escriturários, etc	48:673\$6	—	48:673\$6	
Despesas de escritório	—	1:452\$4	1:452\$4	
Diversos	83\$5	7\$2	90\$7	
Almoarifado:				
Almoarifado, escriturários etc	107:094\$9	—	107:094\$9	
Despesas de escritório	—	6:411\$0	6:411\$0	
Diversos	1:381\$4	3:147\$0	4:528\$4	
Contadoria Seccional:				
Despesas de escritório	—	413\$7	413\$7	
Impressos e correspondência	—	435\$2	435\$2	
Serviço pessoal:				
Escriturários, auxiliares, etc	7:152\$7	—	7:152\$7	
Despesas de escritório	—	439\$1	439\$1	
Diversos	88\$6	—	88\$6	
Impressos e correspondência	—	1:872\$2	1:872\$2	542:564\$3
Tipografia	34:556\$2	28:059\$3	62:615\$5	62:615\$5
Patrimônio:				
Administração Central	—	8:975\$5	8:975\$5	
Contabilidade	—	25:477\$6	25:477\$6	
Serviço pessoal	—	4\$0	4\$0	
Tesouraria	—	80\$5	80\$5	
Almoarifado	—	105:252\$7	105:252\$7	
Contadoria Seccional	—	9\$0	9\$0	139:799\$3
Total	490:605\$7	254:373\$4		744:979\$1

PESSOAL

PARTE EM TRÁFEGO

Discriminação	Titulados	Mensalistas e diaristas	Total	Por km. de extensão média de linha	Despesa de custeio
1ª Divisão — Administração					
Diretoria e Secretaria..	5	3	8	0,018	100:013\$8
Contabilidade.....	14	6	20	0,046	191:561\$0
Secção de Pessoal.....	2	6	8	0,018	7:241\$3
Tesouraria.....	3	2	5	0,011	48:757\$1
Almoxarifado.....	4	28	32	0,073	108:476\$3
Total.....	28	45	73	0,166	456:049\$5
2ª Divisão — Tráfego.....	55	123	178	0,406	795:549\$1
3ª Divisão — Locomoção...	19	136	155	0,354	656:693\$7
4ª Divisão — Linha.....	8	207	215	0,490	760:397\$7
Total.....	110	511	621	1,416	2.668:690\$0

Balancete geral da despesa da Estrada

Estão incluídos no quadro acima, embora á disposição de outras repartições: um engenheiro — chefe de Divisão padrão L, um engenheiro classe J, 1 chefe de oficinas classe H, 1 ajudante de guarda livros, um escriturário classe G, um escriturário classe F e 2 escriturários classe E.

Existem as seguintes vagas: uma de Agente de Estrada de Ferro classe E, duas de Mestre de linha classe E, uma de Condutor de trem classe E, duas de Maquinistas de Estrada de Ferro classe E, duas classe D, uma de Escriturário classe G, uma classe C a serem preenchidas; uma de Agente de Estrada de Ferro classe D e duas de Maquinistas classe F, que deverão ser extintas revertendo em favor de diversas classes; sete de Agentes de Estrada de Ferro classe C, duas de Maquinistas de Estrada de Ferro classe D e seis de Escriturários da classe C, a serem preenchidas a medida que se extinguirem os excedentes; uma de Engenheiro classe J, uma classe I e uma classe G, a serem preenchidas com a dotação dos cargos a serem extintos, quando vagarem, de Engenheiro Chefe de Divisão.

CONSTRUÇÃO E APARELHAMENTO
(5ª Divisão)

Contratado mediante termo bi-lateral.....	1
Diaristas.....	625
Total.....	626

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
A) — Stock de materiais em 31/12/1937:				
Almoxarifado.....	—	1.014:653\$9	1.014:653\$9	
3ª Divisão.....	—	474:573\$0	474:573\$0	
4ª Divisão.....	—	207:271\$6	207:271\$6	1.696:498\$5
B) — Despesas pagas pela Tesouraria ou Delegacia Fiscal:				
1) — Tráfego.....	2.701:803\$9	2.525:437\$0	5.227:240\$9	
2) — Tráfego (Serviços e encargos diversos).....	—	53:575\$2	53:575\$2	
3) — Construção e aparelhamento....	1.790:455\$7	2.080:436\$4	3.870:892\$1	9.151:708\$2
C) — Despesas pagas pelo Tesouro Nacional.....	84:156\$0	—	84:156\$0	84:156\$0
D) — Materiais de produção industrial:				
1) — Tipografia.....	—	62:615\$5	62:615\$5	
2) — Oficinas.....	—	241:364\$6	241:364\$6	303:980\$1
E) — Materiais recolhidos:				
1) — ao Almoxarifado.....	—	1:950\$0	1:950\$0	
2) — á 3ª Divisão.....	—	37:643\$5	37:643\$5	39:593\$5
F) — Diferença verificada nos preços de diversos materiais adquiridos em 1937	—	331\$2	331\$2	331\$2
Total.....	4.576:415\$6	6.699:851\$9		11.276:267\$5

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
A) — Despesa de custeio:				
(Linhas em tráfego)				
1ª Divisão.....	456:049\$5	86:514\$8	542:564\$3	
2ª Divisão.....	795:549\$1	93:295\$3	888:844\$4	
3ª Divisão.....	656:693\$7	915:421\$7	1.572:115\$4	
4ª Divisão.....	760:397\$7	541:427\$9	1.301:825\$6	4.305:349\$7
B) — Despesas de capital:				
1) — Linhas em tráfego:				
1ª Divisão.....	—	139:799\$3	139:799\$3	
2ª Divisão.....	31\$7	32:215\$5	32:247\$2	
3ª Divisão.....	4:179\$3	687:100\$8	691:280\$1	
4ª Divisão.....	45:088\$6	858:564\$3	903:652\$9	
5ª Divisão (Aparelhamento).....	884:475\$1	150:553\$4	1.035:028\$5	
2) — Linhas em construção:				
5ª Divisão (Construção propriamente dita).....	901:188\$7	483:130\$8	1.384:319\$5	
5ª Divisão (Estudos).....	6:125\$8	281\$6	6:407\$4	4.192:734\$9
C) — Despesas acessórias.....	—	53:575\$2	53:575\$2	53:575\$2
D) — Produção industrial:				
1) — Tipografia.....	34:556\$2	28:059\$3	62:615\$5	
2) — Oficinas.....	30:982\$5	210:382\$1	241:364\$6	303:980\$1
E) — Serviços para particulares.....	1:097\$7	974\$2	2:071\$9	2:071\$9
F) — Stock de materiais:				
1) — Almoxarifado.....	—	1.673:759\$8	1.673:759\$8	
2) — 3ª Divisão.....	—	591:867\$7	591:867\$7	
3) — 4ª Divisão.....	—	152:928\$2	152:928\$2	2.418:555\$7
Total.....	4.576:415\$6	6.699:851\$9		11.276:267\$5

II DIVISÃO-TRÁFEGO

II DIVISÃO - TRÁFEGO

E'-nos bastante satisfatório constatar a melhoria acentuada nos serviços de transportes durante o exercício que ora se encerra sob feliz auspício.

Dada a incorporação ao Tráfego, no mês de Dezembro de 1937 e no decorrer do ano findo, de mais algumas unidades de material rodante, bem como a de mais uma locomotiva Mallet, esta Divisão teve os serviços a seu cargo, na parte que se prende ao transporte, sensivelmente melhorados.

Por essa razão, vimos confirmado o nosso prognóstico nesse sentido, apesar do aumento do volume de transportes que o Estado de Goiás nos oferece de ano para ano.

Não nos referimos apenas à sua produção exportável, que se desenvolve de modo sintomático e animador, mas também quanto à sua importação, que se multiplica dia a dia de maneira expressiva e relevante.

PESSOAL

Esta Divisão continúa se resentindo da falta de pessoal, que, infelizmente, não obteve a desejada solução de continuidade.

Os serviços aumentaram acentuadamente, aliás dentro das nossas previsões, exigindo esforços excessivos de todos e o desdobramento da atividade de cada um, acrescendo o número de horas extraordinárias de trabalhos.

E isso, além de trazer a desvantagem de diminuir a capacidade quotidiana do pessoal, traz muitas vezes o desequilíbrio físico do funcionário, com ponderosos danos para a sequência regular dos serviços.

MATERIAL

Consignamos, aqui, com agrado, algumas vantagens que usufruímos nesta parte. O fornecimento de material, conquanto ainda não tenha atingido a medida do necessário, foi mais satisfatório.

Tivemos aumentado o número de veículos para inflamáveis, de modo a satisfazer às necessidades dos serviços, talvez por um triênio adiante; foram outrosim montados, nos últimos dias de Dezembro, mais 8 vagões fechados para o transporte de mercadorias, ainda não entregues ao Tráfego.

Estamos crentes de que com a aquisição, no anno de 1939, de mais duas locomotivas tipo Mallet, teremos resolvido o problema do transporte por uns dois exercícios, principalmente si forem adquiridas mais algumas gaiolas para a condução de gado e mais algumas gondolas para se dar saída à produção das industrias nascentes e em progresso á margem da linha e ao consumo das cidades de suas adjacências.

Torna-se também mister que se adquiram mais tres locomotivas, para que possamos fazer correr diariamente até Araguari, os trens M. 3 e M. 4, que fazem o serviço de passageiros no ramal de Ouvidor.

A conveniência dessa medida está em atender os interesses do público, intensificar o intercambio comercial do Estado de Goiaz com o Triangulo Mineiro e tambem no melhor aproveitamento da composição e do pessoal em serviço naquele ramal.

Além disso, trás ela a vantagem de assegurar a facilidade da condução de vagões de mercadorias no trajeto Araguari-Goianira-Ouvidor, aumentando assim o desenvolvimento mercantil da zona que atravessa, e que é tão cheia de visíveis possibilidades.

Dado o acrescimo extraordinário do movimento de passageiros, que se acentua cada vez mais, é oportuno renovarmos a exigência da aquisição de mais duas composições para esse serviço.

Um carro-Buffer ou restaurant, um carro para socorros de emergência em serviço da Estrada, com disposições adequadas, um outro para conduzir pessoas enfermas, são outros vasilos que carecem ser em breve preenchidos.

Embora em estudo pela Divisão competente, não podemos deixar de patentear a carência de mais três desvios ao longo da linha, respectivamente nos kms. 38, 45 e 104, com o indispensavel pósto telegrafico, bem como de mais alguns na esplanada de Araguari.

Esta medida se impõe, não apenas por constituirem essas passagens pontos criticos da Estrada, mas, sobretudo, por exigência do proprio serviço.

A ausência desses desvios, tem provocado serio congestionamento no nosso movimento de trens, perturbando grandemente a marcha normal dos transportes.

Outro problema a ser resolvido com urgência é o da melhoria do abastecimento d'agua. Faz-se mistér a instalação de um novo sistema de provisão ás locomotivas, pois os frequentes desarranjos dos burrinhos hidraulicos têm ocasionado prejudiciais disturbios á circulação dos trens, com graves prejuizos para a Estrada.

Assinalamos, com satisfação, a reforma e o asseio feitos em diversos predios das Estações e residências dos agentes, que deles muito careciam. Resta-nos prover as agencias do necessario mobiliario, dada a deficiencia existente em algumas e a precariedade do estado dos moveis em outras; é o que esperamos conseguir em 1939.

DESPESA GERAL

Embora longe de corresponder ás necessidades desta Divisão, a despesa sofreu um insignificante acrescimo de 38:454\$100 sobre a de 1937, tendo ela assim ficado distribuida:

Pessoal.....	795:580\$800
Material.....	125:510\$800
Total.....	921:091\$600

Fazendo um paralelo com o triênio anterior, temos:

Ano	Pessoal	Material	Total
1935.....	508:665\$700	49:503\$519	558:169\$219
1936.....	680:316\$000	75:523\$200	755:839\$200
1937.....	814:791\$800	67:845\$700	882:637\$500
1938.....	795:580\$800	125:510\$800	921:091\$600

Como vemos, houve um pequeno decrescimo na despesa pessoal no total de 19:211\$000 e um aumento na despesa de material na quantia de 57:665\$100.

Aqui observamos que se deu, na aplicação da despesa, justamente o inverso do ano anterior, onde a despesa de pessoal foi maior do que a de material.

O decrescimo acusado na despesa pessoal, provem principalmente das vagas abertas com os falecimentos do Conductor de Trem da letra E, José Antonio dos Santos, e do Guarda-freios Manoel Miranda, ainda não preenchidas, bem como do afastamento expontaneo, sem vencimentos, do guarda-freios João Gomes da Costa, os quaes foram provisoriamente substituidos por pessoal de outras Divisões.

O aumento de despesa total sobre o exercicio anterior, fica assim demonstrado:

Material.....	57:665\$100	— para mais
Pessoal.....	19:211\$000	— para menos
Total.....	38:454\$100	

Dai verificamos que a porcentagem da despesa do Tráfego para a despesa geral da Estrada, isto é, $\frac{921:091\$600 \times 100}{4.305:349\$700}$ foi de 21,3%, menor assim, em 1,4% que a do ano de 1937.

Na página final do relatório desta Divisão, está o balancete demonstrativo do movimento geral da despesa a ela referente.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Crescendo gradualmente, de modo promissor, o movimento de passageiros, de de ano para ano, podemos constatar que esse progresso se manteve em 1938. Basta dizermos que transportamos este ano 180.119 passageiros remunerados contra 162.380 do ano anterior, verificando um aumento de 17.739 passageiros, ou sejam 10,9%. Neste total não estão incluídos 11.601 passageiros não remunerados (funcionários da Estrada em serviço), o que elevaria esse total a 191.720.

Confrontando esses dados com os do ultimo triênio, temos:

Ano	1ª classe	2ª classe	Total
1935.....	52.541	75.889	127.930
1936.....	54.515	93.728	148.343
1937.....	59.424	102.956	162.380
1938.....	66.122	113.997	180.119

RECEITA DE PASSAGEIROS

Atingiu á importância total de 1.650:750\$500 a receita do transporte de passageiros, contra 1.427:503\$600 do exercicio de 1937.

Discriminando, temos:

1ª classe.....	795:376\$600
2ª classe.....	855:373\$900
Total.....	1.650:750\$500

Conforme verificamos, esta receita mais uma vez excedeu a do ano anterior, atingindo, o acrescimo, um total de 223:246\$900, ou sejam 15,6%.

É oportuno registrarmos que, para tanto, concorreram, além da estação-séde (Araguari), que, só ela, produziu 454:679\$850 relativos a 26.291 bilhetes, as estações de Ipameri, Pires do Rio, Leopoldo Bulhões e Anapolis que apresentaram em conjunto uma arrecadação de 687:045\$550, correspondente a 60.116 bilhetes.

O quadro abaixo mostra o confronto da receita de passagens de 1938 sobre o último triênio:

Ano	1ª classe	2ª classe	Total
1935.....	427:772\$350	392:148\$850	819:921\$200
1936.....	578:490\$300	573:181\$800	1.151:672\$100
1937.....	722:832\$950	704:670\$650	1.427:503\$600
1938.....	795:376\$600	855:373\$900	1.650:750\$500

RENDA DAS PRINCIPAIS MERCADORIAS

Acusamos mais uma vez um acréscimo no volume de mercadorias transportadas, que atingiu o peso total de 105.326,801 toneladas, correspondente à importância de 3.071:013\$900, ultrapassando assim de 16.964,667 toneladas o do exercício passado, ou sejam 329:323\$700 para mais. Para tanto, muito contribuíram o arroz beneficiado e com casca, o algodão em caroço e em rama, as têlhas e os tijolos.

Verificamos uma queda sensível na exportação de café e de couros, bem como um pequeno declínio na de minérios, xarque e fumo, aliás compensados pelos produtos acima referidos.

A renda global, entretanto, nada sofreu, não só por essa compensação, como também pelo maior movimento de volumes transportados entre estações, pelo aumento da importação de diversos artigos, tais como sal, gasolina, arame, e bem assim pelo maior número de passagens vendidas, que fizeram essa renda se elevar ao total de 6.257:088\$700.

NÚMERO E PERCURSO DE TRENS

Não obstante a incorporação de mais uma locomotiva Mallet, a 402, e de mais 9 vagões no fim de 1937 bem como outros 9, para inflamáveis, no mês de Dezembro do exercício que ora finda, ainda foi maior o número de trens.

Isso se justifica não só pelo aumento sempre crescente do volume do transporte remunerado, como do grande aumento do transporte não remunerado, em virtude das obras de aparelhamento e restauração da linha.

De fato, o número de trens feito na primeira categoria de transportes referidos, decresceu de 27 trens, havendo, entretanto, um aumento de 620 trens em serviço da Estrada. Houve, pois, assim, 593 trens a mais sobre o ano anterior que, felizmente, não concorreram para desequilibrar a marcha normal do serviço da Inspeção do Movimento.

No quadro abaixo está discriminada a circulação dos trens:

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TRENS, DURANTE O ANO DE 1938

Espécie	Serviço remunerado		Serviço não remunerado		Total	
	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.
Trens de passageiros...	1.373	357.456	—	—	1.373	357.456
Idem de cargas.....	1.730	204.771	—	—	1.730	204.771
Idem de gado.....	121	16.170	—	—	121	16.170
Especiais militares.....	3	306	—	—	3	306
Idem de passageiros....	2	30	—	—	2	30
Idem de socorro.....	—	—	11	470	11	470
Idem inspeção e pagamento.....	—	—	73	8.047	73	8.047
Idem de materiais.....	—	—	1.208	46.307	1.208	46.307
Idem de lastro.....	—	—	586	38.562	586	38.562
Idem de feridos.....	—	—	4	355	4	355
Auto de linha.....	—	—	175	30.492	175	30.492
Total.....	3.229	578.733	2.057	124.233	5.286	702.966

Comparando com o último triênio, temos:

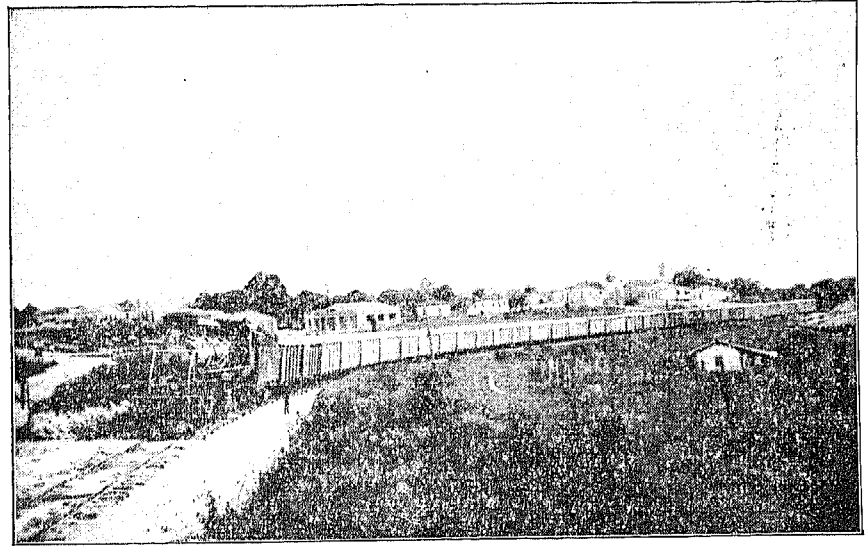
Ano	Número de trens	Percurso total	Percurso médio	
			por trem	por dia
1935.....	4.774	545.995	114,3	1.496
1936.....	4.599	550.974	119,8	1.505
1937.....	4.693	607.374	129,3	1.664
1938.....	5.286	702.966	132,9	1.926

Por este quadro se verifica o aumento crescente dos percursos médios.

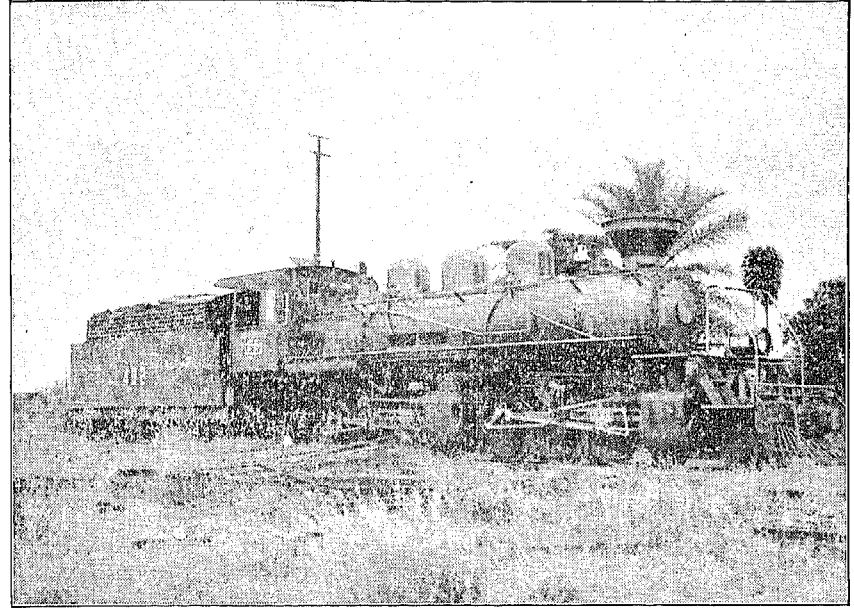
PERCURSO DE CARROS E VEÍCULOS
QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE VEÍCULOS, DURANTE O ANO DE 1938

Espécie	Serviço remunerado				Serviço não remunerado				Total			
	Carregados		Vazios		Carregados		Vazios		Carregados		Vazios	
	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.
Carros de 1ª classe.....	1.128	363.940	—	—	3	121	11	480	1.131	364.061	11	480
Idem de 2ª classe.....	803	307.127	1	10	7	535	5	206	810	307.662	6	216
Idem mixtos.....	1.092	151.409	—	—	1	48	7	483	1.093	151.457	7	483
Idem de bagagem.....	1.503	318.743	—	—	11	411	7	454	1.514	319.154	7	454
Vagões cobertos.....	11.919	1.359.223	1.452	165.532	782	41.768	30	2.527	12.701	1.400.991	1.482	168.059
Idem abertos.....	1.872	116.075	1.302	71.792	3.221	162.078	3.097	133.347	5.093	278.153	4.399	205.139
Idem série "H".....	1.605	219.419	1.029	122.847	5	230	10	359	1.610	219.649	1.039	123.206
Carros de insp. e pag...	3	309	—	—	195	30.873	2	182	198	31.182	2	182
Total.....	19.925	2.836.245	3.784	350.181	4.225	236.054	3.169	138.038	24.150	3.072.309	6.953	498.219

O percurso total dos veículos foi de 3.570.528 kms. ou sejam 514.666 kms. a mais do que o do ano de 1937. O mesmo aconteceu quanto às viagens que atingiram a 31.103, contra 25.772 em 1937, verificando-se o excesso de 5.331.



Trem de carga rebocado pela locomotiva Mallet 402



Locomotiva Mallet — adquirida da Baldwin Locomotive Works, após a sua montagem pelas oficinas da Locomoção, em Dezembro de 1937

Comparativamente ao triênio de 1935 a 1937, temos o quadro abaixo:

Ano	Número total de viagens	Percurso total de quilômetros
1935.....	22.073	2.492.705
1936.....	23.194	2.588.583
1937.....	25.772	3.055.862
1938.....	31.103	3.570.528

Vemos que este ano foi maior ainda o número de viagens, o mesmo se dando com o percurso total.

PERCURSO MÉDIO DE UM CARRO DURANTE O ANO

Os carros de passageiros apresentam o percurso total de 824.359 quilômetros, assim discriminados:

Carros de 1ª classe.....	364.541
Carros de 2ª classe.....	307.878
Carros mixtos.....	151.940
Total.....	824.359

NÚMERO DE CARROS EXISTENTES

Carros de 1ª classe.....	5
Carros de 2ª classe.....	5
Carros mixtos.....	2
Carros correios e bagagens.....	6 (um imprestavel)
Carros da Administração.....	2
Total.....	20

Registramos aqui a inclusão de quasi todos os carros que no ano passado se achavam afastados da circulação por necessitarem de reformas completas. Reparados, ou melhor, reconstruídos inteiramente nas Oficinas da Locomoção, foram entregues ao Tráfego, a 7 de Setembro, um carro de 1ª e outro de 2ª, os quais ficaram muito bem acabados. Esses carros oferecem hoje todo conforto aos passageiros, que neles viajam sob ótima impressão.

Como até aquela data circularam apenas 10 veículos e, após a entrega dessa composição ao Tráfego, foram retirados da circulação outros dois, ainda não reparados, calculamos o percurso médio na base de 10 carros para o total.

$$\text{PERCURSO MÉDIO: } \frac{824.359}{10} = 82.436.$$

Tendo sido no ano de 1937 o percurso médio de 89.963, verificamos que ele baixou no de 1938, em 7.527 km.. Esperamos equilibrar melhor esse percurso com a entrega dos dois outros carros em 1939.

PERCURSO MÉDIO DE UM VAGÃO COBERTO

Percurso total: 1.569.050 kms.

Os vagões, em número de 90, têm a discriminação seguinte:

Vagões fechados de 25.000 quilos.....	37
Vagões fechados de 22.000 quilos.....	3
Vagões fechados de 20.000 quilos.....	22
Vagões fechados de 18.000 quilos.....	3
Vagões fechados de 15.000 quilos.....	25
Total.....	90

Destes vagões, 49 são de madeira, com a lotação total de 863.000 quilos e os demais de ferro liso e corrugado, assim distribuídos:

Vagões para mercadorias (25.000 quilos)	28
Vagões para mercadorias (22.000 quilos)	2
Vagões para mercadorias (20.000 quilos)	21
Vagões para mercadorias (18.000 quilos)	1
Vagões para mercadorias (15.000 quilos)	16
Vagões para inflamáveis (25.000 quilos)	9
Vagões para inflamáveis (22.000 quilos)	1
Vagões para inflamáveis (20.000 quilos)	1
Vagões para inflamáveis (15.000 quilos)	2
Vagões coletores (18.000 quilos)	1
Vagões coletores (15.000 quilos)	7
Vagões para automovel (18.000 quilos)	1
Total	90

Comquanto tenham sido entregues, durante o mês de Dezembro, mais 9 vagões para inflamáveis, eles não podem alterar o percurso médio por unidade, visto ter entrado em reparação igual número de vagões.

Dahi o percurso médio ser calculado sobre a base de 81 vagões:

$$Pm = \frac{\text{Percurso total}}{\text{Num. de vagões}} = \frac{1.569.050}{81} = 19.371$$

Verificou-se ainda um excesso do percurso de 348 quilômetros sobre o do ano de 1937.

Damos abaixo o quadro do movimento de veículos carregados e baldeados na estação de Araguari em 1938.

Meses	Baldeados da Goiaz para a CM.	Baldeados da CM. para a Goiaz	Carregados em Araguari	Descarregados em Araguari
Janeiro	193	283	183	1
Fevereiro	160	259	149	—
Março	162	317	218	—
Abril	146	287	194	—
Maio	222	316	202	—
Junho	215	307	207	27
Julho	214	264	208	29
Agosto	231	280	207	36
Setembro	212	275	187	11
Outubro	268	286	192	4
Novembro	234	299	199	4
Dezembro	211	321	225	2
Soma	2.468	3.494	2.371	118

HORÁRIOS

Embora tenha sido bastante reparada a linha, que teve substituídos alguns milhares de dormentes, engordados diversos atêrros, nivelados numerosos trechos, melhoradas, enfim, as suas condições técnicas, julgamos prudente não restabelecer os trens P 1 e P 2 (rápidos de passageiros) devido à excepcional intensidade com que se iniciaram as chuvas ao longo da via ferrea.

Desse modo foram conservados apenas os trens mistos, conforme horário aprovado por Portaria de 24 de Fevereiro de 1938, do Snr. Inspetor Federal, e que consta do presente relatório.

Esperamos poder, no ano de 1939, fazer aquele restabelecimento, apresentando um outro horário mais compatível com o desenvolvimento do Tráfego.

HORÁRIO APROVADO PELO SNR. INSPETOR FEDERAL DAS ESTRADAS, EM 24 DE FEVEREIRO DE 1938

Posição quilométrica	Estações	Para o interior				Altitude	Estações	Do interior			
		M 1		M 3				M 2		M 4	
		Chega	Parte	Chega	Parte			Chega	Parte	Chega	Parte
0,316	Araguari	—	5,30	—	—	1.000,277	Anapolis	—	5,00	—	—
15,020	Amanhece	5,55	5,56	—	—	1.086,900	Gal. Curado	5,34	5,35	—	—
29,180	Ararapira	6,21	6,22	—	—	1.026,900	Eng. Valente	6,05	6,06	—	—
52,416	Eng. Bethout	7,18	7,20	—	—	1.021,191	Leop. Bulhões	6,39	6,47	—	—
53,927	Ananguera	7,23	7,25	—	—	997,296	Bomfim	7,19	7,20	—	—
70,490	Cumari	8,08	8,10	—	—	990,002	Vianópolis	7,53	8,01	—	—
90,609	Goandira	8,57	—	—	—	993,202	Ponte Funda	8,25	8,26	—	—
0,700	Ramal { Goandira	—	—	—	16,20	970,002	Caraiba	8,51	8,53	—	—
23,455	Ramal { Catalão	—	—	17,15	17,25	991,392	Ubatan	9,28	9,31	—	—
46,020	Ramal { Ouvidor	—	—	—	18,20	891,364	Tapiocanga	9,58	10,00	—	—
90,609	Goandira	—	9,12	—	—	747,001	Pires do Rio	10,38	11,08	—	—
115,920	Verissimo	10,10	10,11	—	—	638,579	Roncador	11,28	11,31	—	—
136,724	Içá	11,01	11,03	—	—	800,441	Urutai	12,05	12,07	—	—
153,162	Ipameri	11,40	12,05	—	—	885,359	Inajá	12,42	12,46	—	—
174,051	Inajá	12,45	12,49	—	—	727,364	Ipameri	13,24	13,34	—	—
191,715	Urutai	13,22	13,23	—	—	661,529	Içá	14,08	14,10	—	—
207,199	Roncador	13,52	13,55	—	—	604,074	Verissimo	14,58	14,59	—	—
218,123	Pires do Rio	14,19	14,31	—	—	813,157	Goandira	16,03	—	—	—
240,844	Tapiocanga	15,11	15,13	—	—	816,115	Ramal { Ouvidor	—	—	—	6,35
254,374	Ubatan	15,41	15,42	—	—	842,230	Ramal { Catalão	—	—	7,30	7,40
275,211	Caraiba	16,17	16,19	—	—	813,157	Ramal { Goandira	—	—	8,35	—
289,060	Ponte Funda	16,44	16,45	—	—	813,157	Goandira	—	16,13	—	—
303,602	Vianópolis	17,09	17,19	—	—	661,004	Cumari	16,50	16,52	—	—
320,880	Bomfim	17,51	17,53	—	—	507,723	Ananguera	17,28	17,30	—	—
338,990	Leop. Bulhões	18,24	18,34	—	—	504,643	Eng. Bethout	17,33	17,43	—	—
358,324	Eng. Valente	19,08	19,09	—	—	916,400	Ararapira	18,56	18,57	—	—
375,175	Gal. Curado	19,39	19,40	—	—	942,158	Amanhece	19,22	19,23	—	—
392,409	Anapolis	20,13	—	—	—	930,000	Araguari	19,48	—	—	—

Observações: — Ficam suprimidos provisoriamente os trens P 1 e P 2 (passageiros). O M 1 e o M 2 correrão diariamente entre Araguari e Anapolis; o M 3 e o M 4 correrão diariamente entre Goandira e Catalão; o M 3 só correrá entre Catalão e Ouvidor às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as} feiras; o M 4 só correrá entre Ouvidor e Catalão às 3^{as}, 5^{as} e sábados.

Ponto de almoço { Para o M 1 — Ipameri. Cruzamento: M 1 com o M 2 em Inajá.
 { Para o M 2 — Pires do Rio.

TARIFAS

Nenhuma modificação sofreram as nossas tarifas durante o ano. Só no decorrer do proximo exercicio é que vamos estudar algumas alterações que se tornam necessárias.

TAXA DE UTILIZAÇÃO DE CARROS E VAGÕES

Natureza dos serviços dos veículos	Percurso total dos veículos	Quantidade de transportes		Lotação média por veículo		Taxa de utilização dos veículos
		Realizavel	Realizada	Aproveitavel	Aproveitada	
		Toneladas-quilômetro		Toneladas		%
Mercadorias	2.052.342	38.994.498	21.624.608	19,0	10,53	55,4
Bag. e encomendas.....	319.608	1.598.040	452.538	5,0	1,41	28,3
		Passageiros-quilômetro		Passageiros		
1ª classe.....	471.875	22.650.000	8.501.879	48	18,01	37,5
2ª classe.....	383.848	18.424.704	11.268.187	48	29,35	61,1
Em geral.....	855.723	41.074.704	19.770.066	48	23,10	48,1
		Cabeças-quilômetro		Cabeças		
Animais.....	342.855	6.177.390	3.405.574	18	9,93	55,1

Nota: Foram considerados, nos calculos das taxas de utilização, todos os transportes, qualquer que seja a rubrica a que estejam subordinados.

Houve uma pequena baixa nas taxas de utilização relativas aos veículos de mercadorias, carros de 1ª classe e de outros serviços em geral, motivado pela incorporação de maior número de veículos já referidos em linhas atrás.

Em compensação, registrou-se um aumento na taxa de utilização referentes a bagagens e encomendas, sobre 2ª classe e sobre animais.

IRREGULARIDADES

Os accidentes ocorridos em 1938, são, em resumo:

Descarrilamentos	146
Outros motivos {	
Animais atropelados.....	3
Incendio de vagões na linha.....	1
Troli apanhado.....	1
Total.....	151

Estes accidentes estão assim distribuidos por mês:

Mês	Natureza dos accidentes		Vítimas dos accidentes			
	Descarrilamentos	Outros	Pessoas da Estrada		Pessoas estranhas	
			Mortas	Feridas	Mortas	Feridas
Janeiro.....	29	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	26	—	1	—	4	38
Março.....	24	—	—	—	—	—
Abril.....	14	—	—	—	—	—
Maio.....	7	1	—	1	—	—
Junho.....	7	2	—	—	—	—
Julho.....	3	1	—	—	—	—
Agosto.....	4	1	—	—	—	—
Setembro.....	7	—	—	—	—	—
Outubro.....	3	—	—	1	—	—
Novembro.....	4	—	—	—	—	—
Dezembro.....	18	—	—	—	—	—
Total.....	146	5	1	2	4	38

Nota: Cumpre-nos assinalar aqui que entre os accidentes, ocorridos em Fevereiro, figura o de um trem militar, resultante do descarrilamento e tombamento do carro D 14 da E. F. Sorocabana, cujas causas determinantes não puderam ser positivadas convenientemente. Neste lamentavel accidente ocorreram 5 mortes, havendo outrosim 38 feridos, não gravemente.

As causas provaveis dos descarrilamentos foram as seguintes:

Defeito na linha.....	32
Defeito no truque.....	6
Defeito nas chaves.....	4
Defeito da máquina.....	1
Excesso de velocidade.....	1
Prego na linha.....	1
Troli apanhado.....	1
Motivos não positivados.....	100
Total.....	146

TELÉGRAFO

O telégrafo até bem pouco tempo satisfazia plenamente às exigências da Estrada. Entretanto, durante o ano de 1938, com o crescente desenvolvimento do serviço, ficou patenteada a necessidade de se lhe introduzirem alguns melhoramentos.

É assim que se torna indispensavel prolongar o terceiro fio condutor, no presente momento paralisado na estação de Engenheiro Bethout, até a estação de Ipameri, numa extensão de 100 quilômetros.

Esse prolongamento, é ocioso dizel-o, trará relevantes beneficios, descongestionando sobremaneira as transmissões.

As linhas atuais, compostas de dois fios condutores, sobrecarregadas de estações com grande intensidade de movimento nos seus pontos extremos, difficilmente estão dando vasão a correspondência telegráfica.

Urge, pois, que se prolongue o terceiro fio condutor até a estação de Ipameri, transformando-se essa estação em coletora intermediaria.

Para dar uma idéa do quanto se acha sobrecarregado o telégrafo, basta

que digamos, que, no ano de 1938, houve um aumento de 219.017 palavras correspondentes a 8.404 telegramas transmitidos a mais sobre o ano anterior.

Entretanto, é preciso, para completarmos o aparelhamento telegráfico, que se instale um dispositivo aéreo de proteção nos postes das entradas das estações, de modo a se evitar os efeitos das descargas atmosféricas, que sempre atingem os fios das instalações internas e os aparelhos. Esperamos poder fazê-lo no próximo exercício.

Reiterando, mostramos a necessidade de se aumentar mais um trabalhador por turma de fio, como também a de se criar uma terceira turma.

As duas únicas que existem, compostas cada uma de 4 homens, está confiada a conserva de 432 quilômetros de linha, sendo essa extensão demasiadamente grande para ser controlada por 8 homens. É de se notar que o meio que têm eles para se locomoverem de um lugar para outro, é o precaríssimo trolli à vara.

Como vemos, é preciso que dotemos as turmas de meios de locomoção mais fácil e mais rápida, tal como o trolli-motor, afim de que possam elas corresponder aos seus fins.

Impõe-se também, para melhor eficiência dos serviços telegráficos e dos de conserva, que substituamos a posteação de madeira pela de ferro ou pela de concreto.

Os inconvenientes da posteação de madeira roliça ou nodosa, sem pintura, são visíveis. Basta lembrarmos que ela está sujeita às intempéries e às fagulhas das locomotivas.

RELAÇÃO DOS TELEGRAMAS EM SERVIÇO DA ESTRADA, EM SERVIÇO DA CONSTRUÇÃO, PARTICULARES E OFICIAIS, DURANTE O ANO DE 1938

Estações	Serviço da				Particulares e oficiais		
	Estrada		Construção		Núm.	Palavras	Importância
	Núm.	Palavras	Núm.	Palavras			
Araguari.....	14.194	332.688	407	11.454	17.371	324.023	46.521\$250
Amanhece.....	1.925	20.878	—	—	179	944	192\$800
Ararapira.....	1.912	17.121	—	—	41	522	95\$050
Engenheiro Bethout.....	3.383	66.066	—	—	141	1.700	372\$700
Anhangüera.....	1.983	28.078	—	—	643	9.101	1.330\$200
Cumari.....	2.325	43.889	—	—	416	4.735	876\$950
Goiandira.....	4.351	110.721	—	—	1.407	19.383	3.180\$200
Catalão.....	1.452	27.790	—	—	3.329	49.198	5.478\$100
Ouvidor.....	841	9.758	—	—	104	1.073	217\$600
Verissimo.....	2.220	20.272	—	—	76	895	173\$100
Içá.....	2.605	49.374	—	—	20	237	52\$550
Ipameri.....	6.020	172.764	—	—	6.146	88.267	10.470\$150
Inajá.....	2.851	53.508	—	—	84	1.138	186\$000
Urutai.....	1.822	24.640	—	—	1.053	15.616	2.540\$400
Roncador.....	2.661	37.511	—	—	86	1.029	192\$050
Pires do Rio.....	3.340	50.301	—	—	3.679	57.522	8.170\$500
Tapiocanga.....	1.723	24.038	—	—	15	589	95\$050
Ubatan.....	1.635	15.005	—	—	510	9.310	1.074\$250
Caraiíba.....	1.995	40.130	3	94	94	1.138	190\$850
Ponte Funda.....	1.447	18.432	—	—	48	547	123\$550
Vianópolis.....	1.589	20.654	—	—	1.194	16.069	2.269\$150
Bomfim.....	2.138	78.326	—	—	1.167	17.640	1.874\$050
Leopoldo de Bulhões.....	4.975	151.242	—	—	2.150	23.512	4.624\$300
Engenheiro Valente.....	1.084	10.931	30	786	17	244	58\$900
General Curado.....	1.191	14.568	86	1.959	51	527	135\$150
Anapolis.....	1.924	58.238	600	18.815	2.930	40.682	8.956\$850
Total.....	73.586	1.496.923	1.126	33.108	42.951	685.641	99.451\$700

MATERIAL GASTO PARA A CONSERVAÇÃO DA LINHA TELEGRÁFICA

Postes telegráficos de madeira.....	2.039
Isoladores comuns.....	600
Isoladores rétos.....	60
Isoladores para ponta de fio.....	8
Braços para segurança de isoladores.....	30
Trilhos usados.....	10

MATERIAL GASTO PARA A CONSERVAÇÃO DE BATERIAS

Eletrodos de zinco.....	750
Eletrodos de cobre.....	200
Sulfato de cobre.....	650
Vasos para baterias.....	100

TELEFONE

Necessitando de instalação e acomodação adequadas nos respectivos postos, a linha telefonica não satisfaz, por isso mesmo, plenamente à sua finalidade. Confiamos poder suprir estas falhas no ano de 1939.

ILUMINAÇÃO

Não sofreu alteração o número de estações que gozam de iluminação elétrica. A exiguidade de verba para isso destinada, não permitiu ainda este ano que fosse aproveitada a instalação da estação de Cumari.

Foram substituídas as instalações da Contabilidade, da Sub-Contadoria Seccional e da Inspectoria do Telégrafo, tendo sido feita a instalação da rede elétrica, com 16 lâmpadas, na nova estação de Catalão. Acha-se iniciada a reforma da de Ipameri.

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

As faltas ou extravios, violações, avarias, etc., no ano que se encerra, atingiram à importância de 33.513\$900, computando-se neste total algumas indenizações cujos processos, iniciados no ano anterior, não haviam sido ultimados.

Dessa quantia de 33.513\$900, apenas foi indenizada pela Estrada aos reclamantes a importância de 10.747\$700, estando em andamento os demais processos correspondentes à quantia restante.

É-nos grato assinalar que, no segundo semestre, desapareceram quasi por completo as faltas, violações, etc., que se verificaram nos primeiros meses, ante às rigorosas medidas tomadas pela Administração, completadas pela severa fiscalização do Tráfego e pelo oportuno controle da Secção de Reclamações.

Para melhor eficiência dessas providências, de modo a evitar-se a reprodução dessas irregularidades no futuro, muito necessário se torna aumentar o pessoal de conferência, cargas e descargas.

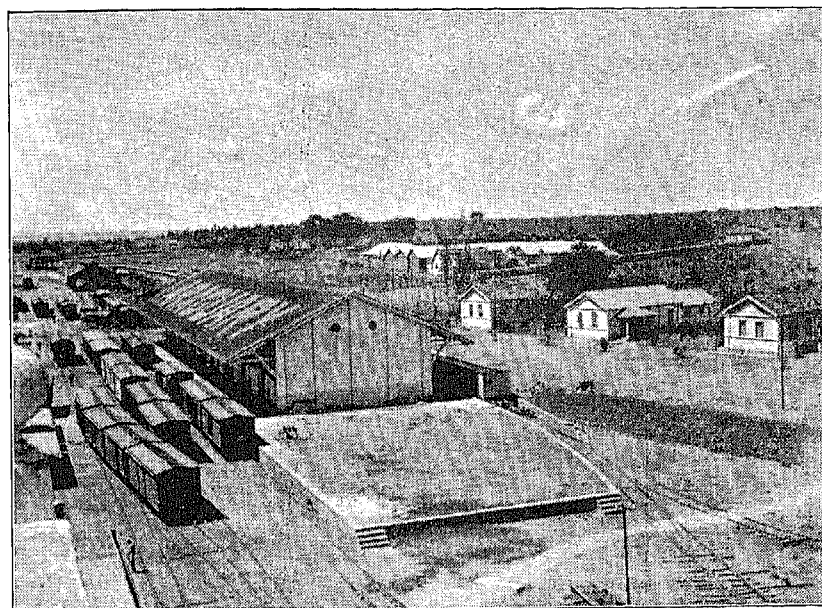
Foi arrecadada, neste exercício, a quantia de 2.740\$100, proveniente de produtos de leilões, relativos a volumes não procurados, avariados, etc.

FALTAS, SOBRAS, AVARIAS, ETC. - INDENISAÇÕES DE MERCADORIAS
E ENCOMENDAS

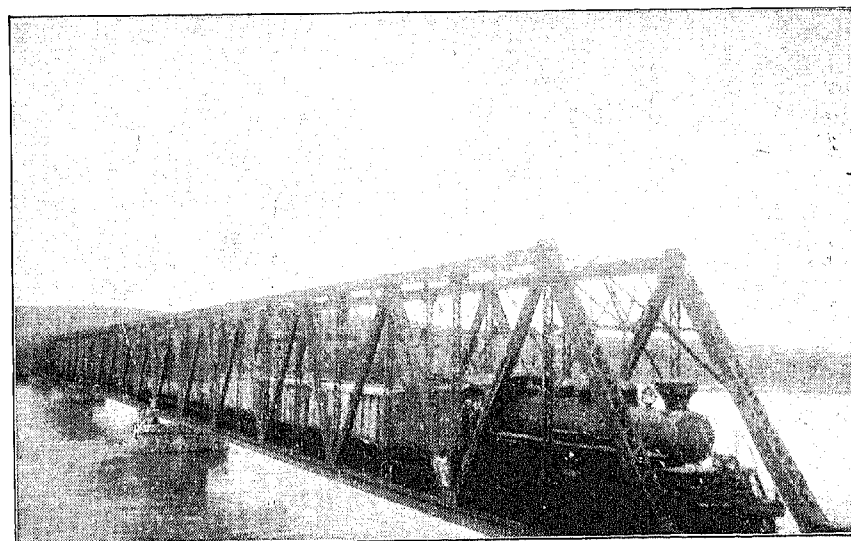
Causas	Número			Indenizações		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Faltas por extravio.....	6	29	37	632\$900	15:509\$700	3:575\$300
Faltas ou violação.....	—	3	13	—	109\$000	460\$200
Avarias por fogo.....	24	29	15	15:490\$200	15:540\$100	5:119\$700
Avarias por mau carregamento	—	—	4	—	—	856\$600
Avarias por descarrilamento..	—	2	2	—	398\$900	392\$800
Avarias por agua.....	1	2	6	48\$000	203\$200	343\$100
Total.....	31	65	77	16:171\$100	31:761\$100	10:747\$700

EXPEDIENTE DA SECÇÃO

Processos de indenizações organizados..... 77
 Cartas expedidas a C.M. e diversos.....3.651
 Processos avulsos internos.....2.015
 Telegramas expedidos..... 665



Esplanada de Araguari — Armazem de cargas, cuja ampliação se faz necessária



Ponte sobre o Rio Paranaíba (divisa dos Estados de Minas e Goiás) mostrando o nível das águas do mencionado rio em Dezembro de 1938

Balancete da despesa
da
II Divisão - Tráfego

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Pessoal:				
Titulado.....	371:230\$0	—	371:230\$0	
Diferença de vencimentos.....	46:488\$2	—	46:488\$2	
Diárias.....	3:949\$0	—	3:949\$0	
Mensalistas.....	243:901\$0	—	243:901\$0	
Diaristas.....	103:304\$2	—	103:304\$2	
Direitos adquiridos.....	2:252\$0	—	2:252\$0	
Extraordinários (mensalistas).....	14:339\$6	—	14:339\$6	
Extraordinários (diaristas).....	3:808\$1	—	3:808\$1	
Materiais recebidos do Almoarifado.....	—	103:550\$9	103:550\$9	
Serviços prestados:				
Pela Locomoção.....	758\$7	15:571\$9	16:330\$6	
Pela Linha.....	—	252\$6	252\$6	
Lavagem de toalhas para os carros.....	—	810\$0	810\$0	
Iluminação.....	—	5:115\$4	5:115\$4	
Telefone para a Estação.....	—	180\$0	180\$0	921:091\$6
Total.....	795:580\$8	125:510\$8		921:091\$6

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Despesa de custeio				
Serviços de escritório:				
Chefe do Tráfego, auxiliares técnicos, escriturários, etc.....	73:859\$3	—	73:859\$3	
Despesas de escritório.....	—	2:246\$3	2:246\$3	
Impressos e correspondência.....	—	2:424\$6	2:424\$6	
Diversos.....	17\$7	—	17\$7	
Serviços de estações:				
Agentes, vigias, ports, operarios, etc.....	555:438\$8	—	555:438\$8	
Despesas de escritório.....	—	16:365\$4	16:365\$4	
Impressos e correspondência.....	—	25:494\$5	25:494\$5	
Diversos.....	576\$9	1:141\$0	1:717\$9	
Serviços prestados pela Linha.....	—	156\$6	156\$6	
Serviços prestados pela Locomoção.....	50\$7	37\$5	88\$2	
Iluminação.....	—	5:115\$4	5:115\$4	
Serviços de trens:				
Cond. de trens, guarda-fios, bags, etc.....	124:091\$4	—	124:091\$4	
Serviços prestados pela Locomoção.....	5\$0	4\$5	9\$5	
Impressos e correspondência.....	—	668\$2	668\$2	
Despesas de escritório.....	—	2:015\$0	2:015\$0	
Lavagem de toalhas para os carros.....	—	840\$0	840\$0	
Diversos.....	76\$7	39\$9	116\$6	
Telégrafo:				
Eng. "H" Inspetor dos telégrafos, ajudantes e trabalhadores.....	41:432\$6	—	41:432\$6	
Impressos e correspondência.....	—	73\$3	73\$3	
Despesas de escritório.....	—	18:304\$5	18:304\$5	
1.605 postes.....	—	16:050\$0	16:050\$0	
Diversos.....	—	2:138\$6	2:138\$6	
Serviços telefonicos.....	—	180\$0	180\$0	888:844\$4
Patrimônio.....	31\$7	32:215\$5	32:247\$2	32:247\$2
Total.....	795:580\$8	125:510\$8		921:091\$6

III DIVISÃO - LOCOMOÇÃO

III DIVISÃO - LOCOMOÇÃO

Os trabalhos desta Divisão continuaram normalmente, mau grado a deficiência de pessoal, ainda existente, bem como as reduzidas proporções e o pouco conforto oferecido ao operariado pelo prédio em que funcionam as oficinas.

Felizmente, porém, já foi iniciada a construção do prédio das novas oficinas, cujo projeto foi aprovado pelo decreto n. 2.763, de 16 de Junho de 1938, e cujas obras já se acham em regular andamento, conforme fotografias constantes deste relatório.

PESSOAL

Continuou, em 1938, bastante reduzido o pessoal da Locomoção, quer na Tração, quer nas oficinas.

As vagas existentes no quadro de titulados, carreira de maquinistas, não foram ainda preenchidas, ocorrendo, outrossim, mais uma vaga, a do maquinista João Fernandes.

Continuaram, assim, a ser escalados para a condução de locomotivas diversos ajudantes de maquinista, mensalistas e diaristas, conforme vac discriminado em quadro a seguir.

O percurso das locomotivas, entretanto, aumentou sensivelmente, elevando-se a 930.817 kms. ou sejam 109.960 mais que em 1937.

O operariado, também continuou reduzido, apesar de pequeno acréscimo verificado no quadro de diaristas, tendo em vista o aumento de trabalho decorrente da intensificação do tráfego.

O quadro de mensalistas em efetivo exercício nas oficinas foi o seguinte:

Secção de Ajustadores.....	12
Secção de Caldereiros e Soldadores.....	6
Secção de Carpintaria.....	13
Secção de Eletricidade.....	2
Secção de Ferreiros.....	8
Secção de Fundidores.....	3
Secção de Pintores.....	5
Secção de Torneiros.....	10
Secção de Truqueiros.....	5
Total.....	64

Acrescidos 24 diaristas, tivemos, assim, 88 operários.

Tendo-se elevado de nove o número de vagões em tráfego e ocorrendo a baixa de uma prancha, o número de unidades foi 187, resultando a taxa:

$$\frac{88}{187} = 0,47$$

de operários por unidade, que excede ligeiramente a de 1937, o que importa dizer que é ainda bastante fraca.

Além da exiguidade de pessoal, ocorre a circunstancia de serem bastante reduzidos os salários de diversos mensalistas, sobretudo dos ajudantes de maquinista que conduzem trens, e, portanto, tem funções de maquinista e de diversos artífices que figuram com a categoria de trabalhador.

No quadro proposto para 1939, procuramos atenuar, dentro do possível, um e outro inconvenientes.

MATERIAL

A locomoção teve o seu patrimonio acrescido de 635:026\$200, em consequencia da incorporação de 9 vagões fechados para o transporte de inflamaveis, 1 aparelho para limpeza de locomotivas, 5 motores, 1 torno mecânico, 1 plaina limadora de alta velocidade e outras maquinas e ferramentas.

Os nove vagões mencionados são de fabricação da Societé Anonyme de la Dyle (Louvain — Belgica), tendo cada um a capacidade de 25.000 kgs. e tara de 12.000 kgs. e constituindo a serie VI com os números 201 a 209.

Além desses, foram adquiridos 8 vagões fechados para mercadorias, da Gregg Car Co, com capacidade de 25.000 kgs., tara de 10.950 kgs., os quais vieram a ser montados e incorporados nos primeiros dias de 1939.

A despesa de material à conta de custeio foi de 915:421\$700, deduzindo-se deste 30:379\$500 provenientes de contas de energia elétrica, resulta a despesa de 884:542\$200, de material consumido propriamente dito.

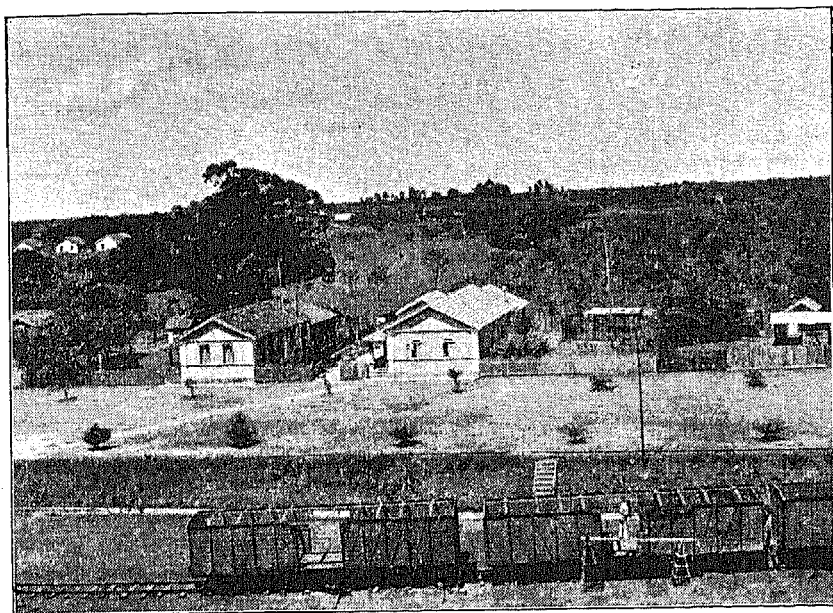
Os quadros e balancetes a seguir demonstram a marcha dos serviços realizados pela Locomoção e dos resultados alcançados em 1938.

PERCURSO

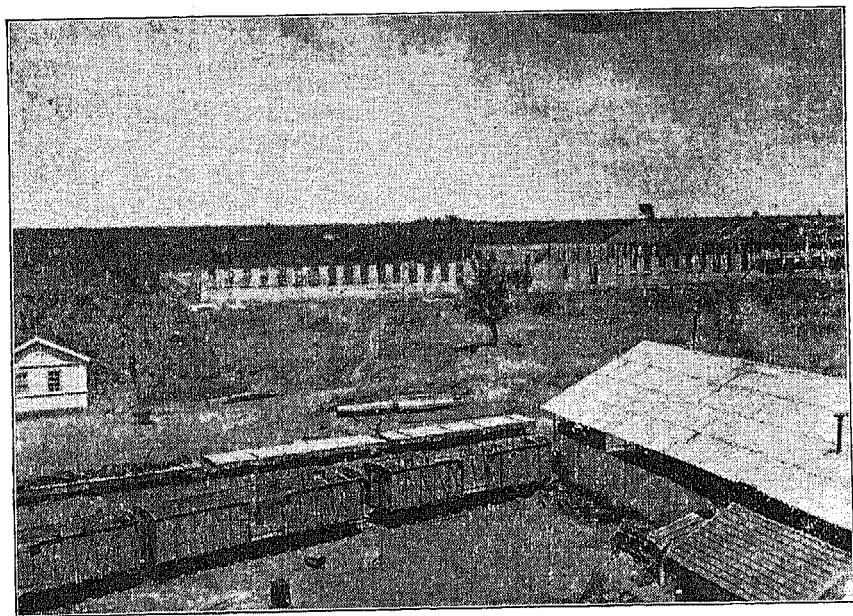
Designação	1936	1937	1938
Locomotivas-quilômetro	746.232	820.857	930.817
Trens-quilômetro	550.974	607.374	702.966
Veículos-quilômetro.....	2.588.583	3.055.862	3.570.528

DESPESA GERAL

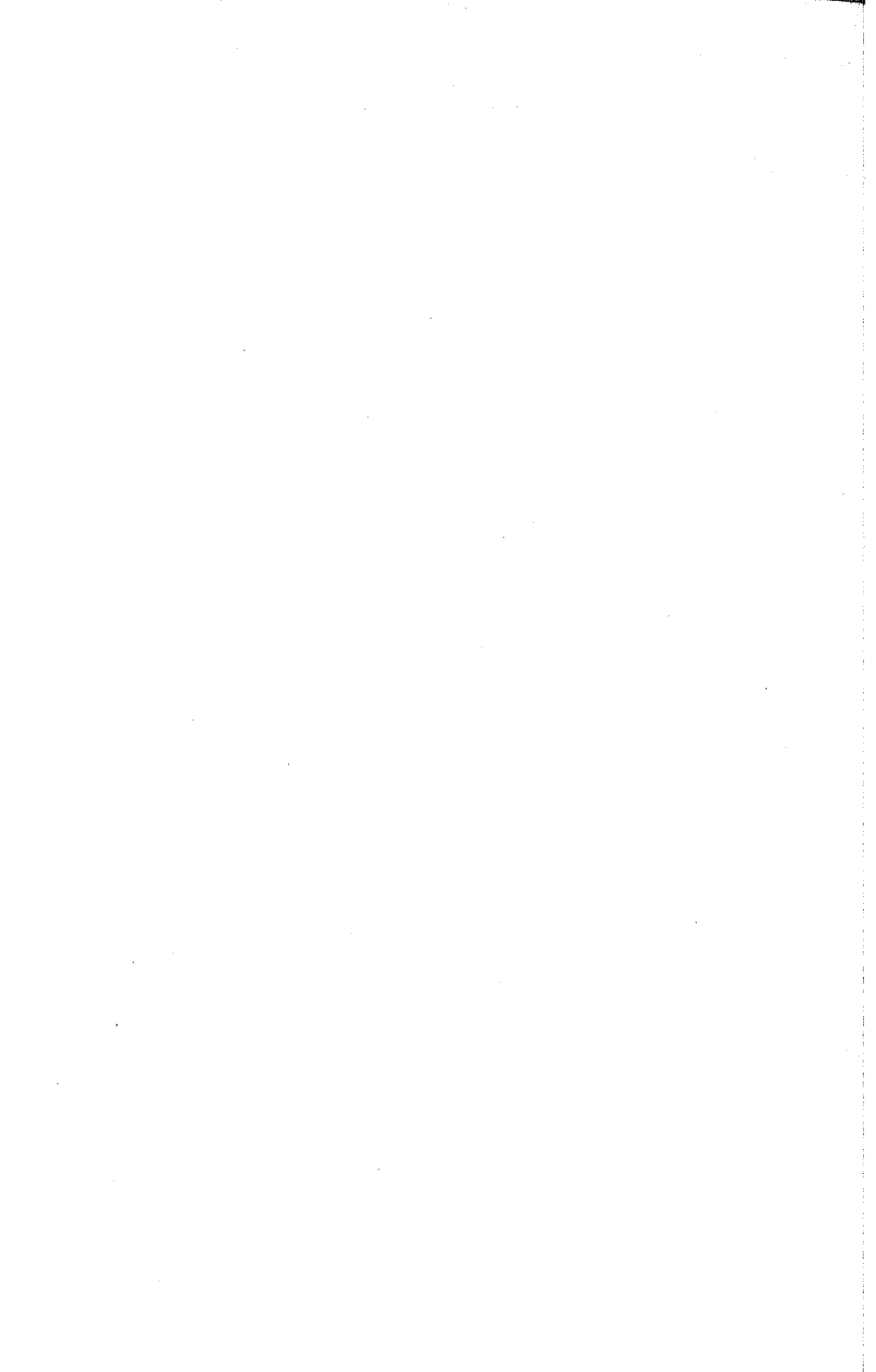
Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	671:872\$500	2.548:057\$899	3.219:930\$399
1937.....	723:801\$200	3.031:500\$700	3.755:301\$900
1938.....	700:181\$100	1.862:949\$600	2.563:130\$700



Esplanada de Araguari — No primeiro plano, montagem de vagões adquiridos da Gregg Car Co. em 1938; ao fundo, residências de funcionários



Esplanada de Araguari — Vista comparativa das instalações atuais e das que se iniciam para as oficinas da Locomoção



DESPESA DE CUSTEIO

Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	633:865\$500	545:484\$100	1.179:349\$600
1937.....	678:284\$000	670:091\$000	1.348:375\$000
1938.....	656:693\$700	* 915:421\$700	1.572:115\$400

* Inclusive 30:879\$500 de energia elétrica.

A despesa de custeio supra, comparada com a despesa de custeio da Estrada, guarda a relação que se segue:

1936.....	31,91 %
1937.....	34,66 %
1938.....	36,51 %

PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	30:043\$300	960:786\$900	990:830\$200
1937.....	24:379\$900	153:295\$500	177:675\$400
1938.....	30:982\$500	210:382\$100	241:364\$600

A importância dispendida com a produção industrial, cresceu 63:689\$200, tendo em vista a maior quantidade de obras produzidas, principalmente para o serviço de aparelhamento.

SERVIÇOS PARA OUTRAS DIVISÕES

Divisões	1937			1938		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1ª.....	406\$300	2:378\$200	2:784\$500	1:950\$500	4:316\$800	6:267\$300
2ª.....	1:660\$500	1:973\$000	3:633\$500	758\$700	15:571\$900	16:330\$600
4ª.....	2:171\$500	12:985\$000	15:156\$500	4:280\$900	26:306\$000	30:586\$900
5ª.....	250\$800	1:242\$700	1:493\$500	237\$800	2:876\$100	3:113\$900

SERVIÇOS PARA PARTICULARES

Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	348\$000	658\$600	1:006\$600
1937.....	859\$700	846\$200	1:705\$900
1938.....	1:097\$700	974\$200	2:071\$900

PATRIMÔNIO

Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	853\$600	1.009:788\$300	1.010:641\$900
1937.....	15:788\$500	2.188:689\$100	2.204:477\$600
1938.....	4:179\$300	687:100\$800	691:280\$100

MOVIMENTO DE MATERIAIS

Anos	Existentes, recebidos, arrecadados, etc.	Empregados	Saldos
1936.....	2.915:632\$899	2.548:057\$899	367:575\$000
1937.....	3.488:351\$400	3.013:778\$400	474:573\$000
1938.....	2.423:937\$800	1.832:070\$100	591:867\$700

CONSUMO DE CONBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES, ESTÔPA, ETC., NOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO

Espécie	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Lenha (m ³)	48.508	53.905	66.048	260:701\$462	335:950\$236	491:699\$141
Óleo de cilindro (vapôr saturado (litro)	4.271	4.367	2.815	6:486\$061	8:066\$618	5:447\$764
Óleo de cilindro (vapôr super-aquecido) (litro).....	1.999	1.953	4.162	5:231\$069	5:680\$961	13:662\$885
Óleo de maquina (litro).....	5.807	5.383	6.251	9:401\$468	8:715\$220	11:229\$433
Óleo de carro (litro).....	3.397	684	755	5:763\$047	1:116\$399	1:303\$642
Óleo de carro, na P. Ind. de enchimento.....	—	3.992	4.917,5	—	6:650\$325	8:883\$162
Óleo combustivel.....	2.515	3.175	548	1:490\$360	1:817\$130	288\$124
Óleo para témpera.....	—	50	265	—	106\$900	566\$750
Óleo essolube automovel.....	—	60	4	—	158\$292	10\$724
Querozene (litro)	2.016	1.706	1.729,5	2:419\$021	1:989\$614	1:982\$112
Estôpa (quilo)	4.524	3.077	3.641,5	6:940\$088	4:968\$924	6:865\$724
Estôpa na P. Ind. enchimento	—	1.329	1.466	—	2:792\$897	3:639\$476
Enchimento (quilo)	3.301	5.080	4.438	6:450\$095	9:302\$852	9:171\$814
Graxa (quilo).....	200	162	189	399\$871	348\$030	377\$734
Graxa S. K. F. (quilo).....	—	17	126	—	83\$760	1:103\$610
Totais.....	76.538	84.940	97.355,5	305:282\$542	387:748\$158	556:232\$095

MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1938
A) LOCOMOTIVAS

Locomotivas	Quantidade	Estado de conservação			
		Bom	Regular	Mau	Em reparação
Six-coupled—0-6-0...	1	1	—	—	—
Forney—0-4-4.....	2	2	—	—	—
Ten-Wheel—4-6-0....	7	3	4 ³ / ₈	—	—
Consolidation—2-8-0.	4	4	—	—	—
Pacific—4-6-2.....	4	3	1	—	—
Mallet—2-6-6-2.....	2	1	1	—	—
Total.....	20	14	6	—	—

Comparando com os anos anteriores, temos:

Anos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1936.....	74 %	16 %	10%	—
1937.....	65 %	35 %	—	—
1938.....	70 %	30 %	—	—

Como se observa, continúa melhorando o estado de conservação das locomotivas, levando-se em conta o grande acréscimo de extensão percorrida.

B) CARROS

Carros	Série	Quantidade	Estado de conservação			
			Bom	Regular	Mau	Em reparação
Reservados.....	E	2	2	—	—	—
1ª classe.....	A	5	3	1	—	1
2ª classe.....	B	5	3	1	—	1
Mixtos.....	AB	2	1	1	—	—
Correio e bagagem.....	C	6	3	1	2	—
Total.....	—	20	12	4	2	2

Foram entregues ao Tráfego, no dia 7 de Setembro, os carros A 4 e B 4, que permaneciam nas Oficinas, recebendo reparação geral, desde o mês de Agosto de 1937. Embora classificados em reparação geral, os serviços efetuados nestes carros constituíram, na carroceria, uma nova construção, que, aliás, pelo seu perfeito acabamento muito recomenda o pessoal da secção de carpintaria.

Entraram no mês de Outubro nas Oficinas, afim de serem reconstruídos, os carros A 5 e B 5.

A situação dos carros, quanto ao estado de conservação, comparada com a do último biênio, nos dá o seguinte resultado:

Anos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1936.....	45 %	30 %	15 %	10 %
1937.....	50 %	20 %	15 %	15 %
1938.....	60 %	20 %	10 %	10 %

C) VAGÕES

Vagões	Serie	Quant.	Estado de conservação			
			Bom	Regular	Mau	Em reparação
Gaiolas.....	H	14	10	3	—	1
Gondolas.....	G	18	12	6	—	—
Pranchas.....	P	14	10	4	—	—
Pranchas de borda.....	PB	2	2	—	—	—
Pranchas de lenha.....	PL	8	8	—	—	—
Vagões fechados.....	V	68	46	12	8	2
Vagões para automoveis...	VA	1	1	—	—	—
Vagões coletores.....	VC	8	4	2	2	—
Vagões para inflamaveis...	VI	13	10	2	1	—
Total.....	—	146	103	29	11	3

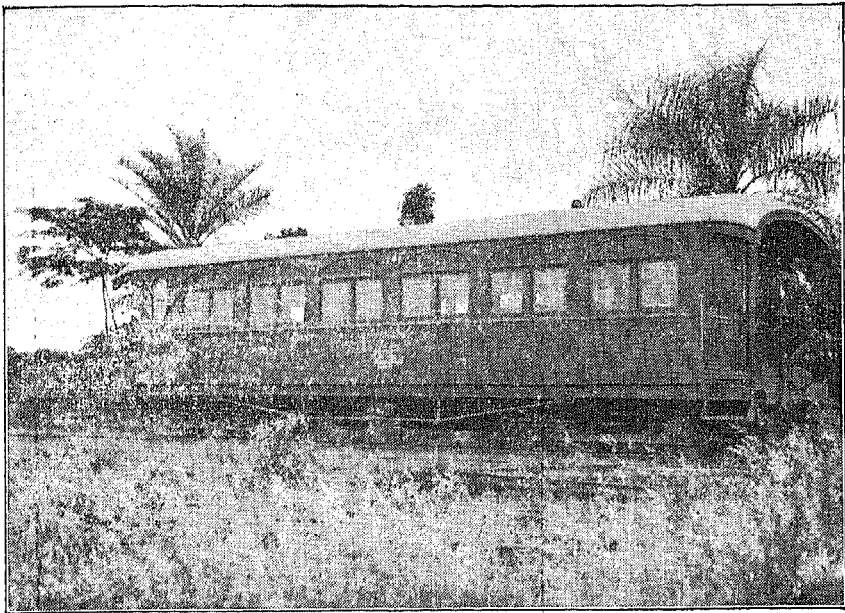
As antigas pranchas P 116, P 117 e P 118, foram transformadas em gondolas G 203, G 204 e G 205, tendo ainda passado para o prefixo PL, as pranchas P 119, P 120 e P 121, adaptadas ao transporte de lenha.

Foram incorporados ao Tráfego, no mês de Dezembro, 9 vagões de aço, fechados, para inflamaveis, de 25 toneladas (Dyle-Louvain), adquiridos no exercicio de 1938.

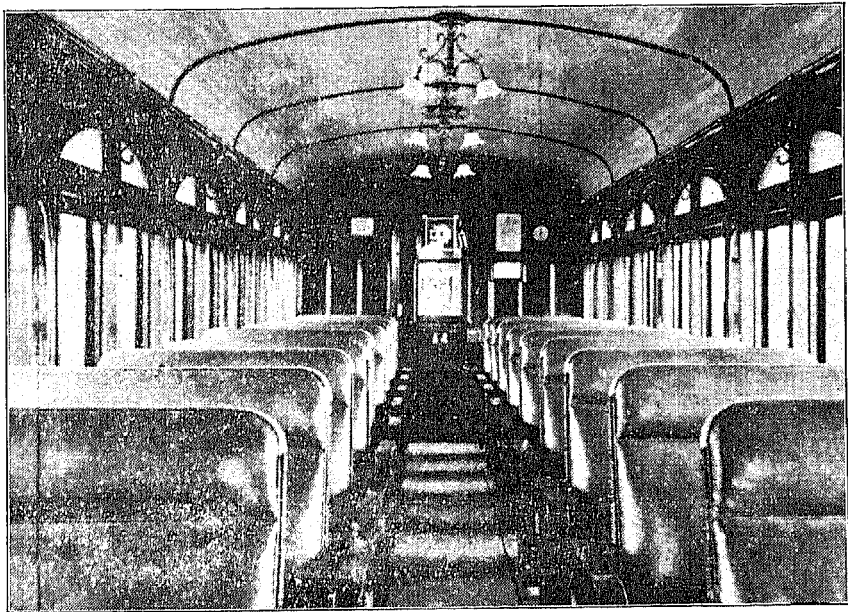
Foi tambem excluida da relação supra, uma prancha de 18 toneladas, cuja baixa do patrimonio foi solicitada.

Anos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1936.....	48 %	33 %	16 %	3 %
1937.....	62 %	31 %	5 %	2 %
1938.....	71 %	20 %	7 %	2 %

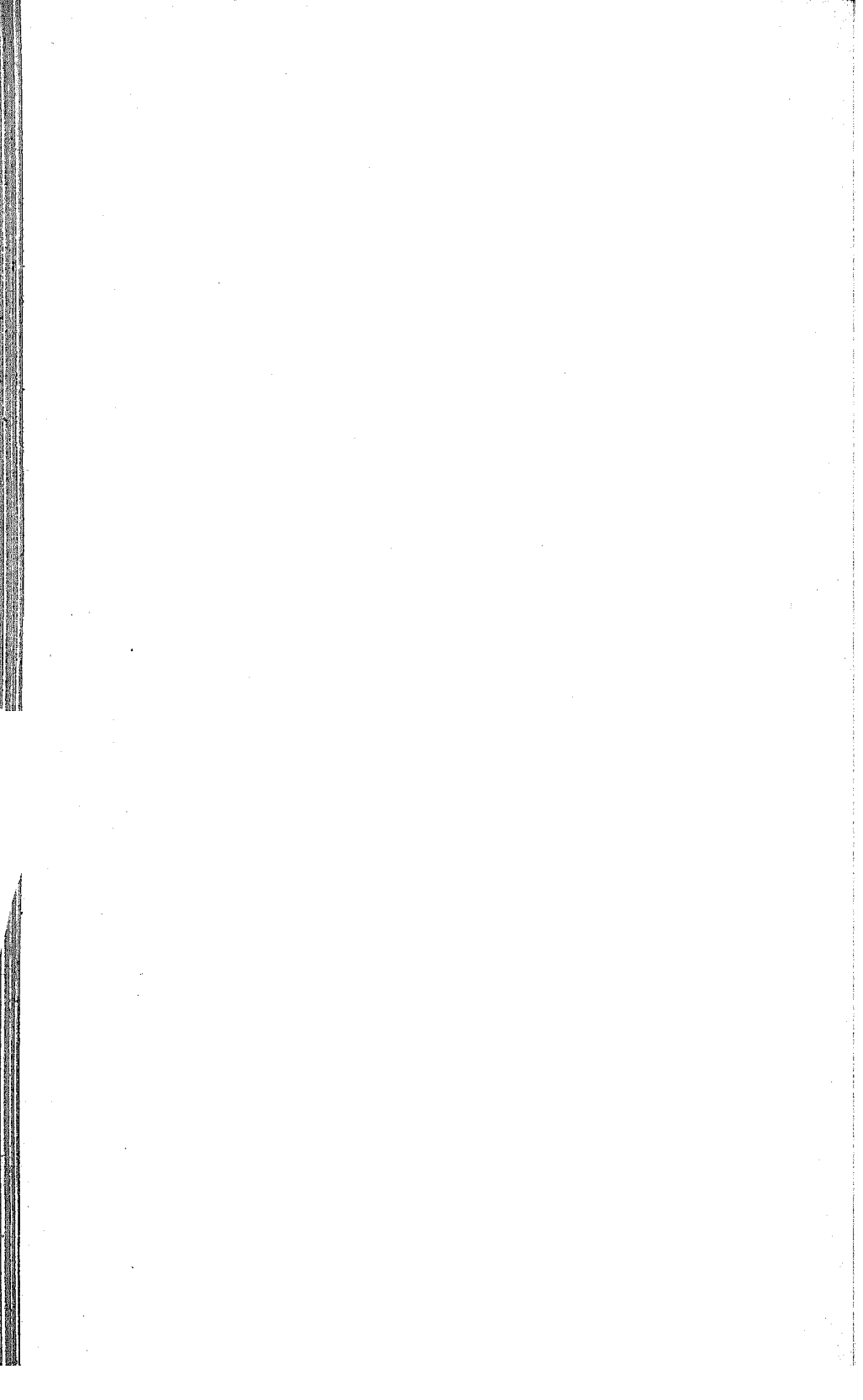
Ao findar-se o exercicio de 1938, o estado do material teve sensível melhora, como se verifica pelos quadros supra. É justo consignar-se quanto contribuíram para isso o esforço e a dedicação do chefe e dos operarios das Oficinas da Locomoção.



*Carro de 1ª classe totalmente reconstruído nas oficinas da Locomoção.
Aspecto externo*



*Carro de 1ª classe totalmente reconstruído nas oficinas da Locomoção.
Aspecto interior*



OFICINAS

A despesa de material foi acrescida, o que se justifica em face do encarecimento da despesa de custeio, proveniente do maior número de reparações, do aumento da produção industrial, da montagem de vagões e dos serviços prestados às demais divisões.

O quadro a seguir demonstra, comparativamente, as despesas do triênio :

Anos	Pessoal	Material	Total
1936.....	288:779\$742	287:423\$701	576:203\$443
1937....	356:983\$000	325:735\$800	682:718\$800
1938.....	358:997\$200	594:687\$500	953:684\$700

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Reparações	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Gerais.....	10	(1) 10	12	141:921\$100	157:718\$400	178:227\$200
Médias.....	3	(2) 2	4	10:504\$900	11:244\$600	21:975\$900
Correntes.....	183	181	189	28:972\$000	21:985\$600	44:406\$900
Totais.....	196	193	205	181:398\$000	190:948\$600	244:610\$000

(1) Locomotivas que receberam reparação geral: 1, 2, 11, 102, 201, 202, 203, 204, 302, 303, 304 e 401.

(2) Locomotivas que receberam reparação média: 101, 103, 106 e 301.
Como se vê, aumentou bastante o numero de reparações, inclusive o das geraes.

CUSTO E TEMPO MÉDIO DE UMA REPARAÇÃO GERAL

Anos	Tempo médio	Custo médio
1936.....	1,2 meses	14:192\$110
1937..	1,2 meses	15:771\$840
1938.....	1 mês	14:852\$266

O custo da reparação geral de locomotivas, teve um decréscimo de 919\$574, em virtude do aumento da produção.

REPARAÇÃO DE VEÍCULOS

Reparações	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Gerais.....	25	22	12	40:731\$400	93:431\$500	155:438\$100
Médias.....	17	9	28	29:138\$100	30:487\$500	98:940\$600
Correntes.....	392	415	431	31:828\$700	45:691\$500	93:030\$700
Totais.....	434	446	471	101:698\$200	169:610\$500	347:409\$400

No custo das reparações de veículos nota-se um aumento de 177:798\$900, de vido ao maior numero de reparações de carros de passageiros, sendo 4 gerais e 12 médias.

Necessario se torna esclarecer que, nos dados relativos a 1938, foram accrescidos aos preços de mão de obra, nos diversos serviços da Divisão, os salarios correspondentes aos dias feriados, domingos, etc.

CONSERVAÇÃO DE VEÍCULOS

Anos	Despêsa
1936	76:835\$300
1937.....	63:520\$500
1938.....	43:218\$600

CONSUMO DE ÓLEO, ESTÔPA, QUEROZENE, ETC. NA CONSERVAÇÃO
DE VEÍCULOS

A) CONSUMO TOTAL

Espécie	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Óleo de carro (lt.).....	415	146	233	703\$600	241\$137	420\$381
Querozene (litro).....	50	76	41	58\$249	98\$237	47\$122
Estôpa (quilo).....	39	35	16	54\$910	71\$050	30\$884
Graxa (quilo).....	52	35	42	103\$600	70\$340	75\$057
Graxa S. K. F. (quilo)..			105	—	—	924\$210
Enchimento (quilo).....	2.718,6	4.150	3.163	5:470\$735	7:691\$071	5:878\$828
Totais.....	3.274,6	4.442	3.600	6:391\$094	8:171\$835	7:376\$482

B) CONSUMO POR 1.000 VEÍCULOS-QUILÔMETRO

Espécie	Por 1.000 veículos-quilômetro								
	Quantidade			Custo			Custo da unidade		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Óleo (litro).....	1,160	0,047	0,065	\$272	\$078	\$117	1\$695	1\$651	1\$804
Querozene (litro)..	0,019	0,024	0,011	\$023	\$031	\$013	1\$165	1\$292	1\$149
Estôpa (quilo)....	0,015	0,011	0,045	\$021	\$022	\$087	1\$408	2\$030	1\$930
Graxa (quilo)....	0,021	0,011	0,012	\$040	\$022	\$021	1\$992	2\$009	1\$787
Graxa S. K. F. (kg)	—	—	0,029	—	—	\$255	—	—	8\$802
Enchimento (quilo)	1,075	1,354	0,886	2\$113	2\$508	1\$647	1\$967	1\$853	1\$859

Custo total por 1.000 locomotivas-quilômetro :

1936.....	2\$469
1937.....	2\$674
1938.....	3\$505

TRAÇÃO

NÚMERO E PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Ano	Numero médio			Percurso							
	Tráfego remunerado	Serviço de lastro e outros	Total	Tráfego remunerado	Serviço de lastro e outros	Total	Anual médio		Médio diário		
							remunerado	não remunerado	Tráfego remunerado	Não remunerado	Total
1936	7,0	4,2	11,2	462.266 Trens	105.198 Trens	746.232	80.205	43.999	220	121	182
				59.785 Manob.	59.225 Manob.						
1937	9,3	2,2	11,5	546.140 Trens	82.643 Trens	820.857	71.107	72.528	191	198	195
				73.278 Manob.	60.855 Manob.						
1938	9,5	2,5	12,0	612.897 Trens	91.994 Trens	930.817	84.441	51.448	231	141	212
				143.410 Manob.	9.961 Manob.						
				561.434							

O número médio de locomotivas em serviço efetivo corresponde a :

$$\frac{12 + 100}{20} = 60\%$$

No tráfego remunerado o número médio de locomotivas em serviço, assim se discrimina: locomotivas em manobras 1,0, nos trens, inclusive sob pressão, 8,5. O percurso anual médio dessas locomotivas se desdobra em: manobras 6.938; trens e sob pressão 77.503. O percurso médio diário em: manobras 19; trens e sob pressão 212.

Percursos das locomotivas em serviço efetivo, durante o ultimo triênio :

Locomotivas	Percurso		
	1936	1937	1938
1.....	42.791	37.361	28.297
2.....	30.722	38.980	32.313
11.....	32.760	16.282	31.520
101.....	26.201	44.527	39.877
102.....	40.705	44.317	33.960
103.....	47.995	45.186	45.884
104.....	38.745	31.047	37.846
105.....	31.357	31.183	51.133
106.....	37.379	30.985	33.208
107.....	43.050	45.695	48.953
201.....	38.171	40.281	41.155
202.....	35.319	36.460	46.974
203.....	34.556	35.831	39.400
204.....	20.162	45.773	42.582
301.....	63.357	51.626	54.690
302.....	51.256	53.309	52.857
303.....	44.248	57.373	40.964
304.....	36.501	49.252	60.022
401.....	50.957	85.125	76.791
402.....	—	264	92.391
Total.....	746.232	820.857	930.817

O percurso das locomotivas Mallet 401 e 402 (tipo 2-6-6-2), continúa sendo duplicado em vista da sua equipagem.

As locomotivas que fizeram maior percurso foram :

1936	— Locomotiva 301, com 63.357	Km.
1937	{ Locomotiva 304, com 57.373	«
	{ Locomotiva 401, com 85.125	«
1938	{ Locomotiva simples 304, com 60.022	«
	{ Locomotiva articulada 402, com 92.391	«

As locomotivas que fizeram menor percurso foram :

1936	— Locomotiva 204, com 20.162	Km.
1937	{ Locomotiva simples 11, com 16.282	«
	{ Locomotiva articulada 402, com 264	«
1938	— Locomotiva 11, com 28.297	«

LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO, EM DEPOSITO E EM REPARAÇÃO GERAL
E MÉDIA, DURANTE O EXERCÍCIO DE 1938

Locomotivas	Dias em			Total de dias
	serviço do Tráfego	deposito	reparação geral e média	
	1938			
1.....	182	114	69	365
2.....	240	48	77	365
11.....	218	89	58	365
101.....	217	126	22	365
102.....	216	109	40	365
103.....	239	105	21	365
104.....	311	54	—	365
105.....	258	107	—	365
106.....	241	98	26	365
107.....	260	105	—	365
203.....	175	147	43	365
204.....	192	142	31	365
201.....	193	124	48	365
202.....	171	158	36	365
301.....	215	116	34	365
302.....	205	130	30	365
303.....	154	173	38	365
304.....	228	114	23	365
401.....	215	119	31	365
402.....	252	113	—	365
Total.....	4.382	2.291	627	7.300

A locomotiva 104, não sofreu reparação geral ou média e fez mais dias de serviço.

COMBUSTIVEL

O consumo de combustível pelas locomotivas foi o seguinte :

Ano	Lenha consumida		Consumo por 100 locomotivas-km.	
	Quantidade	Custo	Quantidade	Custo
1936.....	47.564	255:839\$077	6,4	34\$284
1937.....	53.701	334:628\$319	6,5	40\$765
1938.....	65.811	490:090\$987	7,1	52\$651

Consumo médio mensal: $\frac{65.811}{12} = 5.484$

Saldo para 1939: 10.158 M 3.

Comparamos abaixo a despesa de combustível consumido pelas locomotivas com as despesas de custeio da locomoção e da Estrada:

Ano	Sôbre a despesa	
	da Divisão	da Estrada
1936.....	21,7 %	6,9 %
1937.....	24,8 %	8,6 %
1938.....	31,1 %	11,3 %

CONSUMO DE LUBRIFICANTES, QUEROZENEE ESTÔPA, PELAS LOCOMOTIVAS

A) TOTAL

Espécie	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Óleo cilin. (v. saturado) (lt.)	3.877	4.183	2.662	5:862\$139	7:897\$580	5:120\$600
Óleo de cilindro (Vapor super-aquecido).....	1.999	1.945	4.146	5:231\$069	5:665\$568	13:632\$140
Óleo de máquina (litro).....	5.014	5.383	6.203	8:135\$202	8:715\$220	11:170\$233
Querozene (litro).....	349,5	510	565,5	401\$123	585\$550	638\$725
Estôpa (Quilo).....	633	527	588,5	872\$200	858\$300	1:099\$685
Enchimento (Quilo).....	17	131	424	34\$675	256\$307	792\$424
Graxa (Quilo).....	131	52	24	237\$718	167\$454	76\$076
Graxa S. K. F. (Quilo)....	—	—	—	—	—	—
	12.020,5	12.731	14.613	20:774\$126	24:145\$979	32:529\$883

Na quantidade de 4.146 litros de óleo de cilindro, vapor super-aquecido, estão incluídos 2.738 litros utilizados em locomotivas de vapor saturado, correspondendo ao custo de 9:002\$544.

B) — POR 1.000 LOCOMOTIVAS-KILÔMETRO

Espécie	Quantidade			Custo		
	1936	1937	1938	1936	1937	1938
Óleo (litro)	14,593	14,023	13,978	25\$767	27\$134	32\$149
Querozene (litro)	0,468	0,621	0,608	\$538	\$714	\$687
Estôpa (kilo)	0,848	0,642	0,632	1\$169	1\$045	1\$181
Enchimento (kilo).....	0,023	0,015	0,046	\$046	\$029	\$086
Graxa (kilo).....	0,175	0,063	0,026	\$319	\$202	\$082
	—	—	—	27\$839	29\$124	34\$185

CONSUMO DE QUEROZENE E ESTÔPA NA LIMPESA DAS LOCOMOTIVAS
NO DEPÓSITO DE MÁQUINAS DE ARAGUARI

Espécie	Quantidade		Custo	
	1937	1938	1937	1938
Estôpa (quilo)	1.209	1.424	1:960\$400	2:659\$358
Querozene (litro)	427	489	490\$700	562\$350

NO DEPÓSITO DE IPAMERÍ

Espécie	Quantidade		Custo	
	1937	1938	1937	1938
Estôpa (quilo)	914	1.249	1:472\$946	2:369\$170
Querozene (litro)	389	379	443\$300	435\$850

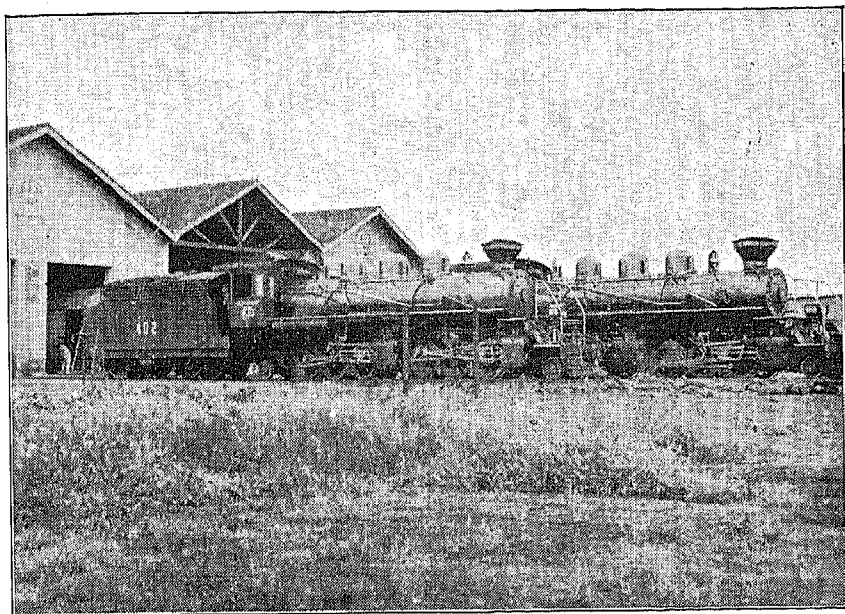
CONSUMO DE COMBUSTIVEL, ÓLEO, QUEROZENE E ESTÔPA,
PELAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas	Lenha M. ³	Óleo de cilindro		Óleo de máquina	Quero- zene	Estôpa
		Vapor saturado	Vapor super- aquecido			
1938						
1.....	1.269	92	119	190	17	14
2.....	1.766	213,5	114	215	—	0,5
11.....	2.340	237	152	194	—	0,5
101.....	3.292	224	90	265	38	41
102.....	2.426	128	125	213	34	34
103.....	3.223	196	138	282	27	44,5
104.....	2.336	168	86	267	25	28
105.....	3.377	209	140	298,5	38	43
106.....	2.261	160	98	221	37	38
107.....	3.489	226,5	121	281	45	45
201.....	4.213	144	134	246	34,5	28
202.....	4.280	260	101	276	24	24
203.....	4.430	200	90	278	34	38
204.....	3.908	204	124	290	21	22
301.....	3.462	—	372	411	26	27
302.....	3.274	—	361	392	25	25
303.....	2.235	—	263	302,5	19	14
304.....	4.054	—	378	446	29	29
401.....	4.503	—	548	543	45	45
402.....	5.673	—	592	592	47	48
Totais.....	65.811	2.662	4.146	6.203	565,5	588,5

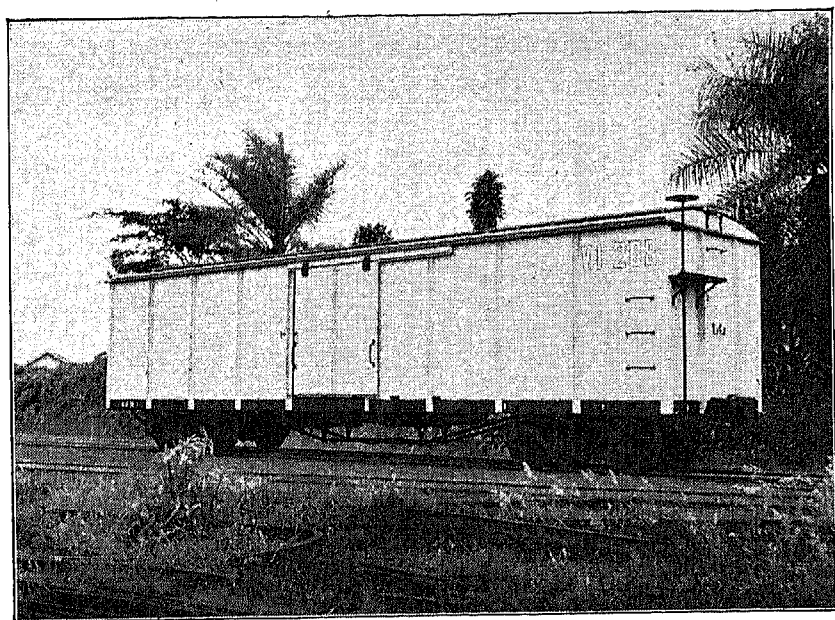
PERCURSO FEITO PELOS MAQUINISTAS E AJUDANTES DE MAQUINISTAS
QUE CONDUZIRAM TRENS

Nomes	Categorias	Percurso
Anthero Alves.....	Maquinista classe F.....	51.571
Francisco Alves dos Santos.....	« « F.....	51.497
Manoel Rodrigues Parada.....	« « F.....	47.484
Augusto Maia.....	« « E.....	54.720
Clarindo Lucio.....	« « E.....	40.893
José dos Santos.....	« « E.....	56.613
Theodozino Ribeiro.....	« « E.....	52.725
Theodolino Ribeiro.....	« « D.....	60.248
Damino Fava.....	Artífice de 5ª classe.....	31.248
João Alves Pereira.....	Aux. Tech. 5ª «.....	2.000
Antonio Mesquita.....	Ajud. Maq. 4ª «.....	44.521
Benedicto Odorico.....	« « 4ª «.....	52.090
José Antonio Ribeiro.....	« « 4ª «.....	70.485
José Paranhos.....	« « 4ª «.....	48.294
Joaquim Pereira.....	« « 4ª «.....	26.909
Antonio Felix da Silva.....	« « 5ª «.....	34.640
Graciano Alves.....	« « « «.....	25.075
Gerson Coimbra da Silva.....	« « « «.....	1.432
Leolino Ignacio.....	« « « «.....	30.330
Manoel Cadima.....	« « « «.....	55.258
Raymundo Torres.....	« « « «.....	15.988
Victor Thomaz da Silva.....	« « « «.....	1.600
Manoel Modesto da Silva.....	Trabalhador 1ª «.....	13.280
Pedro Luzia.....	« « «.....	10.780
Angelo Barbeitos.....	« 2ª «.....	936
Luiz Fracon Sobrinho.....	« « «.....	7.171
Manoel Alves.....	Operario.....	31.798
Sebastião Ribeiro.....	«.....	11.231
Total.....		930.817

O maquinista João Fernandes aposentou-se em 1º de Maio de 1938,



*Locomotivas da série 400 — Mallet — do fabricante
The Baldwin Locomotive Works*



Vagão para o transporte de inflamáveis, dos 9 adquiridos em 1938, de fabricação da Societé Anonyme de la Dyle, montado nas oficinas da Locomoção



Balancete da despesa
da
III Divisão - Locomoção

III DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Stock em 31 de Dezembro de 1937..	—	474:573\$0	474:573\$0	
Fôlhas de pessoal:				
Titulados.....	156:231\$6	—	156:231\$6	
Abono.....	20:631\$1	—	20:631\$1	
Direitos adquiridos.....	3:242\$2	—	3:242\$2	
Diárias.....	99\$0	—	99\$0	
Mensalistas.....	421:192\$1	—	421:192\$1	
Diaristas.....	65:267\$5	—	65:267\$5	
Extraordinários (mensalistas)...	31:165\$4	—	31:165\$4	
Extraordinários (diaristas).....	2:352\$2	—	2:352\$2	
Recebido do Almoxarifado.....	—	1.668:905\$1	1.668:905\$1	
Recebido da 4ª Divisão.....	—	1:451\$6	1:451\$6	
Produção industrial.....	—	241:364\$6	241:364\$6	
Material arrecadado.....	—	37:643\$5	37:643\$5	
Contas de energia elétrica.....	—	30:879\$5	30:879\$5	3.154:998
Transporta.....	700:181\$1	2.454:817\$3		3.154:998

(1) Inclusive trens de lastro para a Construção e Aparelhamento.

BALANCETE DA DESPESA — 1938

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial:				
Escritório Central da Divisão.....	47:706\$7	678\$2	48:384\$9	
Armazem de materiais da Divisão	8:985\$1	741\$0	9:726\$1	
Tração (I).....	264:321\$2	529:744\$9	794:066\$1	
Depósito da Tração de Araguari..	10:330\$9	1:297\$3	11:628\$2	
Depósito da Tração de Ipameri...	9:840\$0	105\$0	9:945\$0	
Reparação de locomotivas.....	117:371\$1	127:238\$9	244:610\$0	
Reparação de carros.....	96:237\$3	117:350\$6	213:587\$9	
Reparação de gondolas.....	14:616\$6	15:556\$3	30:172\$9	
Reparação de gaiolas.....	16:112\$8	12:981\$3	29:094\$1	
Reparação de pranchas.....	1:904\$6	5:354\$3	7:258\$9	
Reparação de vagões.....	38:203\$5	29:092\$1	67:295\$6	
Custeio das oficinas.....	17:760\$0	1:326\$2	19:086\$2	
Conservação de veículos.....	9:524\$3	33:694\$3	43:218\$6	
Conservação de iluminação.....	3:779\$6	9:109\$3	12:888\$9	
Energia elétrica.....	—	30:879\$5	30:879\$5	
Serviços prestados pela 4ª Divisão	—	272\$5	272\$5	1.572:115\$4
Patrimônio:				
9 vagões para inflamáveis, preço aquisitivo.....	—	499:500\$0	499:500\$0	
Montagem dos vagões acima	4:179\$3	1:450\$1	5:629\$4	
1 aparelho para limpeza de locomotivas.....	—	11:400\$0	11:400\$0	
2 motores nº 731.039 de 15 HP....	—	4:374\$0	4:374\$0	
2 motores nº 733.256 de 20 HP....	—	5:192\$0	5:192\$0	
1 motor com chave nº 1.410 de 4 HP	—	838\$0	838\$0	
4 macacos nº 98.....	—	764\$0	764\$0	
1 macaco "Simplex".....	—	618\$0	618\$0	
1 macaco hidráulico.....	—	5:661\$0	5:661\$0	
2 macacos.....	—	3:500\$0	3:500\$0	
1 macaco de aço.....	—	618\$6	618\$6	
1 máquina de furar a frio.....	—	13:480\$0	13:480\$0	
1 máquina de atarrachar.....	—	15:400\$0	15:400\$0	
1 máquina de somar "Continental" nº 24.948.....	—	2:194\$0	2:194\$0	
1 máquina de escrever "Remington" nº 340.063.....	—	3:832\$0	3:832\$0	
1 máquina de calcular "Triplitor" nº 84.289.....	—	3:390\$0	3:390\$0	
1 plaina limadora de alta velocidade	—	32:400\$0	32:400\$0	
1 torno mecânico K. L. O. P. P.	—	26:200\$0	26:200\$0	
1 torneira a ar nº 86.287.....	—	161\$6	161\$6	
1 trena de aço de 20 metros.....	—	140\$0	140\$0	
Transporta.....	660:873\$0	1.546:535\$0	635:292\$6	1.572:115\$4

III DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

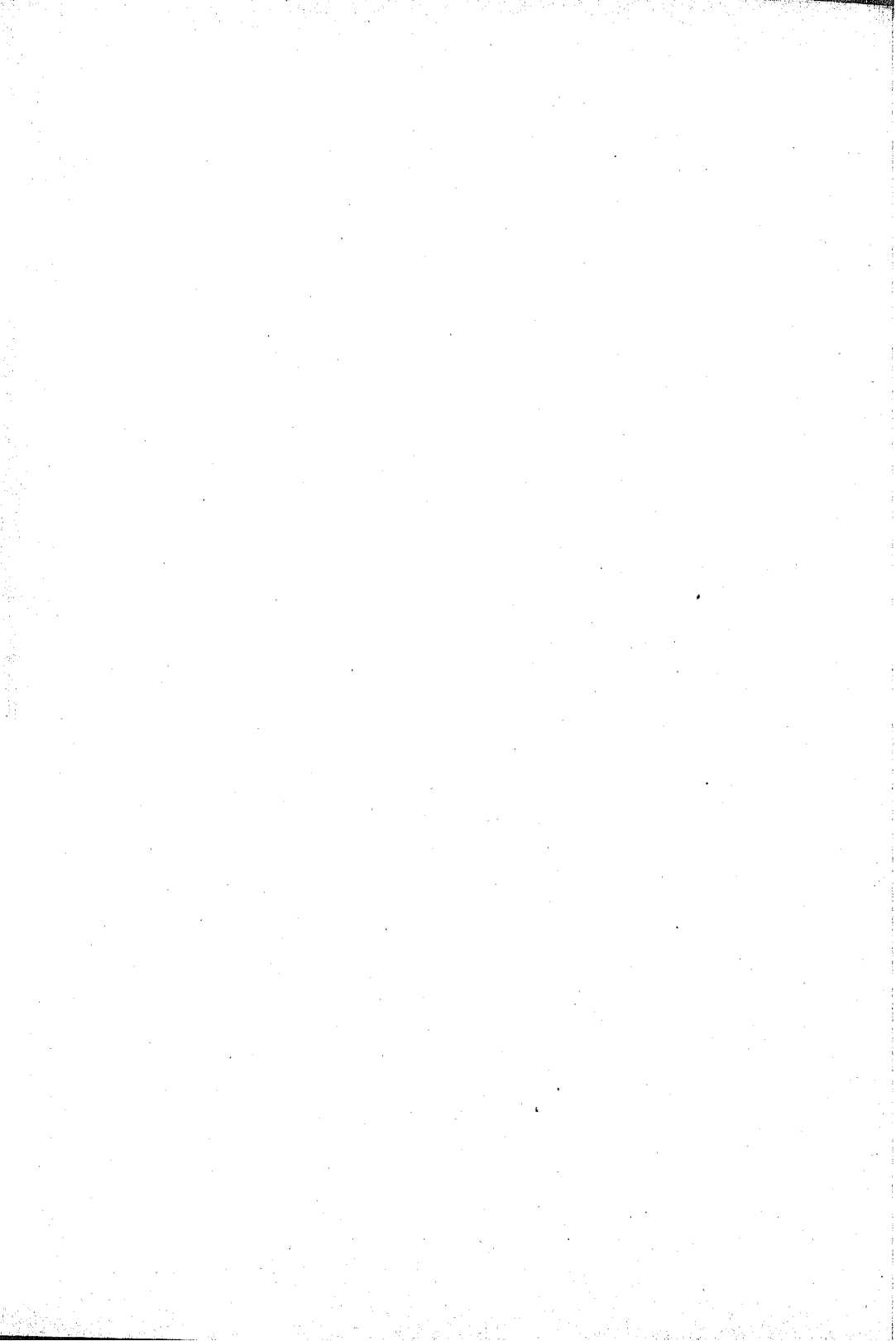
ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	700:181\$1	2.454:817\$3		3.154:998\$4
Total	700:181\$1	2.454:817\$3		3.154:988\$4

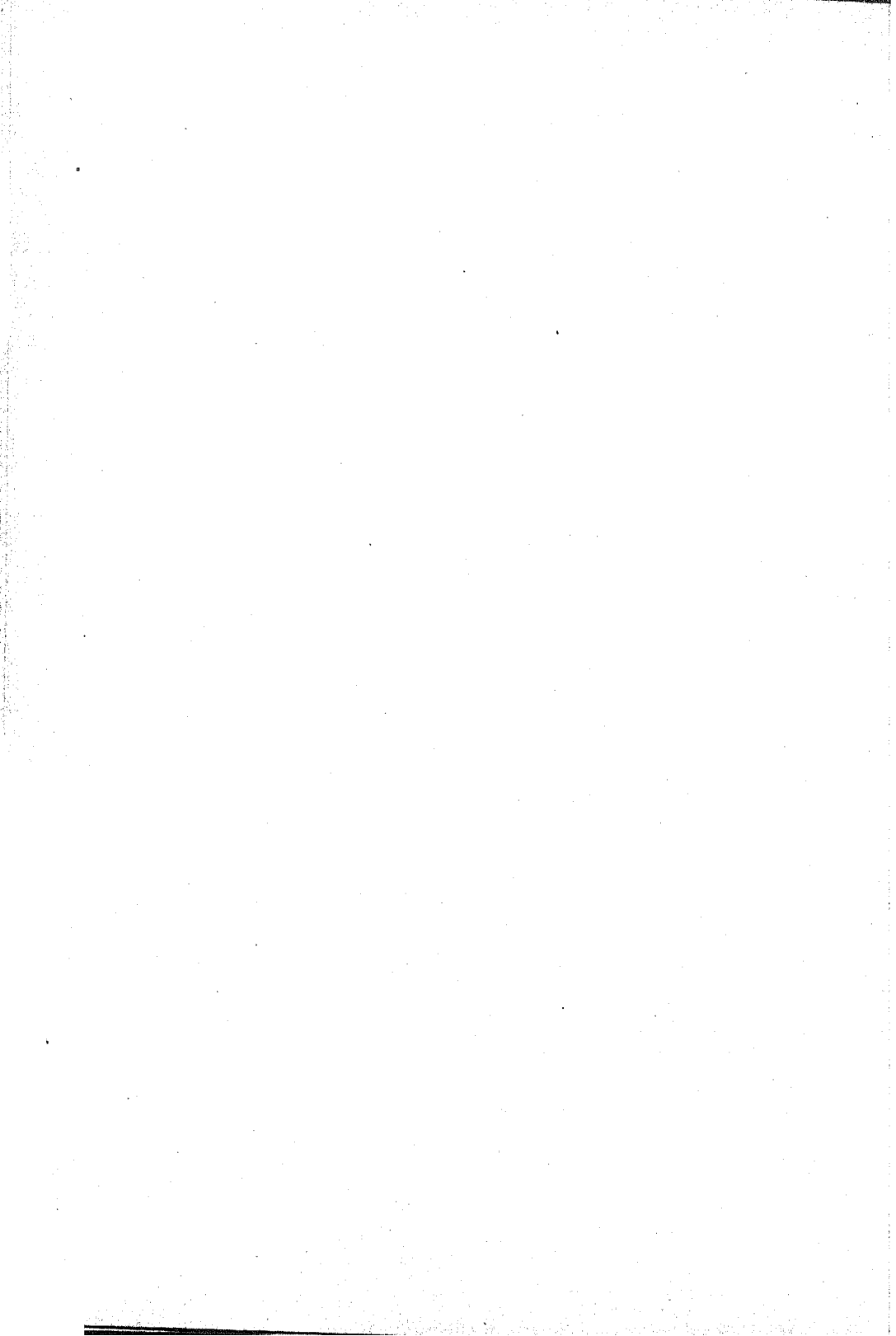
BALANCETE DA DESPESA — 1938

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte.....	660:873\$0	1.546:535\$0	635:292\$6	1.572:115\$4
1 voltmetro "Stone" n° 6-0-6.....	—	264\$0	264\$0	
1 relógio de parede.....	—	183\$8	183\$8	
1 amperômetro.....	—	249\$0	249\$0	
Ferramentas, etc.....	—	1:525\$4	1:525\$4	
Sobresalentes para carros.....	—	37:194\$2	37:194\$2	
Sobresalentes para vagões.....	—	13:380\$4	13:380\$4	
Sobresalentes para locomotivas...	—	3:190\$7	3:190\$7	691:280\$1
Serviços para outras divisões:				
1ª Divisão.....	1:950\$5	4:316\$8	6:267\$3	
2ª Divisão.....	758\$7	15:571\$9	16:330\$6	
4ª Divisão.....	4:280\$9	26:306\$0	30:586\$9	
5ª Divisão (Construção).....	237\$8	2:876\$1	3:113\$9	56:298\$7
Serviços para particulares.....	1:097\$7	974\$2	2:071\$9	2:071\$9
Produção industrial.....	30:982\$5	210:382\$1	241:364\$6	241:364\$6
Saldo para o exercício de 1939...	—	591:867\$7	591:867\$7	591:867\$7
Total.....	700:181\$1	2.454:817\$3	591:867\$7	3.154:998\$4



IV DIVISÃO-LINHA



IV DIVISÃO - LINHA

A medida governamental autorizando esta Estrada a realizar pela verba de aparelhamento as despesas com a substituição de dormentes, veio contribuir grandemente para a melhoria geral dos serviços da Estrada e, notadamente, os da Via Permanente.

Iniciou-se, assim, o serviço de restauração da linha com a substituição, aproximadamente, da quarta parte do número total de dormentes em toda a sua extensão, ou mais de 50% do que se fazia necessário substituir para torná-la uma via perfeita.

Além disso, permitiu essa verba fossem feitos com a verba ordinária reparos em estações e outros edifícios, bem como diversos serviços cuja discriminação será encontrada nos dados a seguirem.

PESSOAL

Nos últimos três anos tem sido o seguinte o pessoal que vem servindo na Linha:

Anos	Séde	Via permanente	Serviço da Divisão	Total	Trabalho por quilômetro
1936.....	8	215	35	258	0,43
1937.....	18	210	15	243	0,38
1938.....	16	185	12	213	0,37

A despesa efetuada com o pessoal supra, foi, nestes três últimos anos, a seguinte:

1936.....	826:294\$000
1937.....	856:623\$800
1938.....	806:582\$400

O trecho Leopoldo Bulhões-Anapolis, ainda conservado em 1938 pela Construção, não figura nas relações acima.

CADASTRO

Pouco mais foi possível fazer-se em relação a este serviço, porquanto outros trabalhos de natureza inadiável exigiram da secção técnica uma atenção mais constante.

VIA PERMANENTE

De um modo geral, o estado da linha melhorou sensivelmente com a substituição feita durante o ano no trecho a cargo da Via Permanente (Araguari-Leopoldo Bulhões e ramal) de 164.918 dormentes, dos quais a maior parte foi empregada nas duas primeiras secções, onde maior era a necessidade dessa troca, não só pelo estado precário do material substituído, como também pelas exigências determinadas pelas más condições técnicas da linha.

O número de acidentes atribuídos á Linha durante o ano foi menor que no anterior, muito embora tenha havido um tráfego muito mais intenso e sómente em Abril tenha sido iniciada a substituição em grande escala dos dormentes a que nos referimos.

Em 1937, foi feita, em toda a linha, substituição de apenas 31.800 dormentes, o que demonstra o precário estado em que a mesma se encontrava.

Dos 164.918 dormentes a que nos referimos, 54.561 foram adquiridos por conta da verba do tráfego e os restantes 110.357 pela verba de aparelhamento.

Acrescidos aos dormentes mencionados os que se destinaram ao trecho L. Bulhões-Anapolis, a cargo da 5ª Divisão, atingiu a substituição o total de 184.273 dormentes.

EMPEDRAMENTO

Diversos pontos críticos do trecho da serra foram empedrados, havendo outros que necessitam desse melhoramento, o qual vaé sendo atacado.

Além do lastro de pedra feito nesses pontos, prosseguiu-se também o lastramento em terra que era deficiente em quasi toda a extensão da linha.

CERCAS

Foram executados durante o ano 12.604 metros de cerca por particulares, a quem, de acôrdo com as disposições em vigor, foram fornecidos pela Estrada o arame e grampos necessários.

EDIFÍCIOS

Existe organizado um programa de reforma e reconstrução da maioria das casas de turma que se encontram em pessimo estado de conservação. Esse programa que não poudé ser realizado, sel-o-á em 1939.

Entretanto foram feitas diversas obras de urgencia, como sejam : aumento da estação de Araguari e edificio da administração e a construção da tipografia.

Foi ainda construída a casa n. 8 e atacada a de n. 9.

Além desses serviços, foram feitas grandes reparações em 39 edificios, salientando-se os que foram executados na estação de Araguari e na casa de residencia n. 5.

ABASTECIMENTO D'AGUA

Não houve, durante o ano, alteração no serviço de fornecimento de agua. A perfuração do póço tubular, iniciado em 1937, em Anapolis, teve seu serviço paralisado por falta de pessoal habilitado disponível.

TRENS DE LASTRO

Como no ano anterior, a linha lutou com certa dificuldade na organização de

trens de lastro para seus inúmeros serviços, por deficiência de material rodante e de tração.

PONTES

Com exceção da ponte sobre o rio Paranaíba, as demais, bem assim diversos pontilhões, exigem urgente pintura e substituição de dormentes especiais, o que não foi feito este ano por falta de material.

PESSOAL

A despesa total com os serviços da Via Permanente alcançou a importância de 2.224.142\$600, assim discriminadas :

Pessoal.....	806.582\$400
Material.....	1.417.560\$200

O depósito da Linha tem em stock materiais na importância de 152.928\$200. Incluídos na despesa acima estão os serviços e aquisições feitos e levados a conta de patrimônio.

O balancete e quadros que se seguem discriminam toda a mencionada despesa.

DESPESA FEITA COM OS PRINCIPAIS SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO DA LINHA, POR SECÇÕES, DURANTE O ANO DE 1938.

Secções	Nivela- mento	Capina	Reprega- ção (um dormente)	Lastra- mento	Engorda de aterros	Rocada		Substitui- ção de dor- mentes (*)	Juntas apertadas	Valeatas	
						M ²	M ³			novas	limpas
	M. l.			M. l.	M ³	M ²	Um	Uma		M. l.	
1ª	25.461\$5	12.827\$1	14.147\$1	19.690\$3	—	2.300\$6	139.812\$3	6.190\$3	4.188\$6	4.584\$3	
2ª	40.306\$7	19.851\$1	16.286\$3	19.074\$8	—	7.172\$8	132.021\$3	2.905\$9	8.162\$2	8.704\$3	
3ª	30.386\$5	18.702\$9	15.180\$9	15.420\$6	—	4.708\$6	97.795\$4	2.782\$2	4.874\$8	2.996\$4	
4ª	27.558\$8	17.843\$7	13.195\$7	25.177\$4	—	5.757\$0	65.207\$2	5.689\$1	1.824\$2	3.407\$8	
Total..	123.713\$5	69.224\$8	58.810\$0	79.363\$1	—	19.940\$0	444.336\$7	17.567\$5	19.069\$8	19.692\$8	

Estão incluídos no título «Substituição de dormentes», o custo do dormente e a despesa de mão de obra para a sua substituição. Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha 110.357 por conta da verba «aparelhamento» Construção.

DEMONSTRAÇÃO DOS PRINCIPAIS SERVIÇOS FEITOS NA LINHA, POR SECÇÕES, DURANTE O ANO DE 1938.

Secções	Extensão quilo- métrica	Nivela- mento	Capina	Reprega- ção	Lastra- mento	Valeatas		Engorda de aterros	Rocada	Substitui- ção de dor- mentes	Juntas aper- tadas
						novas	limpas				
	Km.	M. l.		Um dor- mente		M. l.	M ²	M ³	M ²	Um	Uma
1ª	97,539	32.632	84.790	22.538	15.675	2.985	4.345	—	18.250	15.922	10.783
2ª	108,803	51.658	131.220	25.946	15.185	5.831	8.250	—	56.900	16.193	5.062
3ª	93,198	38.944	123.630	24.185	12.276	3.474	2.840	—	37.360	11.995	4.846
4ª	102,017	35.320	117.950	21.022	20.043	1.300	3.230	—	45.670	10.451	9.910
Total..	401,557	158.554	457.590	93.691	63.179	13.590	18.665	—	158.180	54.561	30.601

Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha mais 110.357 por conta da verba «aparelhamento», Construção.

MÉDIA QUILOMETRICA, POR SECÇÕES, DOS PRINCIPAIS SERVIÇOS EXECUTADOS NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, DURANTE O ANO DE 1938.

Secções	Nivelamento	Capina	Repreção	Valetas		Engorda de aterros	Roçada	Substituição de dormentes	Lastramento	Juntas abertas
				novas	limpas					
	M. l.	Um	M. l.	M ³	M ²	Um	M. l.	Uma		
1ª	334,55	869,29	231,06	30,60	44,54	—	187,10	163,23	160,70	110,55
2ª	474,78	1.206,03	238,46	53,59	75,82	—	522,96	148,82	139,56	46,52
3ª	417,86	1.326,53	259,50	37,27	30,47	—	400,86	128,70	131,71	51,99
4ª	346,21	1.156,17	206,06	12,74	31,66	—	447,67	102,44	196,46	97,14

Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha mais 110.357 por conta da verba «aparelhamento», Construção.

MÉDIA QUILOMETRICA, POR SECÇÕES, DOS PRINCIPAIS MATERIAIS SUBSTITUÍDOS NA LINHA DURANTE O ANO DE 1938.

Secções	Extensão quilométrica	Dormentes		Grampos		Parafusos		Parafusos tirefonds (*)
		Quantidade	Média quilométrica	Quantidade	Média quilométrica	Quantidade	Média quilométrica	
	Km.	Um	Kgs.	Média quilométrica	Kgs.	Média quilométrica	Kgs.	
1ª	97,539	15.922	163,23	7.248	74,30	2.700	27,68	—
2ª	108,803	16.193	148,82	5.400	49,63	2.750	25,27	—
3ª	93,198	11.995	128,70	3.550	38,90	750	8,04	80
4ª	102,017	10.451	102,44	4.500	43,87	1.000	9,80	—
Totais	401,557	54.561	—	20.698	—	7.200	—	80

(*) Os parafusos tirefonds foram empregados na conservação da ponte sobre o rio Corumbá.

Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha mais 110.357 por conta da verba «aparelhamento», Construção.

CUSTO, POR SECÇÃO, DOS PRINCIPAIS MATERIAIS SUBSTITUIDOS
NA LINHA, DURANTE O ANO DE 1938

Secções	Dormentes	Grampos de linha	Parafusos de linha	Parafusos Tirefonds (*)
	Um (**)	Quilogramos		
1ª	129:812\$3	18:402\$3	1:696\$8	—
2ª	132:021\$8	15:033\$0	2:134\$0	—
3ª	97:795\$4	9:384\$4	582\$0	158\$5
4ª	85:207\$2	11:793\$3	776\$0	—
Totais.....	444:836\$7	54:613\$0	5:188\$8	158\$5

(*) Os parafusos tirefonds foram empregados na conservação da ponte sobre o rio Corumbá.

(**) Está incluída a mão de obra para a respectiva substituição.

Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha mais 110.357 por conta da verba «aparelhamento», Construção.

CUSTO MÉDIO DOS PRINCIPAIS SERVIÇOS EXECUTADOS NA CONSERVAÇÃO
DA LINHA, DURANTE O ANO DE 1938

Designação	Unidade	Quantidade	Custo total	Custo médio unitário	Custo médio de aquisição
Nivelamento.....	M. l.	158.554	123:713\$5	\$780	—
Capina	M. l.	457.590	69:224\$8	\$151	—
Repregação de dormentes....	Um	93.691	58:810\$0	\$627	—
Lastramento.....	M. l.	63.179	79:363\$1	1\$256	—
Valetas novas	M. l.	13.590	19:069\$8	1\$403	—
Valetas limpas.....	M. l.	18.665	19:692\$8	1\$055	—
Roçada.....	M. l.	158.180	19:940\$0	\$126	—
Juntas apertadas.....	Uma	30.601	17:567\$5	\$574	—
Substituição de dormentes....	Um	54.561	444:836\$7	8\$153	6\$785

No custo total dos dormentes, está incluída a despesa de mão de obra para a sua substituição.

DESPESA MÉDIA QUILOMETRICA, FEITA COM OS PRINCIPAIS SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO DA LINHA, DURANTE O ANO DE 1938

Designação	Despesa média
Nivelamento.....	308\$512
Capina.....	172\$630
Repregação de dormentes.....	146\$658
Lastramento.....	147\$912
Valetas novas.....	47\$555
Valetas limpas.....	49\$109
Roçada.....	49\$725
Substituição de dormentes.....	1:109\$318
Juntas apertadas.....	43\$809
Substituição de grampos de linha.....	136\$192
Substituição de parafusos de linha.....	129\$396

DESCARRILAMENTOS OCORRIDOS DURANTE O ANO

Número da Secção	Quantidade	Motivos dos descarrilamentos			
		Defeito da linha	Defeito do material rodante	Outros motivos	Motivos não esclarecidos
1ª	33	8	2	1	22
2ª	55	12	2	2	39
3ª	38	8	3	—	27
4ª	20	8	—	—	12
Total..	146	36	7	3	100

DISTRIBUIÇÃO, POR TURMAS, DOS DORMENTES EMPREGADOS NA LINHA,
DURANTE O ANO DE 1938

Secções	Número da turma	Quantidade (um)	Total por secção	Secções	Número da turma	Quantidade (um)	Total por secção
				Transporte.....			32.115
1ª Secção.....	1	2.660	15.922	3ª Secção.....	16	2.101	11.995
	2	1.300			17	1.085	
	3	1.420			18	1.350	
	4	2.180			19	1.130	
	5	2.112			20	1.007	
	6	1.325			21	1.560	
	7	1.271			22	1.205	
	8	2.271			23	1.415	
	9	1.383			24	1.142	
2ª Secção.....	10	1.172	16.193	4ª Secção.....	25	1.060	10.451
	11	2.170			26	1.085	
	12	2.132			27	1.040	
	13	1.706			28	1.130	
	14	1.790			29	1.310	
	15	1.590			30	1.125	
	1-Ramal	1.245			31	972	
	2-Ramal	1.110			32	833	
	3-Ramal	1.205			33	990	
	4-Ramal	1.021			34	906	
5-Ramal	1.052						
A transportar.....			32.115	Total geral.....			54.561

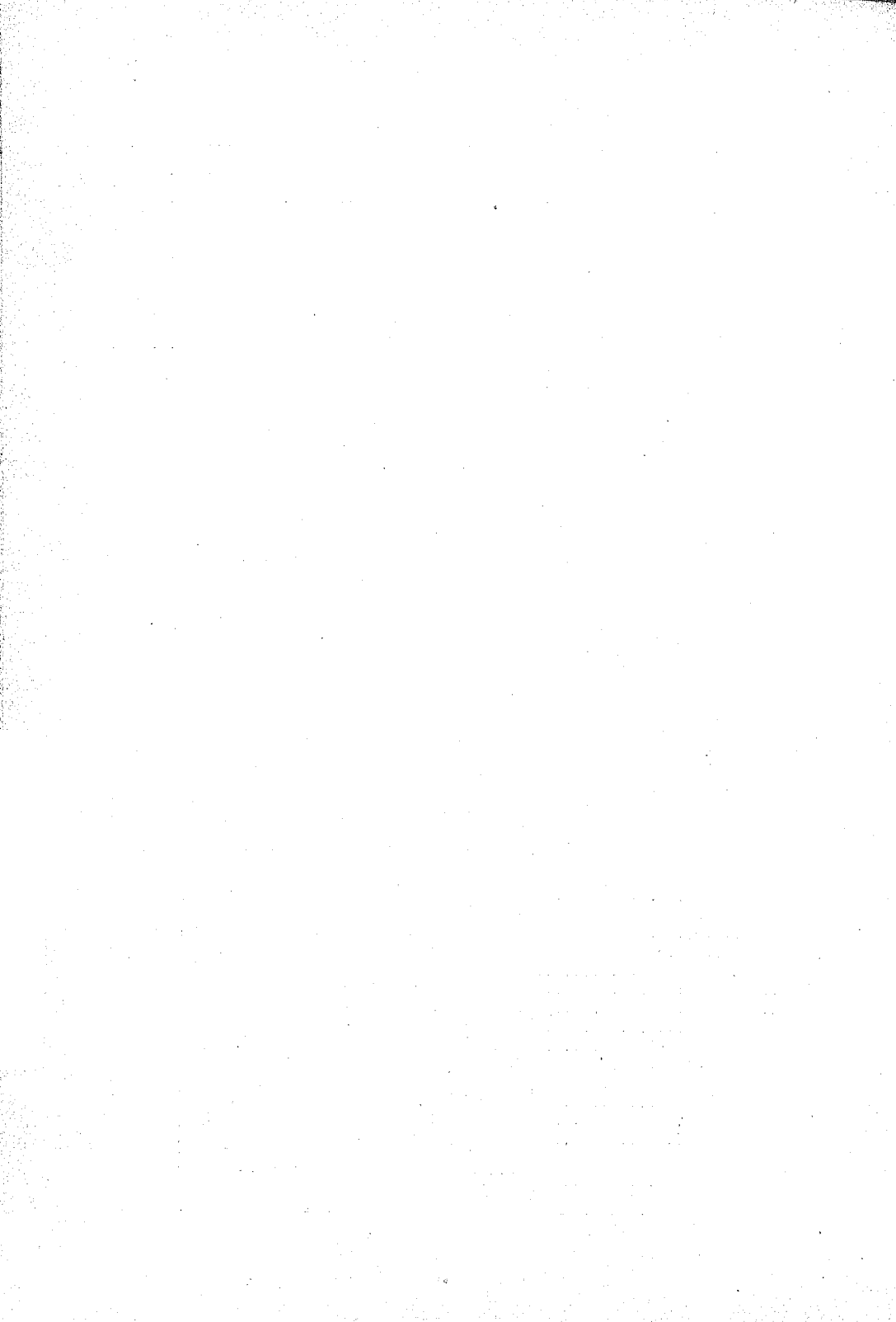
Além dos dormentes constantes neste quadro, foram substituídos em toda a linha 110.357 por conta da verba "aparelhamento", Construção.

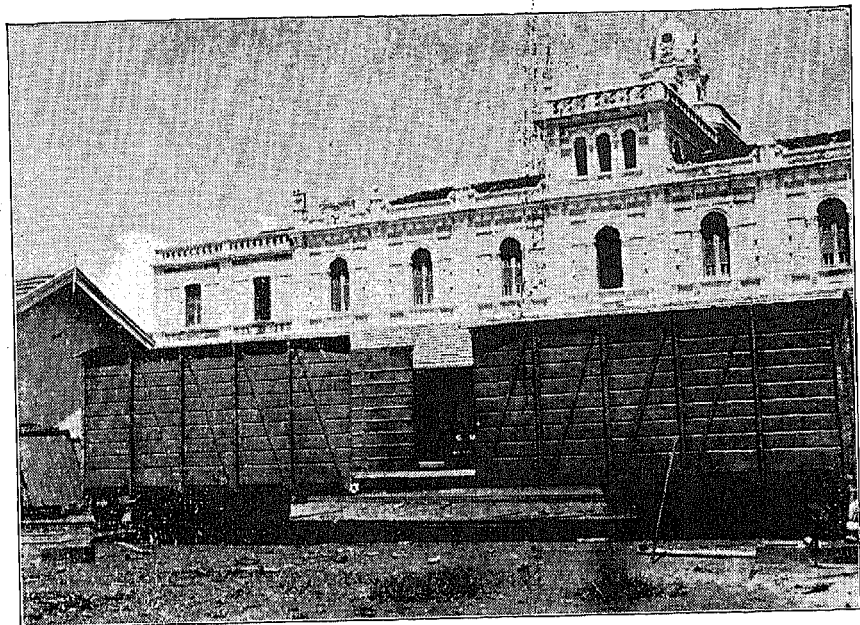
EXTENSÃO TOTAL DAS LINHAS EM TRÁFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1938

Extensão das linhas Araguaí-Leopoldo Bulhões	338.990,00
Extensão das linhas do Ramal Goiandira-Ouvidor.....	46.020,00
Extensão das linhas principais.....	<u>385.010,00</u>
Extensão dos desvios e triangulos.....	16.547,69
Extensão total das linhas em tráfego subordinadas á 4ª Divisão.....	<u>401.557,69</u>
Extensão Leopoldo Bulhões-Anapolis, inaugurada em 7/9/1935 e ainda conservada pela Construção em 1938.....	53.419,00
Extensão total das linhas em tráfego em 31/12/1938.....	<u>454.976,69</u>

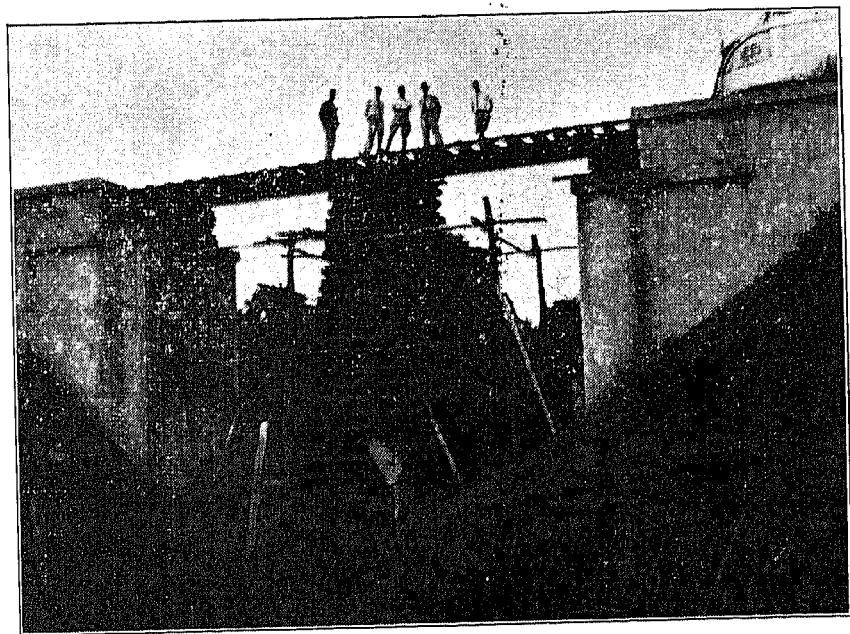
DESVIOS E TRIANGULOS

Estações	Desvios	Triangulos	Total	Observações
	Metros			
Araguaí	3.401,70	741,00	4.142,70	—
Amanhece	326,80	—	326,80	—
Ararapira.....	238,35	908,00	1.146,35	—
Quilômetro 38.....	176,80	—	176,80	—
Engenheiro Bethout.....	504,30	314,50	818,80	—
Anhanguera.....	260,50	—	260,50	—
Quilômetro 57.....	107,00	—	107,00	Particular
Quilômetro 63.....	86,00	—	86,00	Particular
Quilômetro 45.....	45,00	—	45,00	—
Cumari.....	228,60	—	228,60	—
Goiandira	523,24	245,00	768,24	—
Verissimo	303,55	—	303,55	—
Içá	323,05	—	323,05	—
Ipameri.....	682,00	460,00	} 1.488,00	—
Ipameri-Depósito.....	346,00	—		—
Inajá	211,65	—	211,65	—
Quilômetro 187	104,00	—	104,00	—
Urutai.....	226,65	—	226,65	—
Roncador.....	260,70	480,00	740,70	—
Pires do Rio	427,00	—	427,00	—
Pires do Rio	120,00	—	120,00	—
Tapiocanga.....	120,00	—	239,00	—
Ubatan.....	239,00	—	239,00	—
Caraíba.....	317,00	—	317,00	—
Ponte Funda	240,00	—	240,00	—
Vianópolis.....	544,00	572,30	1.116,30	—
Bomfim.....	280,00	—	280,00	—
Leopoldo de Bulhões.....	205,00	510,00	715,00	—
Catalão (ramal).....	287,30	290,50	577,80	—
Catalão (ramal).....	120,00	—	120,00	Particul
Ouvidor (ramal).....	203,00	488,20	691,20	—
Total metros.....	11.538,19	5.009,50	16.547,69	





Vista parcial do edifício da Administração, mostrando a ampliação, concluída em 1938, para a nova secção de Pessoal e tendo à frente um vagão em montagem, dos 8 adquiridos no mesmo ano, do fabricante "The Gregg Car Co."



Via Permanente — Ponte de 11 metros de vão sôbre fogueira de dormentes, para a qual foi adquirida a respectiva superestrutura metálica em 1938



Balancete da despesa
da IV Divisão—Linha

IV DIVISÃO — LINHA

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Stock em 31 de dezembro de 1937.		207:271\$6	207:271\$6	207:271\$6
Fôlhas :				
Titulados.....	93:500\$0	—	93:500\$0	
Diferença de vencimentos	9:200\$0	—	9:200\$0	
Diárias... ..	3:570\$0	—	3:570\$0	
Contratados.....	693:871\$5	—	693:871\$5	
Direitos adquiridos	2:160\$0	—	2:160\$0	802:301\$5
Serviços prestados pela Locomoção.....	4:280\$9	26:306\$0	30:586\$9	30:586\$9
Material fornecido pelo Almojarifado...	—	1.336:910\$8	1.336:910\$8	1.336:910\$8
Transporta	806:582\$4	1.570:488\$4		2.377:070\$8

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial:				
1) — Administração:				
Chefe da Linha, Auxiliar Técnico, Desenhista, Escrivães, etc.	99:217\$0	—	99:217\$000	
Impressos e correspondência	—	3:530\$808	3:530\$808	
2) — Conservação ordinária da linha:				
Mestres de linha	37:120\$0	—	37:120\$000	
Ronda da linha	30:365\$0	—	30:365\$000	
Nivelamento em 158.554 metros	123:713\$5	—	123:713\$500	
Rocadas em 158.180 metros	19:940\$0	—	19:940\$000	
Lastramento em 63.179 metros	79:363\$1	—	79:363\$100	
Capina em 457.590 metros	69:224\$8	—	69:224\$800	
Repregação em 93.691 dormentes	58:816\$0	—	58:816\$000	
Valeas novas em 4.590 metros	19:069\$8	—	19:069\$800	
Valeas limpas em 8.665 metros	19:692\$8	—	19:692\$800	
Juntas apertadas em 7.111 metros	17:567\$5	—	17:567\$500	
Extração e britamento de pedras	19:972\$4	4:490\$632	24:463\$032	
Extração de areias	2:057\$3	—	2:057\$300	
Concertos de ferramentas	15:147\$5	7:914\$999	23:062\$499	
Ferramentas fornecidas	—	10:838\$390	10:838\$390	
Materiais fornecidos	—	69:391\$458	69:391\$458	
Dormentes comuns fornecidos 54.561	—	370:209\$000	370:209\$000	
Substituição de trilhos	3:649\$5	—	3:649\$500	
Substituição de dormentes, 88.801	74:627\$7	—	74:627\$700	
3) — Obras d'arte e edificios:				
Reparação do prédio da estação de Araguari	10:546\$0	17:773\$825	28:319\$825	
Idem, idem, idem, Ararapira	975\$0	811\$722	1:786\$722	
Idem, idem, idem, E. Bethout	60\$0	544\$104	604\$104	
Idem, idem, idem, Anhangüera	1:045\$3	1:741\$300	2:786\$600	
Idem, idem, idem, Amanhece	390\$0	346\$300	736\$300	
Idem, idem, idem, Cumari	855\$0	371\$300	1:226\$300	
Idem, idem, idem, Goiandira	1:037\$0	1:200\$550	2:237\$550	
Idem, idem, idem, Catalão (velha)	870\$7	543\$100	1:413\$800	
Idem, idem, idem, Veríssimo	881\$8	568\$800	1:450\$600	
Idem, idem, idem, Içá	640\$0	884\$900	1:524\$900	
Idem, idem, idem, Ipameri	1:651\$8	3:603\$604	5:255\$404	
Idem, idem, idem, Ouvidor	40\$0	—	40\$000	
Idem, idem, idem, Inajá	2:862\$7	3:133\$500	5:996\$200	
Idem, idem, idem, Pires do Rio	1:550\$0	992\$700	2:542\$700	
Idem, idem, idem, Tapioçanga	10\$0	25\$800	35\$800	
Idem, idem, idem, L. Bulhões	130\$0	187\$500	317\$500	
	713:083\$2	499:104\$292	1:212:187\$492	

IV DIVISÃO — LINHA

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	806:582\$4	1.570:488\$4		2.377:070\$8
Transporta.....	806:582\$4	1.570:488\$4		2.377:070\$8

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	713:083\$2	499:104\$272	1.212:187\$492	
4) — Serviços diversos (Cont):				
Reparação do predio n. 1.....	1:074\$4	761\$100	1:835\$500	
Idem, idem, idem, n. 2.....	689\$2	916\$000	1:605\$200	
Idem, idem, idem, n. 3.....	784\$0	586\$119	1:370\$119	
Idem, idem, idem, n. 4.....	210\$5	20\$900	231\$400	
Idem, idem, idem, n. 5.....	6:762\$7	9:458\$055	16:220\$755	
Reparação no predio do Almojarifado..	3:173\$9	4:088\$051	7:261\$951	
Idem, idem, idem, dep. maq. de Araguaari	3:065\$9	125\$531	3:191\$431	
Idem, idem, idem, Ipameri.....	1:727\$6	2:440\$800	4:168\$400	
Idem, idem, idem, deposito da linha....	94\$0	—	94\$000	
Idem, idem, idem, oficinas (velha)...	350\$0	51\$600	401\$600	
Idem, idem, idem, oficinas.....	—	125\$500	125\$500	
Idem, idem, idem, dep. de carros Araguaari	—	966\$600	966\$600	
Idem, idem, idem, armazem de cargas	355\$7	135\$300	491\$000	
Araguari.....	—	18\$150	18\$150	
Idem, idem, turma 12.....	1:228\$5	1:488\$200	2:716\$700	
Idem, idem, turma 1, Ramal.....	456\$3	84\$029	540\$329	
Idem, idem, idem, turma 2 Ramal.....	166\$5	—	166\$500	
Idem, idem, idem, turma 3 Ramal.....	129\$5	268\$100	397\$600	
Idem, idem, idem, turma n. 1.....	—	118\$800	118\$800	
Idem, idem, idem, turma n. 6.....	—	326\$305	326\$305	
Reparação do predio do ag. de Goiandira	630\$8	157\$900	788\$700	
Idem, idem, idem, Amanhece.....	533\$3	326\$400	859\$700	
Idem, idem, idem, Pires do Rio.....	330\$0	218\$000	598\$000	
Idem, idem, idem, Cumari.....	60\$0	213\$700	273\$700	
Reparação da ponte sobre o rio Corumbá	—	544\$500	544\$500	
Reparos no boeiro do klm. 90.....	5\$0	54\$723	59\$723	
Idem, idem, idem, inst. sanitaria oficinas	—	—	—	
4) — Serviços diversos :				
Serviços diversos na espl. de Araguaari..	208\$7	98\$600	307\$300	
Serviços diversos.....	2:419\$0	1:578\$660	3:997\$660	
Confecção de trolis de linha.....	2:041\$8	776\$300	2:818\$100	
Inspeção á linha.....	624\$2	2:359\$713	2:982\$913	
Confecção de caixões para cisterna.....	147\$5	—	147\$500	
Reparos na Automotriz n. 1.....	349\$1	717\$000	1:066\$100	
Idem, idem, idem, compressor.....	36\$0	—	36\$000	
Conservação da Perfuratriz.....	—	23\$500	23\$500	
Montagem de um britador.....	357\$1	97\$400	454\$500	
Transporta	741:143\$4	528:259\$768	1.269:403\$168	

IV DIVISÃO — LINHA

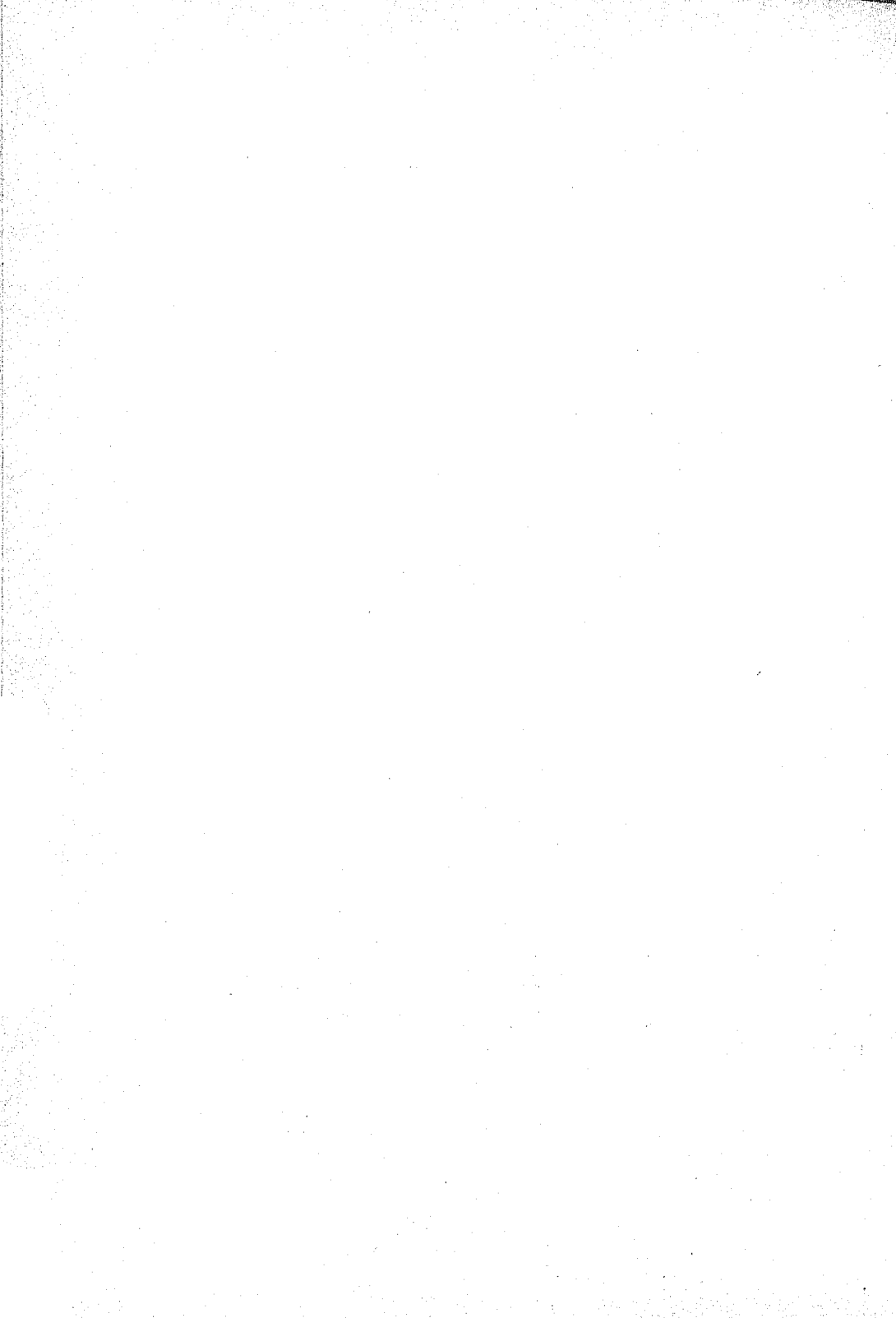
ENTRADAS

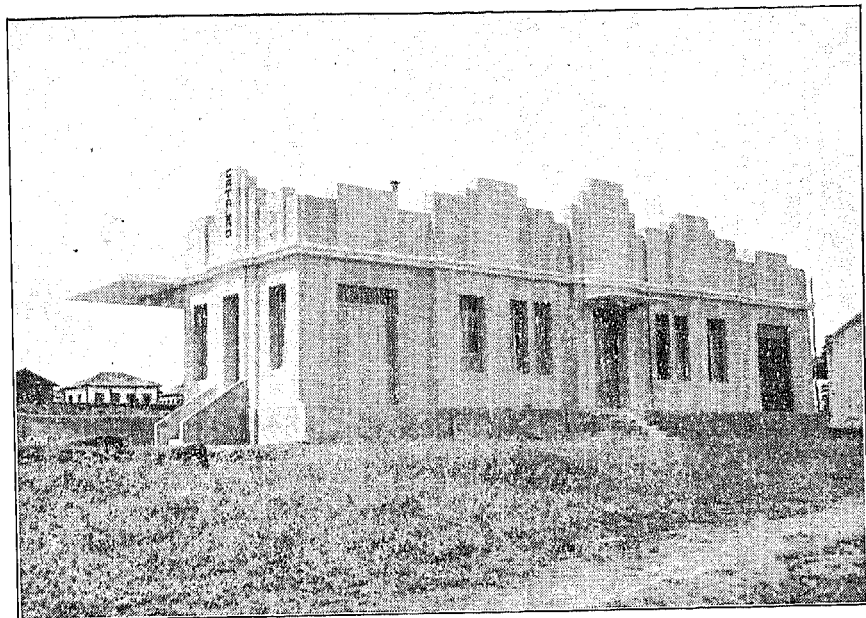
Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporta.....	806:582\$4	1.570:488\$4		2.377:070\$8
Total geral.....	806:582\$4	1.570:488\$4		2.377:070\$8

BALANCETE DA DESPESA — 1933

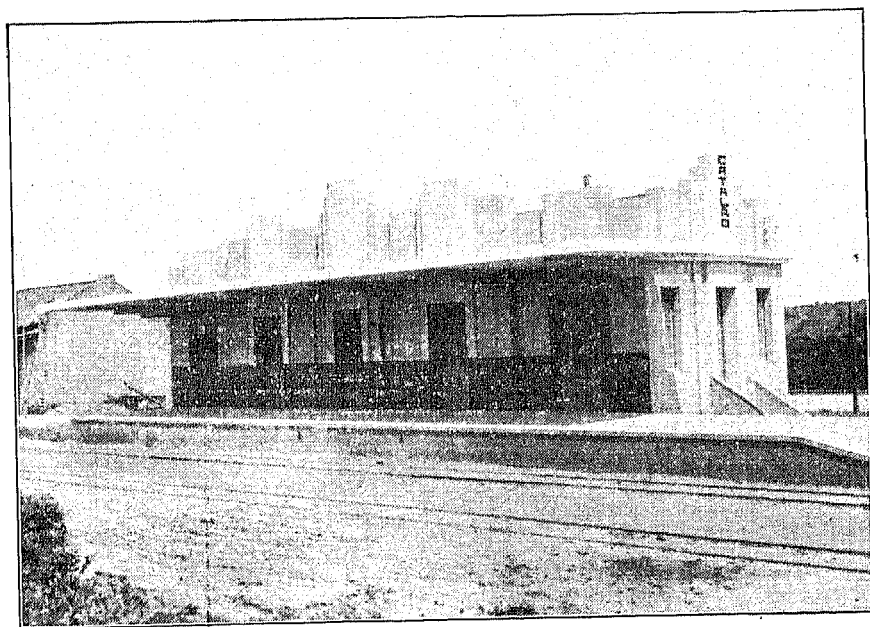
SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	741:143\$4	528:259\$768	528:259\$768	1.269:403\$168
5) — Abastecimento d'agua :				
Conservação da caixa do klm. 15 Ramal.	20\$0	—	20\$000	
Idem, idem, idem, 1.....	300\$0	2:002\$600	2:302\$600	
Idem, idem, idem, 42.....	55\$5	73\$500	129\$000	
Idem, idem, idem, 90.....	3:229\$7	2:716\$439	5:946\$139	
Idem, idem, idem, 153.....	687\$8	216\$100	903\$900	
Idem, idem, idem, 165.....	109\$5	40\$859	150\$359	
Idem, idem, idem, 208.....	3:060\$7	2:598\$940	5:659\$640	
Idem, idem, idem, 241.....	3:070\$0	1:456\$048	4:526\$048	
Idem, idem, idem, 275.....	3:004\$2	1:743\$680	4:747\$880	
Idem, idem, idem, 304.....	2:765\$0	935\$830	3:700\$830	
Idem, idem, idem, 339.....	2:951\$9	1:384\$136	4:336\$036	1.301:825\$600
Patrimônio :				
Explanada de Araguari (ampliação e terraplenagem).....	14:033\$0	2:413\$400	16:446\$400	
Aumento, instalação sanitaria e conclusão do predio n. 8.....	1:212\$0	1:042\$600	2:254\$600	
Construção do predio n. 9.....	3:083\$2	5:950\$500	9:033\$700	
Casa para residencia de feitor (adaptação de uma garage).....	1:114\$6	2:782\$100	3:896\$700	
Construção de 12.604 mts. de cerca.....	—	9:000\$900	9:000\$900	
Construção do predio da tipografia.....	8:151\$4	18:023\$500	26:174\$900	
Estação de Araguari (aumento).....	16:444\$4	20:370\$900	36:815\$300	
Construção de uma garage em Araguari	1:050\$0	—	1:050\$000	
2 Bombas com volantes e engrenagens.	—	698\$000	698\$000	
1 Britador modelo n. 111.....	—	12:868\$000	12:868\$000	
1 Motor «Diesel Polar».....	—	19:930\$000	19:930\$000	
3 Carros para inspeção á Linha.....	—	11:250\$000	11:250\$000	
1 maquina de somar «Continental».....	—	2:194\$000	2:194\$000	
1 maquina de escrever «Remington E. 31»	—	3:542\$000	3:542\$000	
Aparelhamento da Linha — 110.357 dorms..	—	743:161\$000	743:161\$000	
Idem — madeiras.....	—	5:337\$400	5:337\$400	903:652\$900
Serviços feitos para outras Divisões :				
Para o Tráfego.....	—	252\$600	252\$600	
Para a Locomoção.....	—	1:451\$600	1:451\$600	
Para a Construção.....	1:096\$1	15:863\$800	16:959\$900	18:664\$100
Stock em 31 de dezembro de 1933.....	—	152:928\$200	152:928\$200	152:928\$200
Total.....	806:582\$4	1.570:488\$400		2.377:070\$800





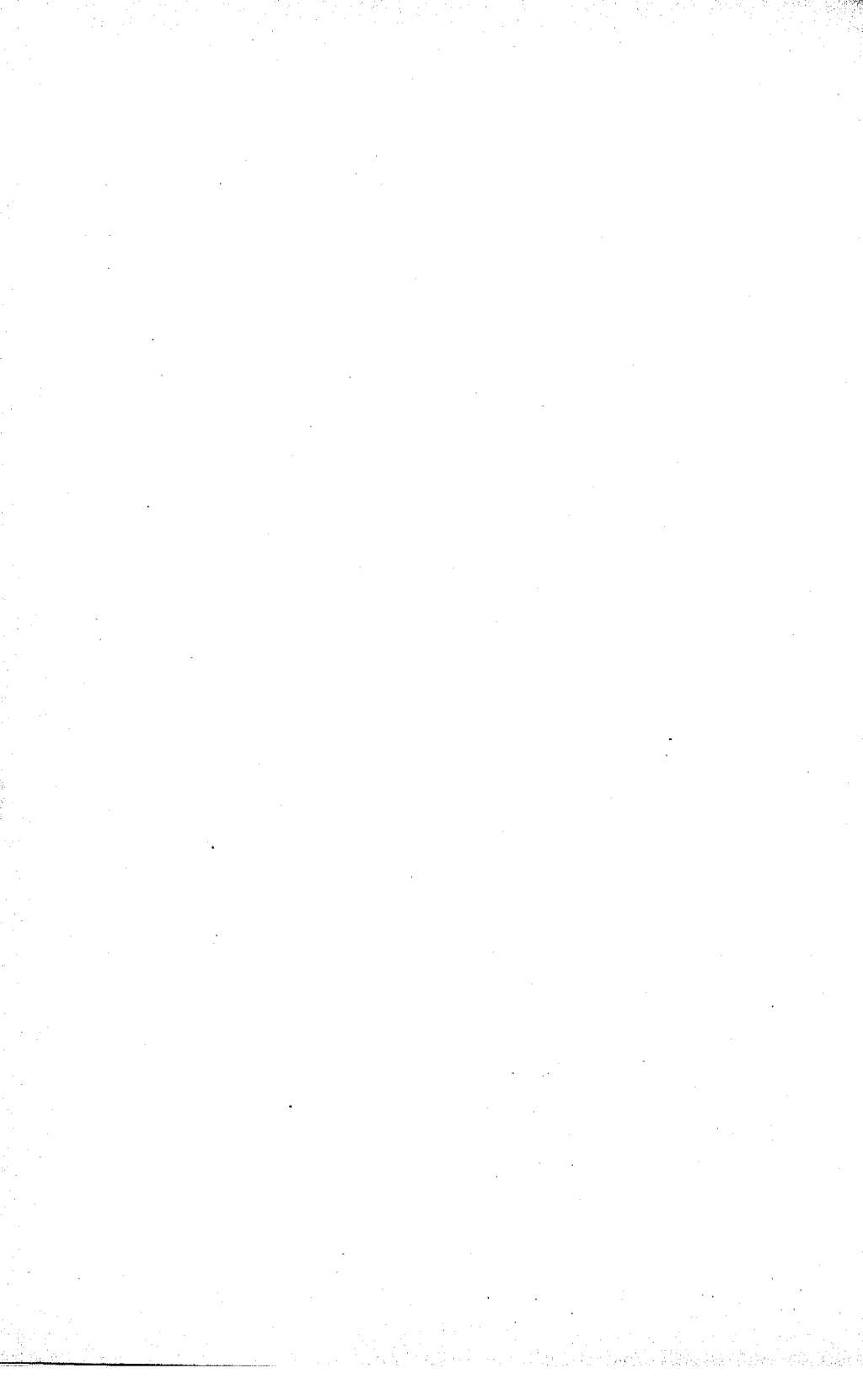
Novo prédio da estação de Catalão — Fachada



Novo prédio da estação de Catalão, concluído em 1938 — Plataforma



V Divisão- Construção



V DIVISÃO - CONSTRUÇÃO

ESTUDOS DEFINITIVOS

No trecho em estudos, cuja exploração já fôra levada até Neropolis, antigo Cerrado, foi estudada este ano uma variante, achando-se concluido o seu projeto numa extensão de 11 quilômetros.

SERVIÇOS PREPARATORIOS E DE TERRAPLENAGENS

O serviço do movimento de terra no ano de 1938 foi maior que o do ano anterior, como se pôde verificar no quadro a seguir. Seu total foi de 98.700 metros cúbicos, cuja classificação também vae discriminada:

Rocha	Piçarra	Moledo	Terra	Volume total
15.900	19.200	47.800	15.800	98.700

Já se encontram concluidos e em condições de receber trilhos, 18 quilômetros, rumo a Neropolis, havendo também 2 quilômetros com leito ainda em preparação, além dos 3 quilômetros com trilhos assentados, perfazendo-se assim o total de 23 quilômetros em construção.

Além disso foram feitos serviços de roçada e destocamento.

A relação abaixo demonstra os serviços preparatorios e de terraplenagem:

Discriminação	Quantidade	Importância	Custo médio
Roçada	190.500 m ²	21:526\$200	\$113
Destocamento.....	25.800 m ²	24:725\$700	\$959
Caminhos de serviço.....	5.300 m.	2:406\$000	\$454
Escavação em rocha.....	15.900 m ³	261:415\$000	16\$441
« « piçarra.....	19.200 m ³	91:263\$800	4\$775
« « moledo.....	47.800 m ³	173:098\$400	3\$621
« « terra.....	15.800 m ³	26:826\$000	1\$698
Total.....		601:261\$100	

OBRAS D'ARTE

No trecho em construção, além de Anapolis, foram construídos 9 boeiros, assim distribuídos:

- Estaca 4.083 — Boeiro aberto de 0m,60 de vão, de alvenaria com argamassa de 1 de cimento \times 3 de areia, com o comprimento de 8ms,10.
 Estaca 4.098 — Boeiro capeado de 1m,00 de vão, de alvenaria ordinária com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 40ms,00.
 Estaca 4.104 — Boeiro aberto de 0m,60 de vão, de alvenaria com argamassa de 1 de cimento \times 3 de areia com o comprimento de 8ms,00.
 Estaca 4.294 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0ms,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3 com o comprimento de 31ms,00.
 Estaca 4.346 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 24ms,00.
 Estaca 4.398 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 21ms,00.
 Estaca 4.416 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 17ms,00.
 Estaca 4.433 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 20ms,00.
 Estaca 4.450 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diâmetro, de alvenaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 18ms,00.

Encontra-se no quadro a seguir o custo de cada uma dessas obras:

Estacas	Obras	Custo
4.083	B. A. de 0,60.....	8:737\$2
4.098	B. S. C. de 1,00.....	23:776\$2
4.104	B. A. de 0,60.....	8:629\$4
4.294	B. Tubos de 0,60.....	8:234\$7
4.346	B. « « 0,60.....	6:375\$5
4.398	B. « « 0,60.....	5:578\$3
4.416	B. « « 0,60.....	4:515\$8
4.433	B. « « 0,60.....	5:312\$7
4.450	B. « « 0,60.....	4:785\$3
Total.....		75:945\$1

EDIFÍCIOS

Os serviços de construção de edifícios, não obstante a dificuldade de transportar por falta de trilhos além do km. 3 depois de Anapolis, foram atacados, iniciando-se as obras da estação, da casa de agente e de 3 casas de turma, localizadas no km. 405.

Acham-se as duas primeiras em vias de conclusão e as demais em andamento regular.

TRILHOS

Além de Anapolis, temos assentados, desde o ano de 1936, apenas 3 quilômetros de trilhos. Torna-se necessária a aquisição urgente de 20 quilômetros desse material para os trechos já prontos e os que estão por se concluir, concorrendo assim para evitar os diversos gastos que se vêm fazendo com a conservação constante dos trechos concluídos, e facilitar os meios de transporte dos materiais, meios esses que vêm sendo obtidos com grande dispêndio e morosidade.

CONSERVAÇÃO

O serviço de conservação do trecho Leopoldo Bulhões - Anápolis, que ainda se manteve á conta de Construção no ano findo, apresentou os seguintes dados:

Discriminação	Quantidade	Importância
Nivelamento.....	32.750 m.	29:356\$0
Lastro.....	18.600 m.	26:845\$0
Roçado.....	54.812 m ²	7:922\$0
Capina.....	293.900 m ³	50:995\$0
Valetas abertas.....	3.928 m.	6:317\$6
Valetas limpas.....	2.720 m.	3:390\$0
Trilhos substituídos.....	16	4:600\$0
Dormentes substituídos.....	19.355	130:403\$0
Dormentes especiais.....	38	760\$0
Grampos substituídos.....	12.459	37:786\$1
Parafusos substituídos.....	253	209\$5
Juntas apertadas.....	1532	1:001\$3
Postes telegráficos substituídos.....	594	10:226\$5
Total.....		309:722\$0

APARELHAMENTO

Foram realizados, por conta desta Divisão, os trabalhos de restauração e aparelhamento da linha em tráfego, os quais se processaram com excelente resultado, tendo sido substituídos no trecho Araguari-Leopoldo Bulhões e ramal de Ouvidor 110.357 dormentes, constantes do balancete da Via Permanente e assentados com pessoal a cargo desta Divisão, cuja despesa vai mencionada no balancete a seguir. Também foram realizados a restauração do lastro em grande extensão e o reforço de vários atêrros nos mencionados trechos, o que vai constituindo grande melhoria para as condições gerais da linha.

Foi, outrossim, iniciada a construção das novas oficinas da Locomoção em Araguari, de conformidade com o projeto aprovado pelo Exmo. Snr. Presidente da República, conforme decreto n.º. 2.763, de 16-6-938, trabalhos estes que prosseguem em boa marcha, apresentando o seguinte resultado:

Alvenaria de tijolos com argamassa de 1 de cal X 2 de areia.....	416.427 m ³	80\$0	33:314\$2
Excavação em terra.....	315.216 m ³	3\$0	945\$7
Alvenaria de pedra com argamassa de 1 de cimento X 3 de areia por fundações.....	315.216 m ³	60\$0	18:913\$0
Travejamento do tecto.....	708 m ²	10\$0	7:080\$0
Coberturas de telha franceza.....	708 m ²	5\$0	3:540\$0
Total.....			63:792\$9

DESPESA

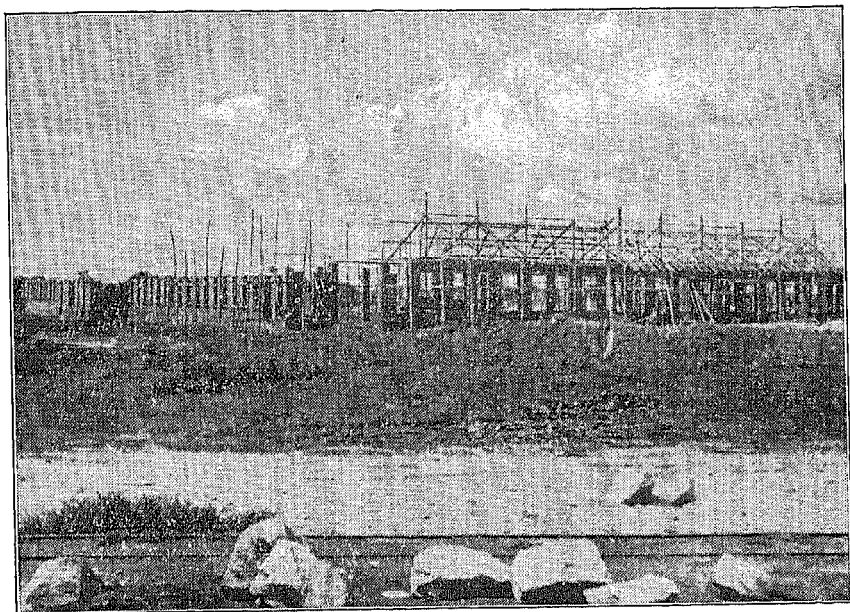
A despesa total realizada, por esta Divisão, durante o ano de 1938, atingiu a importância de 2.425:755\$400.

Essa despesa está assim distribuída :

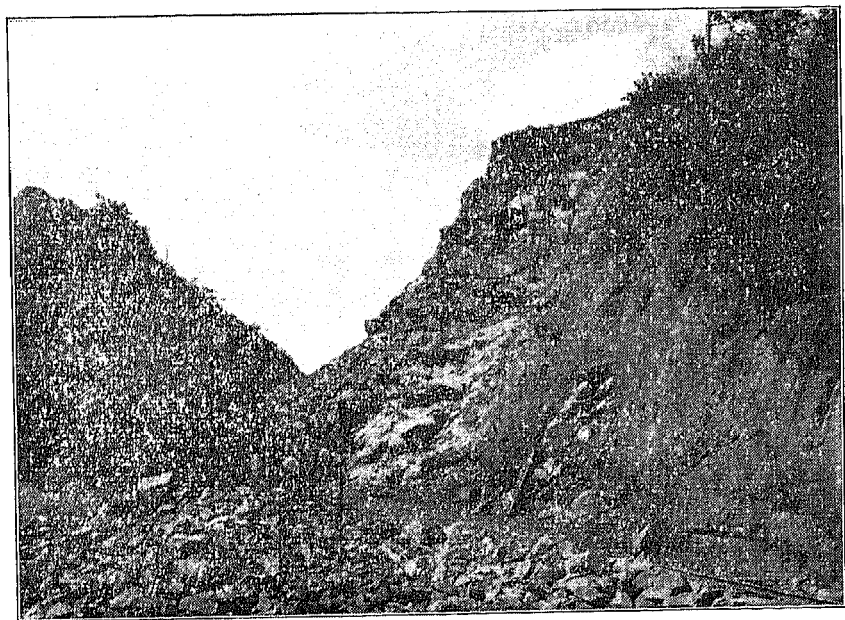
I — Estudos definitivos e locação.....	14:291\$000	—
II — Serviços preparatorios e de terraplenagem....	601:261\$100	—
III — Obras d'arte.....	75:945\$100	—
VI — Edificios	51:433\$900	—
V — Outros serviços	338:073\$800	1.081:004\$900
VI — Conservação do trecho L. Bulhões-Anapolis...	—	309:722\$000
VII — Aparelhamento da parte em tráfego :		
a) Restauração da Linha.....	952:371\$700	—
b) Oficinas de Araguari.....	63:792\$900	—
c) Transportes.....	<u>18:863\$900</u>	<u>1.035:028\$500</u>
Total.....	—	2.425:755\$400

CHEFIA

O engenheiro Wenefredo Bacellar Portella que, com grande proficiência, vinha chefiando os serviços desta Divisão, transmitiu, em Dezembro de 1938, essas funções ao engenheiro Carlitos Marranghello, em virtude de haver sido nomeado diretor da Estrada de Ferro Baía-Minas.



Construção, em andamento, do prédio para as novas oficinas da Locomoção, em Araguari



Prolongamento — Corte em rocha no Km. 395

Balancete da despesa da
V Divisão—Construção

V DIVISÃO — CONSTRUÇÃO

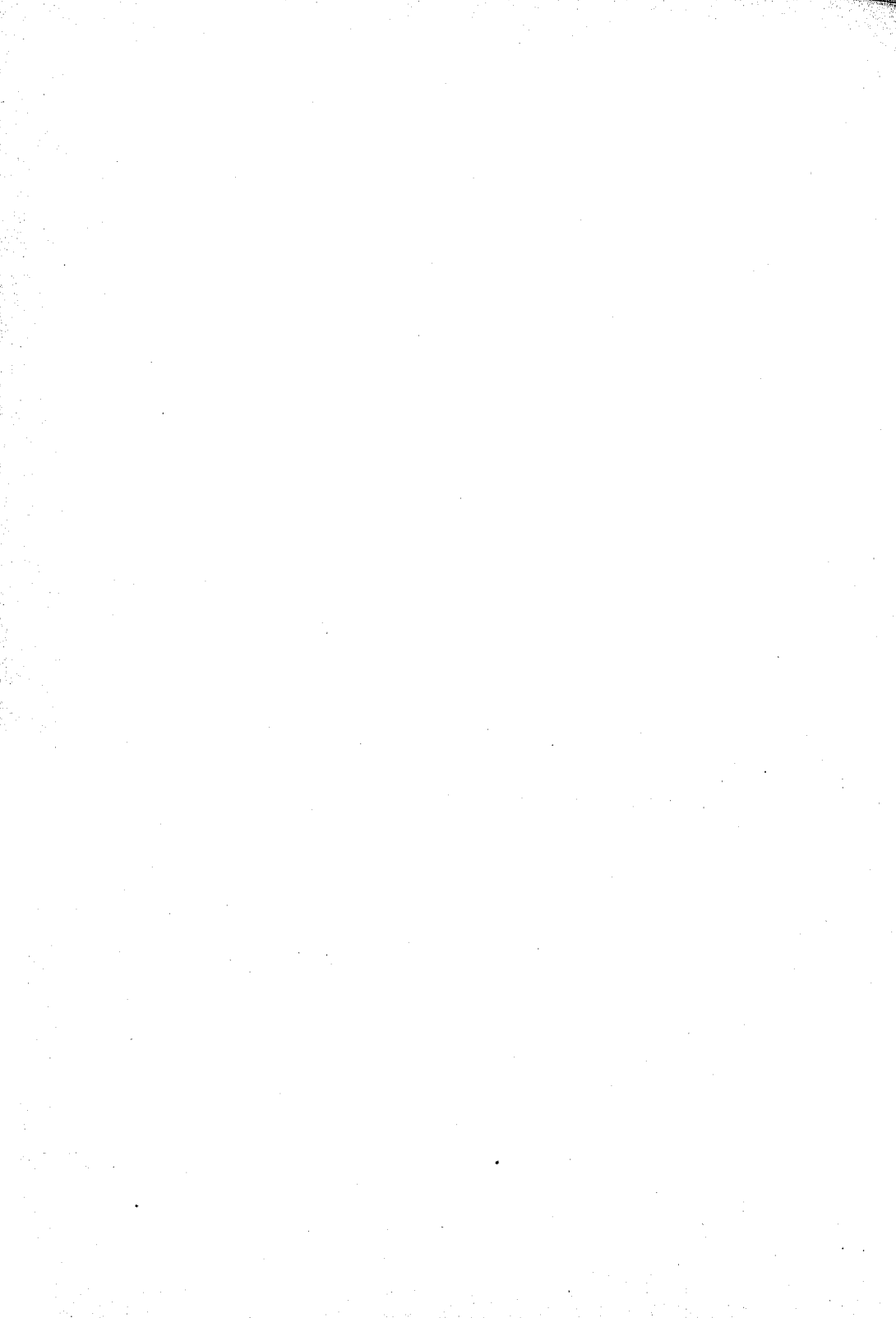
ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
1) — Fôlha de pessoal	1.790:455\$700	—	1.790:455\$700	1.790:455\$700
2) — Material recebido do Almoxarifado	—	404:823\$800	404:823\$800	404:823\$800
3) — Material adquirido diretamente	—	9:950\$000	9:950\$000	9:950\$000
4) — Diversas despesas:				
a) — Contas de transportes de terras	—	140:923\$400	140:923\$400	
b) — Contas de outros transportes	—	17:741\$300	17:741\$300	
c) — Outras	—	41:787\$400	41:787\$400	200:452\$100
5) — Ser viços prestados:				
a) — Pela 3ª Divisão	237\$800	2:876\$100	3:113\$900	
b) — Pela 4ª Divisão	1:096\$100	15:863\$800	16:959\$900	20:073\$800
Total	1.791:789\$600	633:965\$800		2.425:755\$400

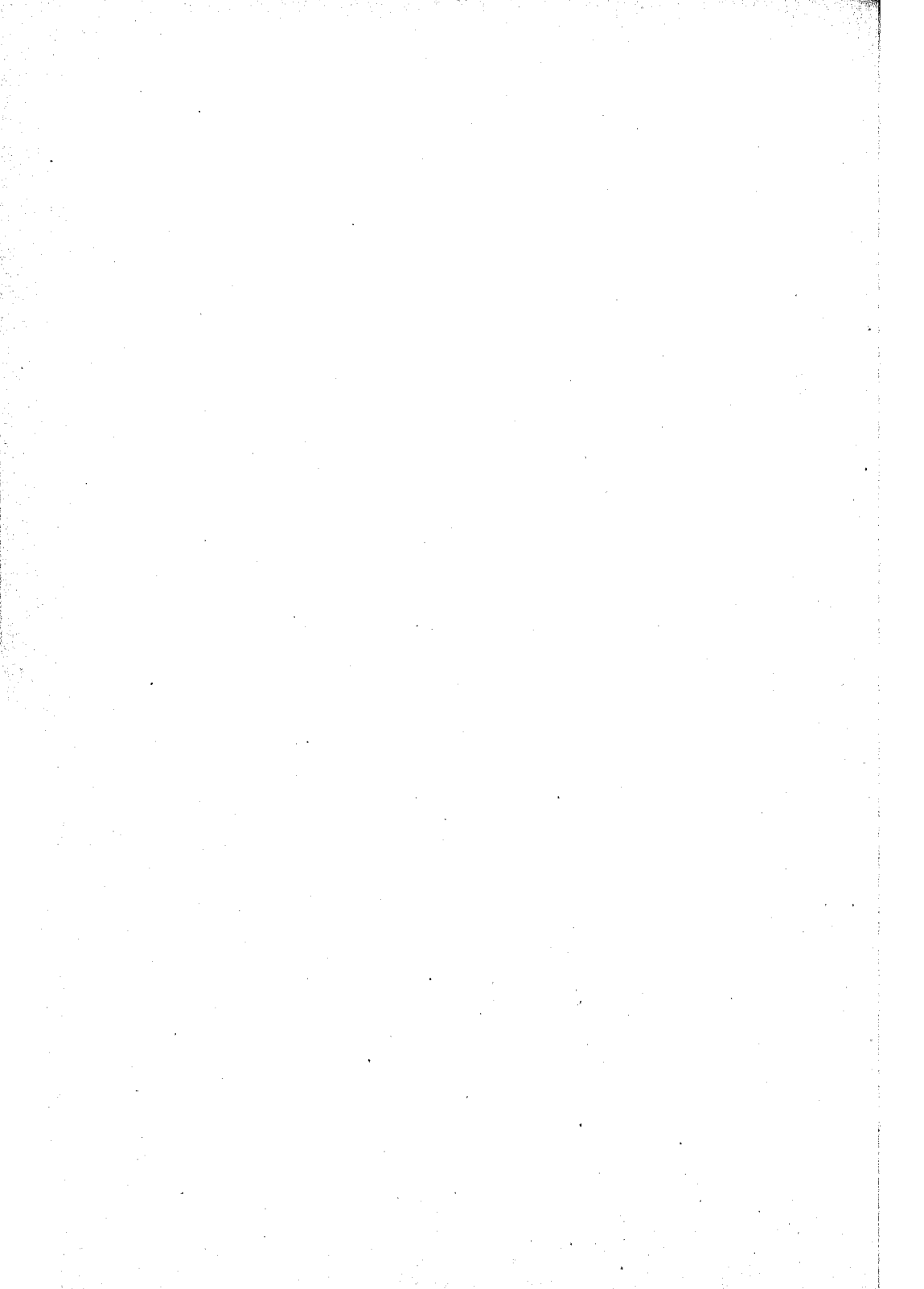
BALANCETE DA DESPESA — 1938

SAÍDAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
1) — Construção:				
Administração e escritório.....	110:787\$700	25:915\$900	136:703\$600	
Estudos definitivos	6:125\$800	352\$300	6:478\$100	
Locação.....	7:812\$900	—	7:812\$900	
Serv. preparatórios e terraplenagem	575:254\$100	26:007\$000	601:261\$100	
Obras d'arte.....	53:950\$600	21:994\$500	75:945\$100	
Edifícios.....	15:089\$200	36:344\$700	51:433\$900	
Cercas.....	—	5:451\$800	5:451\$800	
Telégrafo.....	—	5:064\$700	5:064\$700	
Transportes.....	—	184:199\$800	184:199\$800	
Conservação dos trechos concluídos:				
a) — Bulhões-Anapolis	138:294\$200	171:427\$800	309:722\$000	
b) — Além de Anapolis.....	—	6:653\$900	6:653\$900	1.390:726\$900
2) — Aparelhamento da parte em tráfego:				
a) — Via permanente.....	865:248\$800	87:122\$900	952:371\$700	
b) — Novas Oficinas em Araguari..	19:226\$300	44:566\$600	63:792\$900	
c) — Transportes.....	—	18:863\$900	18:863\$900	1.035:028\$500
Total.....	1.791:789\$600	633:965\$800		2.425:755\$400



ATOS OFICIAIS



ATOS OFICIAIS

A - Expedidos em Dezembro de 1937

Decreto-lei n. 107, de 27-12-937. — Orça a Receita Geral e fixa a Despesa da União para o exercício de 1938. — Por esse decreto foram concedidas a esta Estrada as seguintes verbas :

Pessoal :

Titulados.....	1.005:600\$0	
Serv. de inspec. e fisc.....	16:120\$0	
Cond. e transporte.....	15:000\$0	
Mensalistas.....	1.837:400\$0	
Diaristas.....	250:000\$0	
Dif. de vencimentos.....	137:700\$0	
Cargos extintos.....	12:720\$0	
Dif. de vencimentos e dir. adquiridos.....	7:356\$0	
Substituições.....	5:000\$0	
		3.286:896\$0

Material :

Material Permanente.....	1.447:200\$0	
Material de Consumo.....	1.000:000\$0	
Diversas Despesas.....	86:980\$0	2.534:180\$0
Serviços e encargos diversos.....		75:000\$0

Construção e aparelhamento :

Pessoal.....	1.907:100\$0	
Material.....	1.092:900\$0	4.000:000\$0
		9.896:076\$0

Telegrama n. 1.122, de 30-12-937, da Inspeção Federal das Estradas, mandando servir na 5ª Fiscalização da mesma Inspeção, em São Paulo, o escriturário da classe "F" desta ferrovia, Sr. Antenor Alves, conforme autorização do Exmo. Sr. Presidente da República.

B - Expedidos durante o ano de 1938

Janeiro

3 — Por apostila desta data, do Sr. Chefe de Contabilidade do Ministério da Viação, foi retificado para Flosomino Corrêa da Silva o nome do trabalhador de 3ª classe, Flosomino Corrêa.

- 3 — Decretos desta data, do Snr. Presidente da República, substituindo, de acôrdo com a lei n. 284, de 28-10-936, os de nomeação dos funcionários desta ferrovia Snrs. João Teixeira de Aguiar e Josué Ferreira Carrinho.
- 22 — Telegrama n. 46, desta data, do Snr. Diretor, solicitando á Inspectoria Federal das Estradas, o crédito suplementar de Rs. 40:000\$000, para atender ás horas extraordinárias do pessoal titulado desta Estrada.
- 29 — Telegrama n.º 13, desta data, do Snr. Chefe da 5ª Fiscalização da Inspectoria Federal das Estradas, em São Paulo, comunicando que o escriturário da classe "F" desta via ferrea, Snr. Antenor Alves, se apresentou em serviço, naquela repartição, no dia 20 do citado mês.

Fevereiro

- 10 — Aviso n.º 455, do Snr. Ministro da Viação, delegando poderes ao Eng. José Gayoso Neves, Diretor desta Estrada, para empenhar as despesas, expedir ordens de pagamento e requisitar adiantamentos e suprimentos.
- 28 — Officio n.º 909, da Diretoria do Pessoal do Ministério da Viação, dirigido á Inspectoria Federal das Estradas, comunicando que o Snr. Presidente da República, por despacho de 10 do corrente, autorizou a designação do engenheiro da classe "L", desta via ferrea, José de Oliveira Machado, para servir no Departamento de Aeronautica Civil.

Março

- 24 — Officio n. 188-Dv. da Inspectoria Federal das Estradas, comunicando que o Snr. Presidente da República, por despacho de 16 do corrente, autorizou a Diretoria desta Estrada a adquirir, nos termos da letra *a*, do artigo 246, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, 250.000 'dormentes necessários a esta ferrovia.

Abril

- 27 — Officio n.º 1630, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação, dirigido á Inspectoria Federal das Estradas, comunicando que o sr. Ministro da Viação autorizou, com fundamento no artigo 246, letra *b*, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, esta Estrada a adquirir pela importância total de Rs. 599:500\$000, os seguintes materiais: 9 vagões fechados para inflamáveis, 1 plaina limadora extra-rápida, 1 torno mecânico e 1 guindaste manual giratorio.

Maió

- 4 — Por portarias numeros 182, 183 e 184, desta data, o Snr. Ministro da Viação resolveu admitir os Snrs. Engenheiro Raul Gonçalves, Orlando Motta e João de Moraes Cidade, com as diárias, respectivamente, de 60\$000, 35\$000 e 35\$000, para auxiliarem os serviços de construção e aparelhamento desta Estrada, a partir de 1.º de Janeiro deste ano.
- 13 — Officio n. 1840, desta data, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação, dirigido á Inspectoria Federal das Estradas, comunicando que o Snr. Ministro autorizou esta Estrada a adquirir, nos termos do artigo 246, letra *b*, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, doze (12) vagões fechados, para mercadorias, ao preço total de Rs. 648:000\$000.
- 25 — Por apostila desta data, do Snr. Chefe de Contabilidade do Ministério da Viação, foi retificado para Josué Ferreira Carrinho o nome do mestre de linha da classe "E" desta Estrada, Josué Carrinho.

Junho

- 6 — Por despacho desta data, o Snr. Presidente da República autorizou o engenheiro de classe "I", interino, da Estrada de Ferro São Luiz a Terezina, José Rodrigues Machado, a servir nesta Estrada, sem prejuizo da percepção de seus vencimentos.

- 14 — Por portaria n. 260, desta data, o Snr. Ministro da Viação resolveu admitir o engenheiro Carlitos Marranghello, com a diaria de 40\$000, para auxiliar os serviços de construção e aparelhamento desta Estrada.
- 16 — Por decreto n. 2.763, desta data, o Snr. Presidente da República aprovou o projeto e orçamento, na importância de Rs. 549:899\$000, para a construção das novas oficinas, na explanada, da estação de Araguari, desta Estrada.

Julho

- 29 — Foram ultimadas pela Comissão designada por portaria de 22 de Fevereiro de 1938, do Snr. Inspetor Federal das Estradas, as tomadas de contas do tesoureiro desta ferrovia, Satyro Gonzaga de Souza, relativas aos períodos de 1º de Julho de 1928 a 31 de dezembro de 1934 e 1º de Janeiro de 1935 a 22 de Março de 1937.
- 30 — Offícios ns. C. A. /523 e 524, do Snr. Diretor desta via ferrea, encaminhando á Diretoria de Tomadas de Contas do Tribunal de Contas, no Rio, as primeiras vias dos processos de tomada de contas do Pagador desta Estrada, Snr. João Gomide Castanheira e do Tesoureiro interino desta via ferrea, Snr. Alvaro Lourenço de Souza, relativas, aos períodos de 1º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1937 e 15 de Abril a 31 de dezembro do mesmo ano, respectivamente.

Agosto

- 2 — Circular n. 71, da Inspeção Federal das Estradas, comunicando que o Snr. Ministro da Viação autorizou o pagamento ao pessoal diarista desta Estrada, na forma estabelecida pelo artigo 45, do decreto-lei n. 240.
- 29 — Offício 2.067, desta data, da Diretoria da Despesa Pública, comunicando a distribuição á Tesouraria desta Estrada, do crédito de Rs. 115:620\$000, para atender, no corrente ano, ao pagamento da diferença de vencimentos de que trata o artigo 3º, da lei nº. 234, de 28-10-936, a funcionários desta Estrada.

Setembro

- 1 — Por decreto-lei n. 659, desta data, o Snr. Presidente da República autorizou a abertura do crédito especial de Rs. 20:000\$000 para ocorrer ás despesas com o pagamento de serviços extraordinários ao pessoal titulado desta Estrada.
- 8 — Por portaria n. 427, desta data, do Snr. Ministro da Viação, foram suspensos, preventivamente, do exercício das respectivas funções, a partir de 8 de Junho deste ano, até solução final do processo a que respondem, os Snrs. Benedito Borges e Alivertino Rosa, respectivamente guarda de 3ª classe e trabalhador de 2ª classe desta ferrovia.
- 23 — Offício n. 702-Dv. da Inspeção Federal das Estradas, comunicando que o Snr. Ministro da Viação autorizou, com fundamento no art. 246, letra *b*, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, a aquisição de uma mesa carretão para transportar locomotivas, na importância de Rs. 194:300\$000, destinada a esta Estrada.

Outubro

- 6 — Offício n. 470, do Snr. Diretor desta Estrada, encaminhando á Diretoria de Tomadas de Contas do Tribunal de Contas, do Rio, tres (3) vias do processo de tomada de contas do Almojarife desta ferrovia, Snr. José Saraiva de Medeiros Paes, relativas ao período de 1º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1937.
- 6 — Por portaria n. 66, o Snr. Diretor desta Estrada designou o escrivão da classe "E", Snr. João Ribeiro Netto, para chefiar a Seção Regional de Pessoal desta Estrada.
- 7 — Offício n. 3.469, do Snr. Ministro da Viação, autorizando a Inspeção Federal das Estradas a adquirir, de acordo com o artigo 246, letra *b*, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, uma ponte metálica, para esta Estrada, pelo preço de Rs. 46:000\$000.

- 24 — Por portaria n. 509, desta data, o Snr. Ministro da Viação resolveu admitir o engenheiro Derval Alves de Castro, com a diária de 60\$000, para auxiliar os serviços da Construção desta Estrada, a partir de 27-8-938.

Novembro

- 8 — Por decretos desta data, o Snr. Presidente da República nomeou os funcionários em disponibilidade, Snrs. Agrícola da Costa Brandão e Inácio Xavier da Silva, para exercerem o cargo de escriturários da classe "C" desta Estrada.
- 18 — Telegrama n. 1.029, da Inspetoria Federal das Estradas, comunicando que o funcionário desta Estrada, Snr. Pedro Ivo Leite, passou a fazer parte do quadro do pessoal da Estrada de Ferro Maricá, a partir de 14 de Setembro de 1937.
- 26 — Telegrama n. 1.047, da Inspetoria Federal das Estradas, comunicando a nomeação do Chefe da Construção desta via ferrea, Engenheiro Wenefredo Baccellar Portella, para o cargo de Diretor da Estrada de Ferro Baía-Minas.

Dezembro

- 10 — Decreto-lei n. 942, desta data, orça a Receita Geral e fixa a Despesa da União para o exercício de 1939.
- 28 — O Snr. Presidente da República, por despacho desta data, aprovou a classificação dos funcionários titulados desta Estrada, por ordem de antiguidade, em 1º de Janeiro de 1937.
- 28 — Foi ultimada pela Comissão designada pelas portarias numeros 93 e 94, respectivamente de 21 e 27 do corrente, do Snr. Diretor desta via ferrea, a tomada de contas do Contabilista da classe "J", Snr. Herminio de Souza Pinto, relativa ao período de 1º de Fevereiro a 30 de Junho de 1928,—época em que serviu como Tesoureiro interino desta ferrovia.

