

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Agradecido em data.

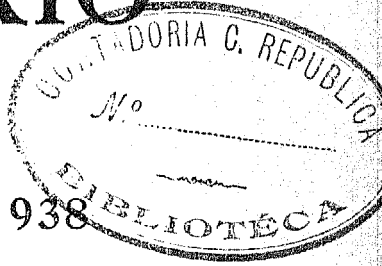
CONTABILIDADE GERAL DA REPUBLICA
CANTO DA CONTABILIDADE GERAL

18/10/1939
Lauro F. P. de Freitas

RELATORIO

DO

EXERCICIO DE 1938



apresentado a S. Excia. o Snr.
General João de Mendonça Lima,
D. D. Ministro da Viação e Obras
Públicas, pelo Eng. Civil Lauro F.
P. de Freitas, Diretor da Estrada.

Bahia, Setembro de 1939



1939
GRAFICA COMERCIAL
TELEFONE 3354
BAHIA

EXERCÍCIO DE 1938

15402 5 12 68

Exm.º Snr. Ministro.

No cumprimento de determinações regulamentares, tenho, mais uma vez, a honra de submeter á apreciação de V. Excia. o resultado dos trabalhos realizados na Léste Brasileiro, no decurso do exercício de 1938.

Este é o quarto ano da administração federal desta ferrovia. Ocupada sob feliz, enérgica e inesquecível providência do eminente Senhor Presidente da República, por Decreto de 11 de Março de 1935, á vista da situação de descalabro, sobremaneira impressionante, em que a relegaram os ex-arrendatários, a Léste Brasileiro, Senhor Ministro, dentro das possibilidades orçamentárias que lhe vêm sendo concedidas, procura executar, com ardor e patriotismo, a tarefa que lhe cabe, no largo programa de trabalhos por que tanto se empenha o Governo da União.

De comêço, durante os dois primeiros anos da administração federal, fatores vários impediram que se encetasse, com a intensidade desejada e requerida, o programa de serviços necessários á sua reconstrução, de conformidade com o Memorial que tivemos a honra de apresentar a V. Excia., em 10 de Maio de 1935. Mas, logo após, e sobretudo ante as providências do regimen

vigente, ingressamos numa fase de trabalho fecundo e constante, permitindo que ora apresente a V. Excia. certa soma de serviços verdadeiramente promissores aos interesses da coletividade.

Trechos de linha se reconstruíram por completo, desde a substituição integral dos seus dormentes, dos seus trilhos e acessórios, até o empedramento indispensável á conservação e segurança do tráfego; obras darte, correntes e especiais, foram construídas e reconstruídas em cifras elevadas; estações, casas de turma, reservas e edifícios outros, também se apresentam completamente novos; nas oficinas e depósitos, ainda que precários, as cifras de construções e de reparações atingiram a proporções jamais vistas; os serviços de abastecimento d'água, indispensáveis, tiveram o seu início; o tráfego processou-se com a relativa regularidade; nenhum acidente grave se registrou; tudo isso demonstrando, indiscutivelmente, máximo desvêlo e interêsse da grande maioria dos ferroviários da Lésté Brasileiro, de bem servir á coletividade, trabalhando, com alma, pela grandeza do Brasil.

No entanto, Senhor Ministro, torna-se indispensável que se aproveite o ritmo de trabalhos já encadeados, que se auxilie, com maiores recursos, essa arrancada de civismo, permitindo á Lésté Brasileiro a consecução integral do plano de melhoramentos que lhe está traçado, em harmonia com o vasto programa de obras que o Governo Federal, em tão bôa hora, lançou no País.

A Lésté Brasileiro, pela sua extensão de 2.000 quilômetros, pelo estado de absoluta ruína em que foi recebida dos ex-arrendatários, carece ainda de muitos recursos, conforme V. Excia. poderá apreciar neste relatório, para atingir á finalidade desejada, e poder permitir uma exploração econômica e vantajosa aos cofres da União.

Para tanto, porém, estamos certos, não faltará o indispensável apoio de V. Excia.; porque, em tão curto lapso de tempo á frente do árduo posto de Ministro da Viação e Obras Públicas, exemplos vivos já temos tido do seu interêsse, do seu entusi-

asmo, do seu civismo, do seu conhecimento de causa, sempre que se lhe apresenta á solução um problema de objetivos nacionais e coletivos. A Léste Brasileiro já muito lhe deve e muito ainda espera de V. Excia. junto ao eminente Snr. Presidente da República, no prosseguimento do seu vasto programa de serviços necessários e indispensaveis aos transportes do País.

* * *

De um modo geral houve ordem e rigorosa disciplina em todos os departamentos da Estrada.

Os pequenos surtos de desordens até então existentes, provindos dêsse próprio estado de cousas, após os dois primeiros anos da ocupação, desapareceram inteiramente, ante as medidas de justiça postas em prática pela administração, e homologadas por V. Excia.

O trabalho ordeiro e disciplinado é, pois, o lema hoje seguido pela inconfundivel maioria dos servidores da União, neste sector da administração pública.

Visita Ministerial —

Quis V. Excia., num requinte de zêlo e de interêsse pela eficiência dos serviços de seu ministério, dar-nos a elevada honra de sua visita á Léste Brasileiro. E, assim, em Dezembro último, percorrera todos os serviços que julgara interessantes á sua apreciação e julgamento pessoais, observando, meticulosamente e com vivo sentimento cívico, os vários sectores desta ferrovia.

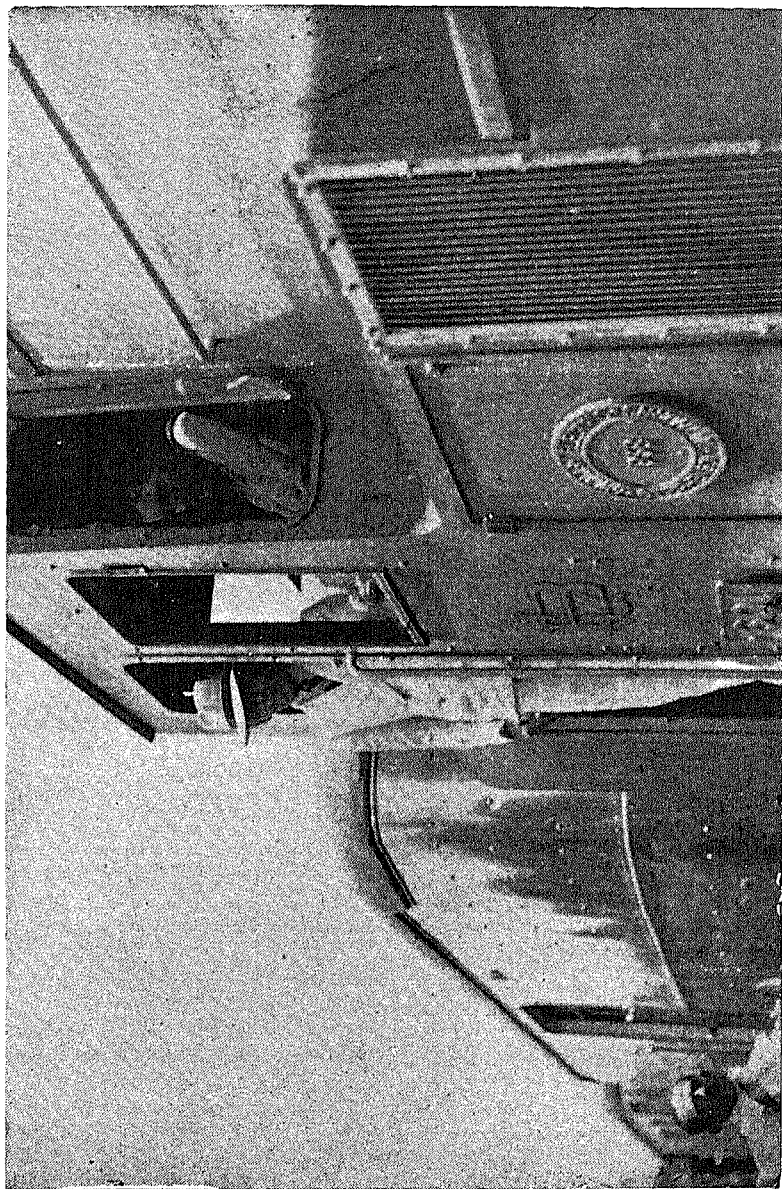
Teve V. Excia. ensejo de examinar, in-loco, as várias fases de construção dos veículos de carga e de passageiros que se executam nas oficinas da rêde, em Aramarí e Periperí; observou idênticas construções de vagões-tanques metálicos, para os trans-

portes d'água e de mel; apreciou, ainda, em S. Francisco, a construção da primeira locomotiva que se faz na Estrada, do tipo «Pacific», e de nº 303.

Nos vários trechos de linha percorridos, constatou, ainda, V. Excia. o escrúpulo e a técnica que adota esta Viação na reforma de suas linhas e a necessidade imperiosa de prosseguir-se nesses trabalhos, de capital importância para a segurança do tráfego. Apreciou, também, a ordem e a disciplina existentes em todos os núcleos de trabalho; e, por fim, após a justa e espontânea manifestação que, na gare de Calçada, lhe prestaram os ferroviários da Leste, inaugurou V. Excia. a nossa primeira composição de alumínio, inteiramente construída nas oficinas de Aramarí, por engenheiros e operários exclusivamente brasileiros. Nessa mesma oportunidade, inaugurou, também, V. Excia., com essa magnífica composição, a tração Diesel-elétrica no Brasil, viajando na locomotiva 600, uma das três primeiras unidades adquiridas pelo Governo Federal para os serviços desta Viação Férrea.

As palavras referentes à Leste Brasileiro, que V. Excia., Snr. Ministro, articulara em público, no seu discurso de Calçada, e em entrevista ao jornal «A Tarde», desta Capital, constituíram para a Administração desta ferrovia e para todos os seus laboriosos auxiliares, um verdadeiro incentivo, para que todos prosigamos nessa mesma senda de trabalho disciplinado e fecundo, em benefício da nossa grande pátria.

E assim o faremos sempre, com ardor e civismo, reafirmando a V. Excia. e ao eminente Snr. Presidente da República os nossos sinceros agradecimentos pelas repetidas demonstrações de confiança com que nos ha cumulado nesses quatro anos de administração, permitindo-nos a realização de serviços de grande valimento, em benefício dos transportes ferroviários nos Estados da Bahia e Sergipe, até bem pouco completamente malbaratados.



Visita do Exmo. Sr. Ministro da Viação à Leste Brasileiro: S. Excia. inspeciona uma das locomotivas Diesel-elétricas, atrelada ao trem de alumínio — 1938.

* * *

I DIVISÃO

Gabinete e Secretaria —

Com a mesma dedicação e eficiência de sempre, marcharam, com presteza e regularidade, os serviços desses departamentos, demonstrando-se, em resumo abaixo, o volume desses trabalhos burocráticos e de grande complexidade.

| | |
|---------------------------|--------|
| Processos entrados..... | 15.841 |
| Ofícios expedidos..... | 3.196 |
| Portarias | 592 |
| Telegramas expedidos..... | 343 |

Isso revela a inteligência e operosidade do nosso pessoal, que, ainda deshabituaado das normas burocráticas dos serviços públicos, — por isso que todo êle viera de uma empresa particular, — com rapidez e segurança, assimilara-se aos moldes atuais da administração federal.

Serviço Regional do Pessoal —

Em cumprimento aos dispositivos do Decreto-Lei nº 3.082, de 17 de Setembro de 1938, em Novembro último demos início á instalação do Serviço Regional do Pessoal.

Ante a multiplicidade de assuntos de grande relevância que se acham afétos a êsse serviço, não nos foi possível instalá-lo definitivamente nesse exercício. Demais, não dispunhamos do pessoal necessário á completa organização dos trabalhos.

Todavia, no corrente ano, os trabalhos dêsse importante sector marcham com relativa regularidade e eficiência, estando, em dia, o Boletim do Pessoal, os boletins de merecimento e outros serviços que lhe estão afétos.

É mister, entretanto, a admissão de mais alguns extranumerários, para que possa o nosso Serviço de Pessoal alcançar, integralmente, o objetivo colimado.

Contabilidade Geral —

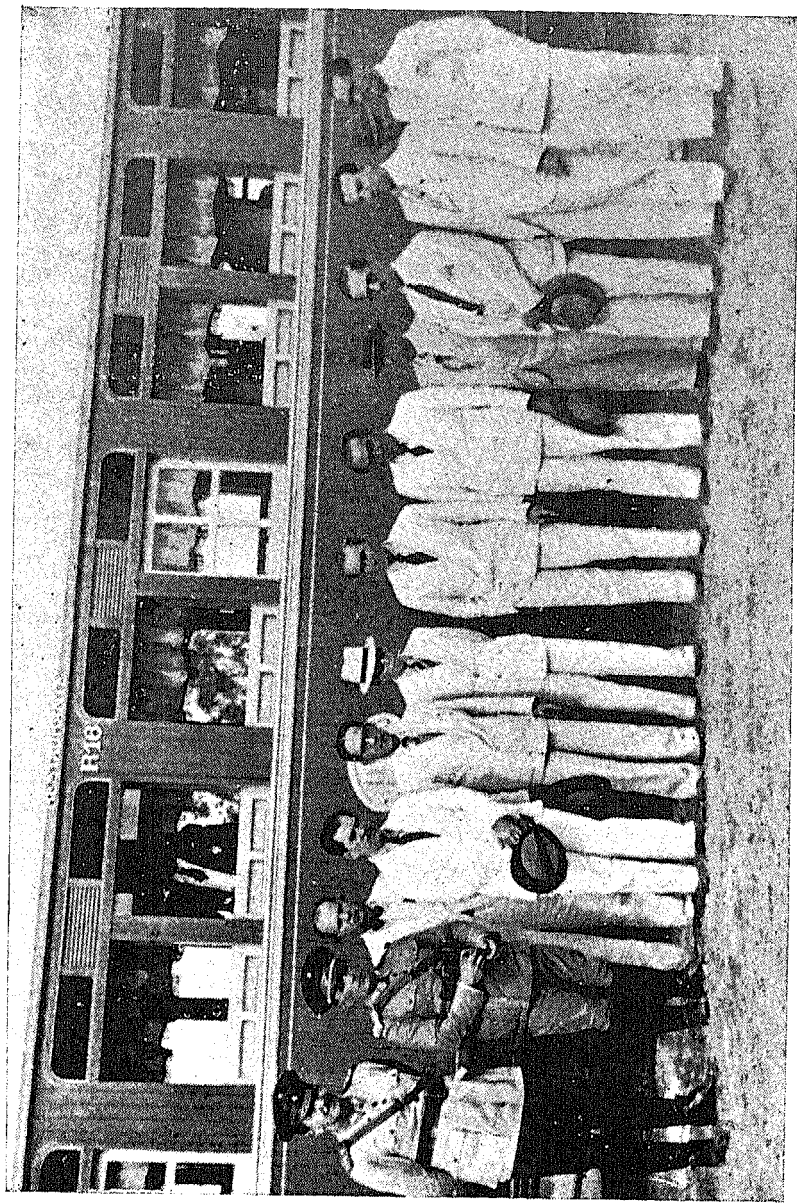
A contabilidade geral, que, atualmente, após a reforma que fizemos no ano anterior, centraliza todo o serviço de fiscalização e registro do movimento econômico — financeiro da rede, manteve, dentro do mesmo espírito de ordem e de eficiência, todos os seus trabalhos durante todo o exercício de 1938.

Ainda perduramos sob o regimen de adiantamentos trimestrais de sub-consignações orçamentárias, á falta de uma Sub-Contadoria Seccional que funcione junto á Estrada.

A Delegação do Tribunal de Contas neste Estado, ultimamente criada, muito tem auxiliado a Administração da Leste Brasileiro, na interpretação de leis e assuntos concernentes á Contabilidade Pública do País; no entanto, consoante já nos temos referido por mais de uma vez, cremos de grande vantagem para a completa eficiência dos serviços de Contabilidade desta Estrada, a imediata criação da Sub-Contadoria, a menos que fossem industrializados os serviços ferroviários, como a prática aconselha, em prol da melhor eficiência das emprêsas públicas dêsse gênero.

Todos os serviços, porém, marcharam com a regularidade precisa. As comprovações apresentadas ao Tribunal de Contas tiveram o seu curso normal, merecendo sempre, sem quaisquer restrições, a aprovação dêsse egrégio Departamento público, numa demonstração inequívoca do zelo e escrúpulo por que são pautados todos os atos administrativos da Leste Brasileiro.

Apreciação Financeira — As receitas da Estrada, a partir da ocupação, vinham, anualmente, crescendo. No entanto, a calamitosa sêca que, mais uma vez, assolou a vasta região do nordeste dos Estados de Bahia e Sergipe, motivou, nesse exercício de 1938, um decréscimo de receitas de Rs. 1.021:046\$900, em relação ao ano de 1937.



Em Serrinha, ponto terminal da inspeção ás finhas da Leste Brasileiro, S. Excia. o Snr. Gal. Mendonça Lima, Ministro da Viação, pausa para o fotógrafo ao lado do carro restaurante da composição em que viajou — 1938.

Ao lado, vê-se também o Exmo. Snr. Interventor Landulpho Alves — 1938.

Relativamente á despesa, verifica-se apenas um pequeno aumento de Rs. 25.913\$709 do exercício de 1938 sobre o de 1937, que justificamos pela maior quantidade de trens realizados. Constata-se ainda que, embora a receita tivesse decrescido, o número de toneladas-quilômetros passou de 278.586.365 em 1937 para 290.682.709 em 1938. É que se transportou maior quantidade de mercadorias de tarifas deficitárias, em consequência da própria estiagem.

Os quadros anéxos apresentam as receitas e as despesas detalhadas e apreciadas no último sextênio.

Dêles constata-se, para 1938:

| | |
|-------------------|------------------------|
| Receita | 18.935:837\$000 |
| Despesa | <u>18.854:633\$446</u> |
| Saldo | 81:203\$554 |

Ainda mais, observa-se que os saldos obtidos durante o quadriênio da administração do Governo assim se expressam:

| | |
|---------------------|----------------------------------|
| 1935 | 1.449:601\$918 |
| 1936 | 2.873:601\$622 |
| 1937 | 1.128:164\$163 |
| 1938 | <u>81:203\$554</u> |
| Resultado | 5.532:571\$257, <i>de saldo.</i> |

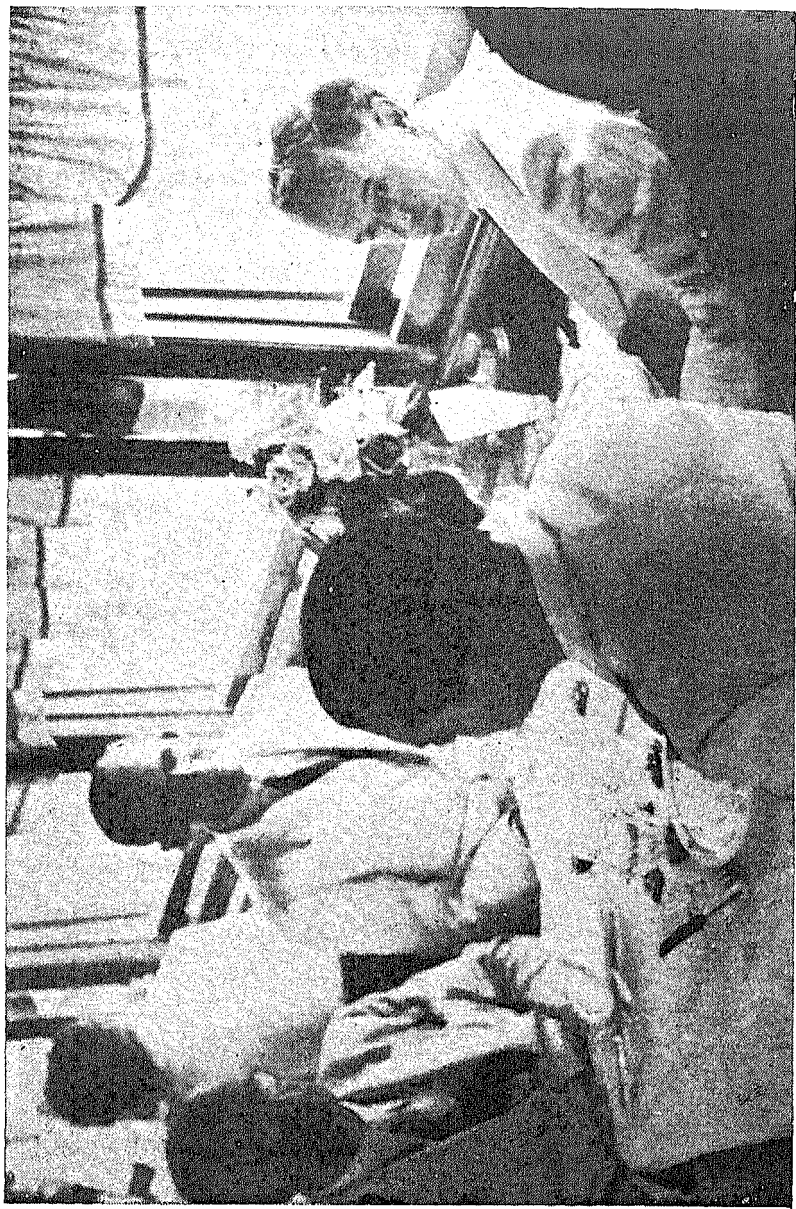
enquanto que, apreciado o quadriênio anterior, quando a rede ainda se achava sob o regimen de arrendamento, os saldos e deficits assim se apresentam:

| | |
|---------------------|----------------------------------|
| 1931 | 1.415:245\$693 deficit |
| 1932 | 1.059:784\$067 deficit |
| 1933 | 53:097\$172 deficit |
| 1934 | <u>152:765\$093</u> saldo |
| Resultado | 2.375:361\$839 <i>de deficit</i> |

RECEITAS TOTAIS

| VERBAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Passageiros | 2.794:386\$055 | 3.065:810\$375 | 3.452:953\$795 | 4.570:992\$400 | 5.203:221\$700 | 5.453:002\$200 |
| Bagagens e encomendas.. | 421:214\$780 | 470:404\$665 | 551:902\$125 | 638:237\$700 | 706:551\$800 | 754:244\$400 |
| Mercadorias.. | 7.171:337\$070 | 7.909:879\$865 | 9.513:967\$413 | 10.632:873\$451 | 10.978:674\$700 | 9.501:107\$300 |
| Animais | 275:759\$990 | 174:386\$875 | 291:984\$630 | 223:754\$200 | 203:817\$500 | 345:887\$900 |
| Rendas diversas | 1.687:951\$415 | 1.660:305\$365 | 1.943:877\$520 | 2.138:287\$000(1) | 2.864:618\$200(1) | 2.881:595\$200(1) |
| TOTAIS | 12.350:649\$310 | 13.280:787\$145 | 15.754:655\$483 | 18.204:144\$751 | 19.956:883\$900 | 18.935:837\$000 |

(1) Nestas parcelas estão incluídas as rendas ordinárias, e extraordinárias nos totais de Rs .64:110\$500 para o exercício de 1936, de Rs. 621:944\$100 para o exercício de 1937 e de Rs. 725:109\$300 para o de 1938, bem como as deduções a que se referem os decretos 20.992 e 890 respectivamente de 8-1-932 e 9-6-936.



O Snr. Gal. Mendonça Lima e demais autoridades, quando almoçavam em um dos carros
restaurantes da Leste Brasileiro — 1938.

DESPESAS TOTAIS

| VERBAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Administração | | | | \$ | | \$ |
| Geral | 730:105\$230 | 811:870\$573 | 479:117\$012 | | | |
| Administração | | | | | | |
| Central | 900:758\$860 | 913:883\$621 | 941:896\$244 | 1.182:407\$520 | 1.579:573\$958 | 1.587:458\$553 |
| Trafego | 2:199:475\$887 | 2:213:416\$265 | 2:294:036\$384 | 2:616:260\$503 | 3:485:039\$759 | 3:497:782\$616 |
| Locomoção.. | 5:582:612\$603 | 5:883:690\$622 | 6:989:628\$423 | 8:094:119\$204 | 9:291:044\$458 | 9:104:100\$496 |
| Linhas e Ofi- cinas | 2:990:793\$902 | 3:305:160\$671 | 3:550:305\$502 | 3:011:979\$343 | 3:631:868\$662 | 4:586:788\$121 |
| Diversos. | \$ | \$ | \$ | 2) 425:776\$559 | 2) 841:192\$900 | 3) 68:503\$660 |
| TOTAIS | 12.403:746\$482 | 13.128:022\$052 | 14.255:083\$565 | 15.330:543\$129 | 18.828:719\$737 | 18.844:633\$446 |

(2) Estão também incluídas as parcelas a que se referem os decretos n.os 20.992 e 890 respectivamente de 8-1-932 e 9-6-936.

(3) Está incluída a parcela a que se refere o decreto 890 de 9-6-936.

Resumindo:

Resultado financeiro do 1º quadriênio

da administração do Governo Federal. Saldo: 5.532:571\$257

Idem, idem do último quadriênio da

administração francesa..... Deficit: 2.375:361\$839

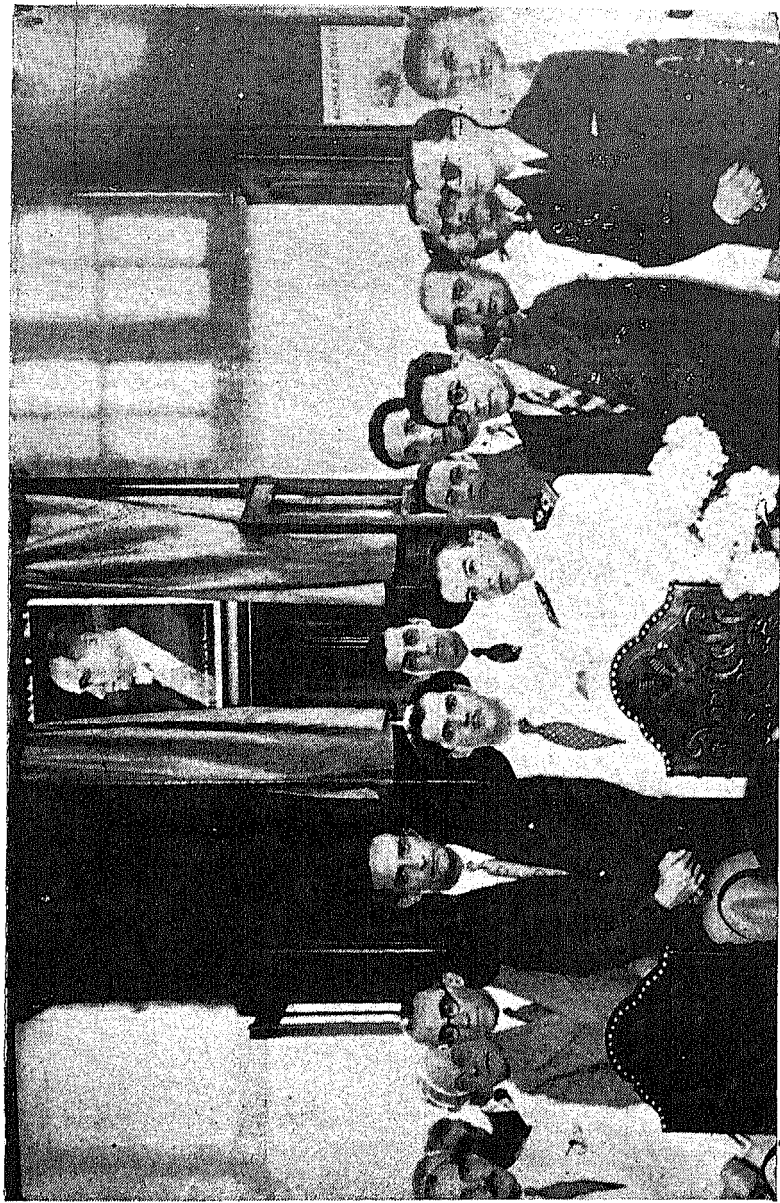
Essas cifras ainda se tornam mais expressivas se considerarmos o alto rendimento de produção das oficinas, a cifra de dormentes, trilhos e acessórios empregados, as inúmeras reparações feitas em edifícios, obras darte, etc., e sobretudo o aumento de vencimentos do pessoal que atingiu quasi a 100 %, após a ocupação da rede, isto é, durante esse quadriênio último.

Em anexo á parte, nº 6, aprecia-se o balancete da receita e da despesa relativo ao exercício de 1938, levantado pela Contabilidade Geral. O anexo nº 7 oferece o custeio detalhado da 1ª Divisão; e os anexos de n.os 8, 8A e 8B discriminam o custeio, por Divisão, comparativamente durante o sextênio vencido.

Almoxarifado —

O nosso Almoxarifado Geral, bem como as suas várias dependencias junto ás Divisões, no interior, ainda não satisfaz ás múltiplas exigencias dos serviços.

Sobremaneira deficientes os seus estoques, no começo de cada exercício vê-se a administração tolhida, retardando os seus trabalhos por falta de materiais. É que, distribuidas com demora as verbas orçamentárias, somente após o término do 1º trimestre de cada ano conseguimos fazer as encomendas gerais dos materiais de consumo. Enquanto isso, completamente desprovido, o Almoxarifado, nesses intervalos, não supre as exigencias mais comuns dos serviços. E, assim, mais elevado se torna o custo de cada obra, por não se poder evitar essa solução de continuidade periódica.



Ceremonia da inauguração do retrato do Presidente Getúlio Vargas no Gabinete do Diretor da Leste Brasileiro, vendo-se presentes autoridades civis e militares.

Por tais razões, vem esta Administração, por ofícios e relatórios, se empenhando sempre por que se lhe conceda um crédito especial, exclusivamente destinado á reorganização dos estoques do Almojarifado, afim de evitar-se esse colapso que anualmente se verifica, com graves prejuizos para a bôa marcha dos serviços da Estrada. Dotados que fossem os Almojarifados, de maior parcela de materiais, de uso mais corrente, poder-se-ia, sem sacrifícios, vencer esses períodos e entraves consequentes dos próprios processos usuais de distribuição de verbas e aquisição de produtos, completamente injustificaveis em serviços industriais como os ferroviários.

Os recursos que, até aqui, têm sido consignados ao custeio, nas várias rúblicas orçamentárias, não permitem, de nenhum modo, a formação de estoques. Dão, apenas, e com muita restrição, para o consumo do exercício, não deixando margens a sobras de quaisquer espécies.

Todavia, observando-se, ligeiramente, o valor do estoque do Almojarifado, conforme consta dos anéxos de n.os 2 e 3, tem-se a impressão de que ha grande cópia de materiais. Um exame mais atento, porém, de logo dissipará essa impressão, por isso que a grande maioria dos materiais é desusada e completamente inaproveitavel, adquirida como fora sem quaisquer finalidades, ao tempo da ex-arrendatária, para satisfazer, sem dúvida, a quaisquer interêsses particulares.

Em tais circunstâncias, Snr. Ministro, rogamos de V. Excia. a concessão de um crédito especial destinado, exclusivamente, ao reaparelhamento dos estoques de materiais de maior consumo na rede, ou, pelo menos que, no próximo exercício, sejam consignadas verbas de maior vulto, que permitam a prática dessa medida, em beneficio da própria economia dos serviços.

Tipografia —

Sempre foi nosso intuito organizar uma tipografia modelo, para atender, com presteza e economia, aos múltiplos trabalhos tipográficos, requeridos pela Viação, libertando-a, também, do elevado custo por que se os adquire na praça.

E, assim, depois de organizarmos os serviços, adquirindo maquinário novo e moderno, construimos um modelar edifício destinado á sua instalação, o qual fôra inaugurado quando por ocasião da visita de V. Excia. á Bahia.

Como se verificará das fotografias anexas, trata-se de um confortavel edifício, em linhas sóbrias e modernas, onde as condições de luz e de higiene satisfazem, plenamente, ás exigências da técnica hodierna.

Atualmente a tipografia da Léste já atende a cerca de 75 % das exigências dos serviços, estando também a seu cargo a publicação dos Boletins de Pessoal.

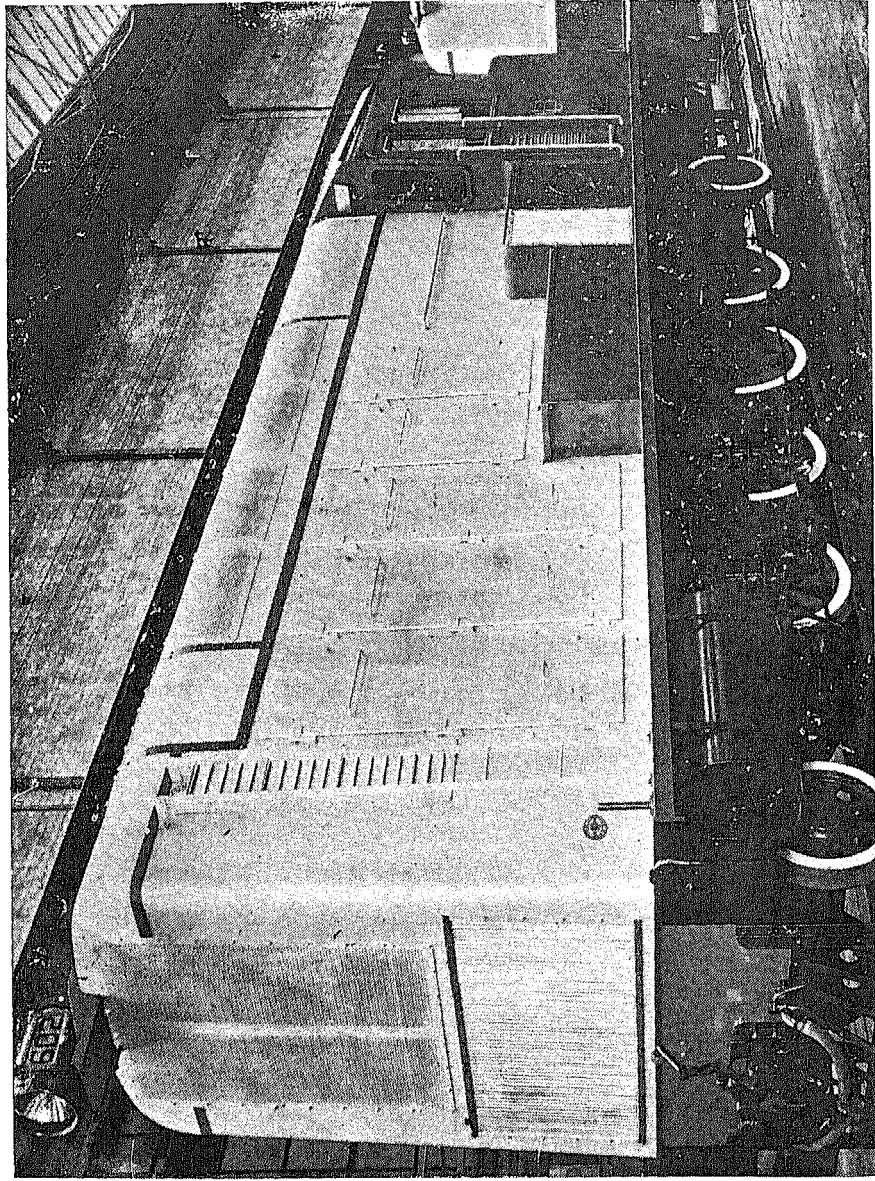
Esperamos, porém, logo que dispusermos de meios, completá-la com a aquisição de outras máquinas de que ainda necessitamos para chegarmos ao fim desejado.

E, com mais êsse serviço, estará a Léste Brasileiro inteiramente aparelhada para suprir as necessidades sempre maiores da burocracia.

Estatística e Serviços Comerciais —

Após a reforma elaborada no exercício anterior, já vai êsse departamento oferecendo vantagens de alguma relevância, em benefício do contróle dos serviços da rede.

Mas, infelizmente, não pode ter ainda a expansão que objetivamos, da qual resultará grande sôma de benefícios para a Estrada. É que, por deficiência de pessoal, ainda não puderam ser instalados todos os serviços previstos, tendentes á mais perfeita e segura apreciação econômica dos serviços e da vasta região servida pela Léste.



Imponente fotografia de uma das Locomotivas Diesel-Elétricas, adquiridas pelo Governo para a Leste Brasileiro, em 1938.

Não esmoreceremos, no entanto; e, logo que possamos conquistar mais alguns elementos que nos venham permitir a realização de mais êsse intento, prosseguiremos sem desfalecimento.

Serviços Jurídicos —

A assistência jurídica da Estrada, funcionando junto ao Gabinete, continuou a sua mesma ação eficiente e destacada, no período relativo ao exercício de 1938.

Submetendo á apreciação do Gabinete pareceres jurídicos elaborados com presteza, interêsse e dedicação á causa pública; atendendo, verbalmente e por escrito, ás consultas formuladas; acompanhando, com zêlo, todos os processos de acidentes no trabalho, em curso, no Forum desta Capital e do interior; dando assistência jurídica a todas as causas iniciadas e em andamento na Justiça, movidas contra a Viação ou por ela intentadas; sugerindo normas sobre o curso da matéria de acidentes no trabalho; elaborando contratos; interpretando leis e regulamentos, êsse sector da Administração sempre se manteve á altura de suas responsabilidades.

Construções —

Completamente paralizados todos os serviços de construções ha longos anos, somente no exercício de 1938, graças ao indiscutível interêsse de V. Excia. junto ao eminente Snr. Presidente da República, foram iniciados, nesta Viação, os serviços da ligação das duas grandes ferrovias que lhe formam o sistema, até aqui ainda desarticulado.

Por várias vezes, em officios e relatórios circunstanciados, esta Diretoria teve ocasião de demonstrar a necessidade inadiável dessa ligação, de preferência por Afligidos—Buranhem, com a variante de Santo Amaro. Opiniões contrárias e diversas, argumentações infundadas, burocracia e papelório, entretanto,

levaram a que se procrastinasse, até então, o prosseguimento dessa obra, que reputamos de interêsse vital para o País e, em particular, para a Bahia.

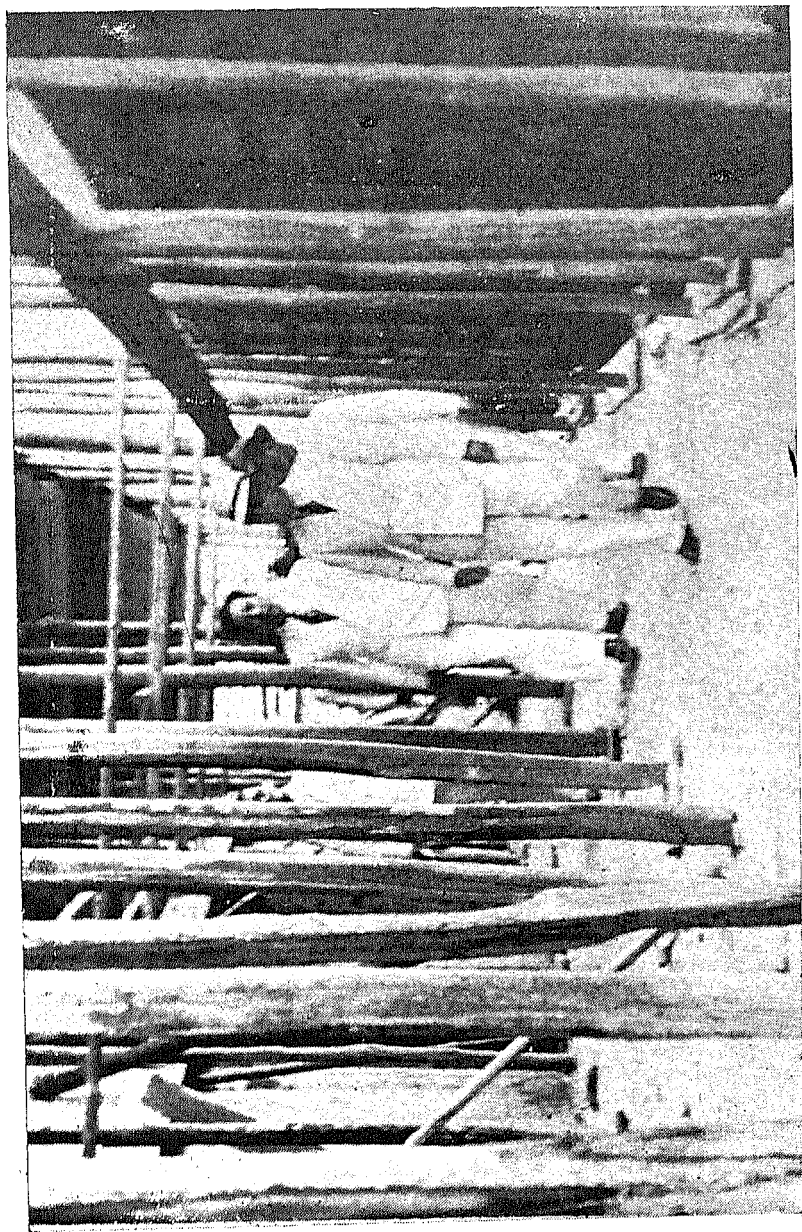
Foi quando V. Excia., assumindo o alto posto que tanto dignifica, ouvindo-nos com o interêsse de administrador conciente, apreendeu, de logo, a imperiosa necessidade de levar-se a cabo essa tarefa. E, esclarecendo ao digno Snr. Presidente da República o que se passava, de pronto removeram-se todas as dificuldades, sendo refundidas verbas esparsas no total de 4.000 contos, nos termos do Decreto-lei n.º 698, de 15 de Setembro de 1938 e imediatamente consignadas ao início de tão magno serviço.

O eminente Snr. Presidente da República e V. Excia., Senhor Ministro, solucionando êsse problema que já se supunha fóra de quaisquer cogitações, prestaram á Bahia e ao Brasil um relevantíssimo serviço.

Ao par do objetivo indiscutível de segurança nacional, por que tanto se empenha o glorioso Exército Brasileiro, essa ligação modificará o aspecto econômico de uma rica e vastíssima região da Bahia, até o momento completamente relegada ao mais criminoso esquecimento. E, estamos certos, os bahianos lhes saberão ser gratos a mais êsse gesto de benemerência para com o grande Estado do Norte, assim melhor servido pelos transportes ferroviários — chave principal do progresso de uma nação.

* * *

Resolvido o assunto, entramos de logo em ação. Estando a Divisão das Linhas sobrecarregada de serviços de reconstruções, resolvemos, — evitando, por economia, a criação de uma 5.ª Divisão provisória de Construções, que, aliás, mais adiante deverá ser criada, — confiar á 1.ª Divisão, diretamente funcionando junto á Diretoria, a tarefa em apreço. E, como esperavamos, tudo vai marchando muito a contento, embora a grande sobrecarga de serviços.



O Exmo. Snr. Ministro da Viação inspeciona os serviços de construção da gare ferroviária de Mata de S. João — 1938.

Estado dos Trabalhos — Como nos referimos, ha cerca de 12 anos os serviços de construção do trecho Afligidos—Buranhem se achavam paralizados e abandonados á ação das intempéries. Os serviços do trecho, a partir da estaca 1840 (Km. 36 + 180 m), de Conceição da Feira até Traripe, foi definitivamente abandonado, por se tornar inexequivel, economicamente, em face da natureza do terreno. Estudou-se, então, a variante de S. Amaro, aproveitando-se o trecho S. Amaro—Buranhem, da Estrada de S. Amaro, hoje incorporada, para a ligação, em Buranhem, com a Léste Brasileiro.

Como era de esperar-se, numa linha em terrenos de condições topográficas e geológicas dificultosas ás construções ferroviárias, — como é toda a zona atravessada pela ligação em apreço, — depois de abandonados os trabalhos por 12 anos, deviam constatar-se muitos estragos e obstruções; isso, porém, não seria motivo plausivel a que se não prosseguisse nos trabalhos, como opinavam alguns engenheiros. Tratando-se da ligação mais curta e vantajosa, onde milhares de contos já haviam sido enterrados, nada justificaria a completa paralização e abandono dos serviços.

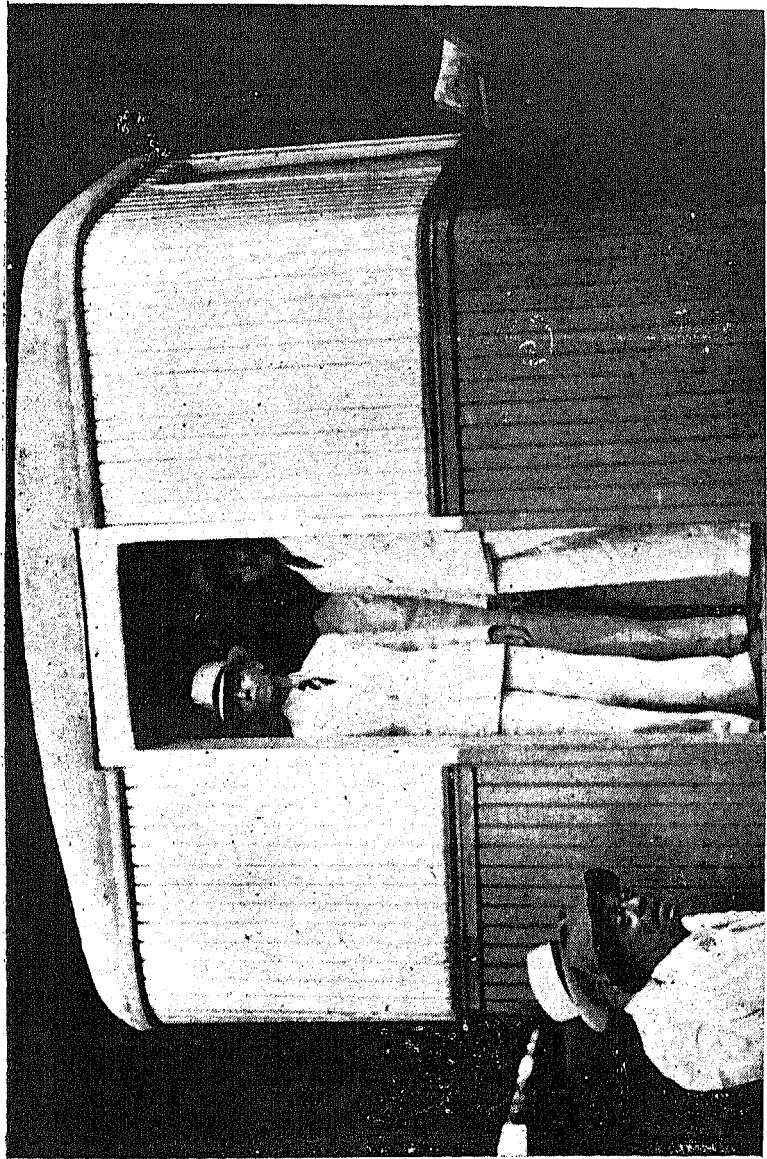
Quando foram suspensos os trabalhos pelo Góvêrno Federal, já se achavam concluidos, com linha assentada e lastrada, com as cercas construidas e linha telegráfica pronta, 8 km. 160 ms. a partir de Afligidos (Km. 22+100), até a ponte sobre o Rio Sergy, ainda com o 1º encontro por concluir. Dêste ponto em diante, até a estaca 1840 (Km. 36+800), início da variante de S. Amaro, parte do movimento de terras estava concluido, assim como certas obras de arte, restando ainda a conclusão de um grande muro de arrimo entre as estacas 1735 a 1740; a abertura do córte immediato, entre as estacas 1741 e 1745; o término das escavações dos córtes das estacas 1768 e 1810; o fechamento de alguns aterros; a construção da ponte de 40 metros de vão sobre o Rio Sergy, na estaca 1746; a construção de al-

gumas obras complementares de certa importância e as descargas de rochas dos grandes paredões, á margem esquerda da estrada que, conquanto, no momento, não impedissem o assentamento da linha, futuramente poderiam ocasionar desmoronamentos de grandes blocos de rocha, composta de arenitos de facil desagregação.

Cogitando-se, portanto, do reinício dos serviços, procedeu-se a um exame meticoloso do estado das obras, entregues, durante um tão longo período, ao abandono, á ação danosa do tempo, sem qualquer conservação. Verificou-se que, no trecho de linha assentada, havia grandes obstruções em certos córtes, que, aliás, não eram exageradas, tendo em vista a altura dos mesmos e o tempo de paralização das obras. Muitos outros córtes apresentavam, apenas, pequenas obstruções e alguns aterros com pequenos abatimentos. Nêsse trecho de 8 km, 160 m, já com trilhos, a dormentação estava inteiramente apodrecida, a linha telegráfica quasi inexistente, a faixa e o leito da linha com vegetação alta e grossa. No trecho onde o leito estava concluido, a situação era idêntica, porém as obras de arte se encontravam perfeitas.

Do exame geral dos serviços, verificou-se ser perfeitamente exequível a ligação em apreço, inclusive a construção da variante de S. Amaro, que atravessa terrenos de massapê, baixos, de poucos acidentes.

Serviços Realizados — Registrado o crédito de 4.000 contos, foram, dêsde logo, tomadas as providências necessárias ao breve início dos trabalhos, de modo a melhor aproveitar-se a verba distribuida já no último trimestre do exercício de 1938. Desde logo, verificou-se que, nesse curto espaço de tempo era inteiramente impossivel instalar-se um serviço com o pessoal necessário a uma produção de 4 mil contos em obras, de modo que, como medida mais acertada, tratou a Administração de adquirir parte dos trilhos, acessórios, alguns materiais e ferra-



O Exmo. Snr. General Mendonça Lima, Ministro da Viação e Obras Públicas, inspeciona, nas oficinas de Aramarí, a construção dos carros suburbanos de 15 metros de comprimento — 1938.

Produção do Serviço — Concluída a instalação dos serviços e atacados os trabalhos em todo o trecho, que procede da estaca 1119 (Km. 22+380 m) e vai á estaca 1840, (Km. 36+800m). foi-nos possível apresentar a produção constante do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS | N. da tabela | Unidade | QUANTIDADE |
|------------------------------------|--------------|---------|-------------|
| Roçado e limpa em capoeira... | — | m2 | 122.580,00 |
| » » » » capoeirão de machado | — | m2 | 286.020,00 |
| Escavação em terra | 11 | m3 | 48.000,000 |
| » » piçarra ou molêdo. | 12 | m3 | 1.967,000 |
| » » pedra sôlta | 13 | m3 | 13.635,000 |
| » » rocha branda.... | 14 | m3 | 79.387,000 |
| » » » dura | — | m3 | 9.207,000 |
| Desmônte de linha..... | — | m2 | 6.020,00 |
| Reassentamento de trilhos | — | m2 | 4.020,00 |
| Concreto nº 7 | — | m3 | 37,600 |
| Alvenaria crd. c/ arg. nº 5 | — | m3 | 892.500,000 |

Despesas Realizadas — A aplicação do crédito de 4.000 contos, consignado aos serviços em apreço, foi a seguinte:

Pessoal (diarista de obras). 1.118:508\$900

Materiais:

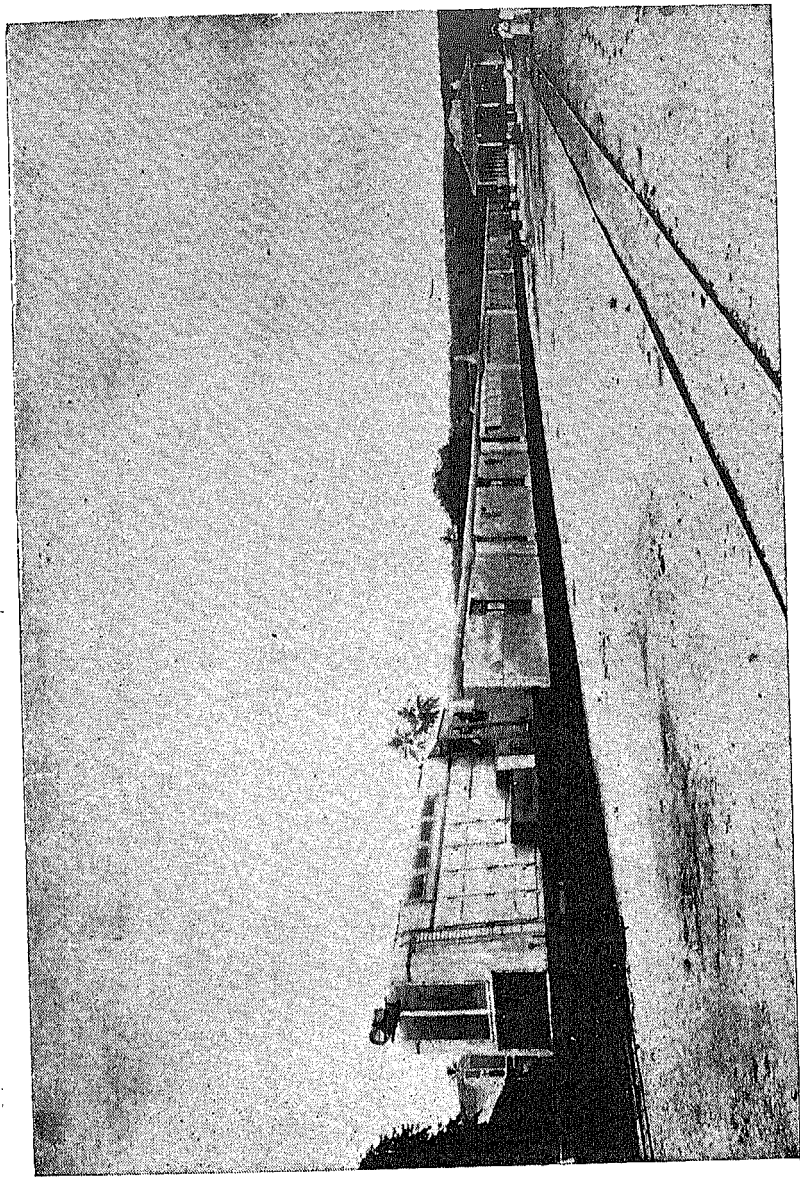
25 Kms. de trilhos e acessórios. 2.733:378\$700

6 aparelhos de mudança de via. 40:666\$400

Ferramentas, cimento e materiais diversos

107:446\$000 2.881:491\$100

Total do crédito..... 4.000:000\$000



Vista geral do trem de alumínio, no pátio da estação de Periperi, construída também em 1938.

Considerações Gerais —

Ligação Afligidos—Buranhem — Iniciados como se encontram os serviços de construção na Léste Brasileiro, resta agora, tão somente, que se prossigam, de modo a obter-se, pelo menos, a conclusão de todos os trechos iniciados, onde o Govêrno Federal já ha empregado milhares de contos de réis.

A ligação da Estrada de Ferro Central da Bahia á linha de S. Francisco e Ramais é bem um exemplo vivo do quanto afirmamos.

Nessas obras, já o Govêrno Federal havia dispendido nada menos de 16.000:000\$000 e, paralizadas na altura em que se encontravam, eis que nenhuma voz se levanta para, pelo menos, pleitear a sua conclusão, na oportuna oportunidade em que foram suspensas todas as construções ferroviárias. Ao contrário, forte corrente, esquecida talvez de que os dinheiros públicos não devem ser desperdiçados, nêsse momento levanta-se, para, reforçando o ato da suspensão dos serviços, considerarem inexequivel o traçado, ante as condições geológicas do terreno. E só pleitearam ligações outras, todas elas alongando as distâncias de 102 Kms. para mais:

Enquanto isso, nada se fez, e dez longos anos se passaram completamente improdutos, nêsse tocante.

Não desconhece a Administração da Léste Brasileiro, a necessidade de se prosseguir nas construções dos demais trechos que objetivam, igualmente, ligações das duas Estradas. Mas o certo é que, á vista da premência do problema, considerando o encurtamento das distâncias que é, hoje, considerado fator precípua de progresso, e, além disso, encarado o fato de menor custo para a conclusão de um serviço, onde já haviam sido gastos nada menos de 16.000 contos, opinamos, com firmeza e decisão, pela ligação Afligidos—Buranhem, desprezando-se, contudo, o traçado pelo alto, onde ter-se-ia de atravessar zona

pesadíssima de massapê, para obedecer-se ao traçado de uma variante até á cidade de S. Amaro, perfeitamente exequível, á vista do pequeno movimento de terra a fazer-se e das melhores condições geológicas do terreno.

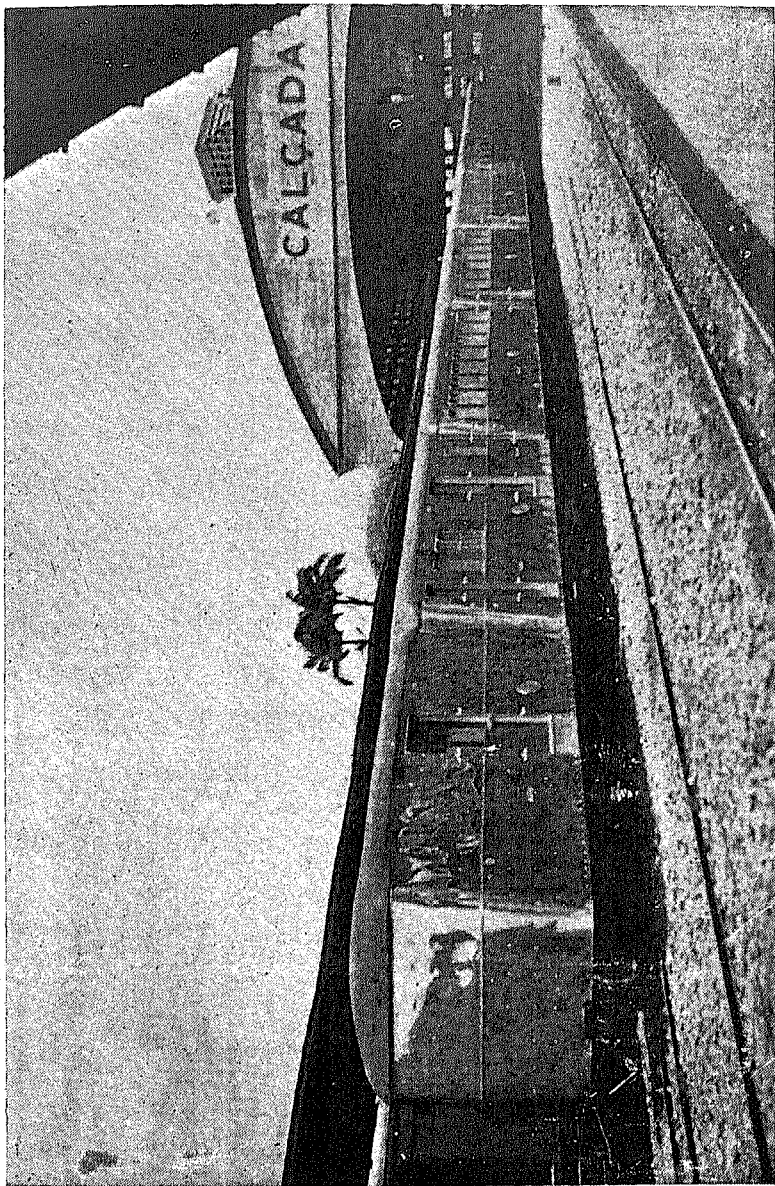
Para tanto, porém, mister se fazia a ocupação e reconstrução da Estrada de Ferro de Santo Amaro, de propriedade do Estado da Bahia, cuja situação precaríssima de conservação, não poderia permitir a passagem dos trens, entre S. Amaro e Buranhem, afim de alí conseguir-se o entroncamento, com a Leste Brasileiro, e ter-se, assim, o acesso completo á Capital Bahiana.

A êsse tempo, o Snr. Interventor no Estado da Bahia, devemos assinalar, apreendendo rapidamente o problema em fóco, dispoz-se a ceder á União, gratuitamente, a Estrada de Ferro de Santo Amaro, tendo, para isso, baixado o respectivo decreto nº 11.193 de 30/1/1939.

Na oportunidade, idênticas providências estavam sendo tomadas pelo Govêrno Federal, de modo que ter-se-á, em breve, realizado tão importante problema, cuja solução se tornara precípua á ligação em apreço.

Resta, portanto, que não faltem os recursos necessários á conclusão de tão importantes trabalhos, que poderão ser inaugurados possivelmente dentro de 18 mês, assim não hajam maiores entraves.

Reconstrução da Centro-Oeste — A reconstrução das linhas da Centro-Oeste, do mesmo passo impõe-se, á vista da ligação que ora se procede. Pequeno ramal que era a Centro-Oeste, sem objetivos maiores que o de servir pequena região assucreira, passará, com essa ligação, ao caráter de linha tronco, no plano Norte-Sul de viação do País. Demais, os seus primeiros nove quilômetros, entre Agua Comprida e Passagem, devem ser desprezados, para construir-se uma variante entre Cotegipe e Passagem, já estudada e projetada, que, não somente reduzirá o percurso de cerca de cinco quilômetros, como ainda assegurará um trafego livre de interrupções.



Magnífico aspecto do trem de alumínio, no recinto da gare de Calçada — 1938

V. Excia., Senhor Ministro, pessoalmente teve ensejo de observar isso que ora declaramos, quando de sua proveitosa visita á Bahia.

Assim, estamos certos de que V. Excia. levará a efeito mais êsse benefício para o País, assegurando os recursos precisos á completa restauração dêsse trecho.

Ligação de Barra de Mundo Novo a Itahyba — Esses serviços também fazem parte do plano de viação do País. Para concluir-se tão útil tarefa, que, além do objetivo estratégico, também encerra grandes benefícios para a economia da região, apenas se acham inatacados 56 Kms. Em cada extremidade, isto é, entre Barra de Mundo Novo e Covão, e entre Itahyba e Flôres, existem, com o leito praticamente concluído, respectivamente 16 e 19 Kms., podendo-se, a qualquer momento, regularizá-los para o assentamento de trilhos.

Seria uma obra de real utilidade para a Bahia e para o País, que o Govêrno da República, no seu interêsse indiscutível de bem servir, ha de prosseguir com segurança.

Linha de Contendas a Bom Jesus dos Meiras — Entre Contendas, que é o ponto terminal sul da Estrada de Ferro Central da Bahia e Bom Jesus dos Meiras, existem 111 Kms. de leito pronto; entretanto, á vista do longo período de abandono dos serviços, mister se faz a regularização do trecho. Afora isso, apenas 3 Kms. da variante sobre o rio de Contas, e a grande ponte local, restam ser construídos, para ter-se êsse grande avançamento de trilhos na futura ligação com a Capital da República, por que V. Excia. tanto se empenha, como brasileiro digno e militar brioso.

Assim, cremos que, dentro em breve, serão consignados os recursos indispensaveis a êsse magno problema de carater nacional.

Linha de Jacú—Alagoinhas — Quando o Govêrno do Estado da Bahia fez cessão, á União, da Estrada de Ferro de Santo

Amaro, solicitou, apenas, como recompensa, o prolongamento de Jacú, naquela Estrada, a Alagoinhas, ponto de entroncamento das linhas norte e centro da Lés-te Brasileiro.

Encarando-se o problema sob o aspecto ditado pelo plano nacional de viação, constata-se ser essa obra prevista e necessária, como linha de cobertura e sob o aspecto de encurtamento de distâncias.

Além disso, trata-se de uma região fertilíssima, e de uma distância relativamente curta, apenas 35 Kms., onde cerca de metade do movimento de terras se acha concluído.

Parece-nos, assim, Snr. Ministro, de todo aconselhavel o prosseguimento dêsses trabalhos, ante as razões que o justificam.

São, pois, essas obras que, ao nosso ver, devem ter curso, na Bahia, no tocante ás construções ferroviárias, antes de encetar-se outra qualquer tarefa dêsse gênero.

Realizadas, ficaria a Bahia a dever ao Govêrno da República mais um inesquecível serviço que permitiria um grande avançamento no seu sistema de transportes, de si tão deficiente e precário.

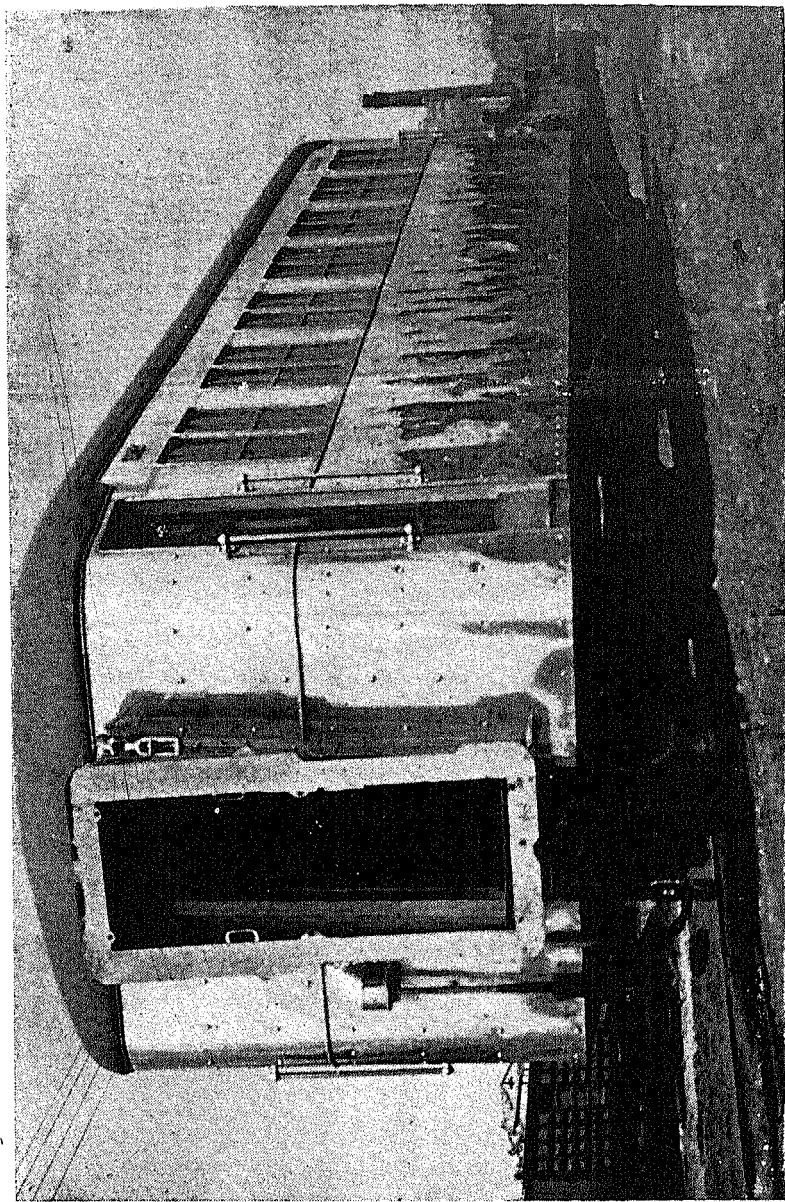
* * *

II DIVISÃO

Trafego

Marcharam com a regularidade compatível com a existência e situação do material de transportes os serviços a cargo desta Divisão.

Não se acham, ainda, resolvidos os grandes problemas da Viação, tendentes á facilitação rápida dos transportes. Isso que já se ha realizado, relativamente muito á vista do passado, representa, entretanto, parcela insignificante das reais necessidades da rede, onde, desprezados os ligeiros colapsos oriundos de estiagens periódicas, os transportes de carga, animais e passageiros aumentam ano a ano.



Um aspecto externo dos magníficos carros de passageiros da composição de alumínio

Sábias providências determinadas por V. Excia., concedendo uma carta de concessão para o fornecimento de material rodante e de tração, á base de descontos em frete, irão, por certo, amenizar essa crise, mas não a terá resolvido, em definitivo.

Dessa encomenda, feita á Empreza Comercial Importadora, constante de 160 vagões de 30T, 4 locomotivas «Mikado» e 7 ditas «Mountain», apenas recebemos, nos fins do exercício, 50 vagões e 4 locomotivas, devendo ser entregue o restante do material até Setembro do corrente exercício, se a guerra não deflagrar. Além disto, chegaram as três locomotivas « Diesel-eletricas », fabricadas pela « The English-Electric Company », cujos resultados têm sido os mais satisfatórios, e mais 30 vagões de carga de 30T, material êsse adquirido á conta do primitivo crédito de 16,000 contos concedido á rede. Mas, Senhor Ministro, pedimos licença para repetir, tudo isso ainda é muito pouco para atender-se á finalidade dos transportes.

Como já é do conhecimento de V. Excia., o estado do material recebido dos ex-arrendatários era o mais precário possível.

Por um esforço supremo, a Administração da Leste conseguiu elevar a base de produção nas reparações dêsses veículos a cifras até o momento inatingidas. Para tanto, não lhe faltaram a dedicação decidida e o espírito de colaboração dos serventuários da Estrada. Mas, sem exagêro, nada menos de 50 % dêsses veículos de carga já não permite quaisquer reparações econômicas, tal o estado de desgaste a que chegaram, devido á má conservação anterior e á falta de selecionamento nos transportes de sal. São veículos de 20T, adquiridos pela Companhia, por conta do Governo, em 1912.

Assim, número avultado vai sendo, mensalmente, recolhido para baixa, á vista dos acidentes que têm produzido nas linhas, em consequencia do seu estado precaríssimo de conservação, sem que se os possa substituir. E, por isso, dia a dia mais se

agrava o problema, sem que pudéssemos ter concertado ainda um programa que venha minorar tão grave crise.

Por outro lado, os veículos que vão ficando em serviço, saídos convenientemente reparados das oficinas, devem ser, posteriormente, conservados nos depósitos, para que se não estraguem facilmente. Mas essa assistência nem ao menos pode ser dada concientemente, por não ser possível retê-los algum tempo, sem gravames para os transportes.

Ainda mais: Com a ligação da Central da Bahia que ora se procede, dentro de pouco tempo ter-se-á maior sôma de transportes a realizar, inclusive de todo o gado vacum que se vende em Feira de Sant'Anna e que se destina aos matadouros desta Capital.

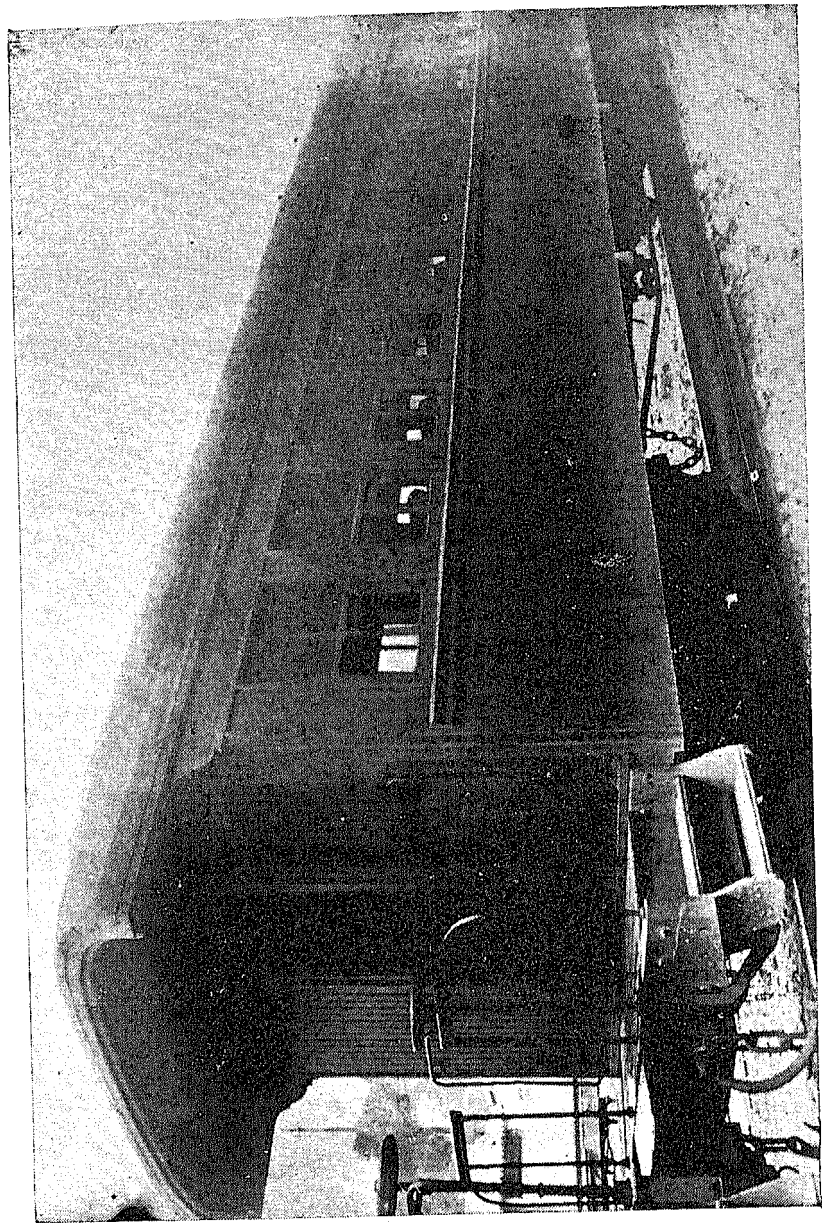
Além disso, os transportes de minérios vão sendo requisitados, sem que os possamos atender.

Compreenderá, pois, V. Excia. a necessidade imperiosa de resolver-se essa crise, autorizando a aquisição de mais dez locomotivas e de duzentos vagões de carga, cuja metade poderia ser construída nas oficinas da rede, a exemplo dos que já temos feito, a preços positivamente econômicos.

Se assim não for possível, dentro em breve iremos nos debater com gravíssima crise de transportes, a prejudicar, mais uma vez, as regiões servidas pela Estrada.

Resultado do Trafego — Muito embora a depressão de receitas consequente da última estiagem, constatamos um aumento sensível de toneladas-quilômetro em 1938, cuja cifra atingiu a 290.682.709 que, sobre 1937, quando foram apuradas 278.586.365 tons.-km., apresenta um acréscimo de 12.096.344 tons.-km.

Quanto aos transportes de passageiros, apura-se, do mesmo passo, sensível aumento. Antes da ocupação, em 1933, foram transportados 857.333 passageiros; em 1937, 1.828.828 e em 1938, 1.918.631.



Interessante aspecto de um dos carros de madeira, destinados aos serviços de transportes de passageiros da Leste Brasileiro. -- Esta fotografia deve ser comparada a dos novos tipos de carros ora em tráfego -- 1938.

Dia a dia essas cifras se elevam, em consequência do desenvolvimento da zona suburbana por motivo da reconstrução das linhas e das composições novas que já oferecem conforto e segurança aos passageiros.

Assim, torna-se mister o aumento de veículos, com a imediata duplicação da linha tronco, no trecho suburbano, á vista da linha singela que temos já não oferecer possibilidades de maior número de trens em circulação.

Reais serviços vêm prestando ao trafego suburbano as 4 automotrizes cedidas por V. Excia. a esta Viação. Mas o número sobremaneira reduzido dessas unidades, não permite maior expansão nêsse particular.

Julgamos, por isso, de grande vantagem a aquisição de mais 6 veículos motores dessa espécie, que, sobre oferecerem um tráfeço econômico, permitem a reintegração de mais algumas locomotivas a vapor nos transportes de cargas.

Horário — Poucas alterações foram feitas nos horários. Apenas as que se tornavam precisas ás obras de reconstrução das linhas foram autorizadas. Enquanto isso, de um modo geral os trens circularam com maior regularidade que em 1937, como resultado do melhor estado de conservação das locomotivas, carros e vagões e das várias obras de reconstrução das linhas.

Concluidos, porém, os vários trabalhos por que vem passando a linha tronco e outros trechos, cogitaremos da reforma completa dos horários, de modo a oferecer-se maior rapidez aos trens de passageiros.

Movimento de trens e veículos — Circularam em 1938, 24.332 trens de todas as categorias. Dessa cifra, coube aos trens de passageiros e mixtos 10.271 trens, com um percurso de 933.215 Kms., para um total de 2.389.434 Kms. de percurso geral realizado.

Em 1937, para 24.801 trens, houve um percurso total de 2.337.509, havendo, portanto um percurso médio, por trem, inferior ao de 1938.

Circularam em 1938, 179.979 veículos, com um percurso de 16.840.655 Kms., inferior, portanto.

Os veículos de passageiros, no exercício relatado, concorreram com a cifra de 8.024, para um percurso de 1.146.551 Kms

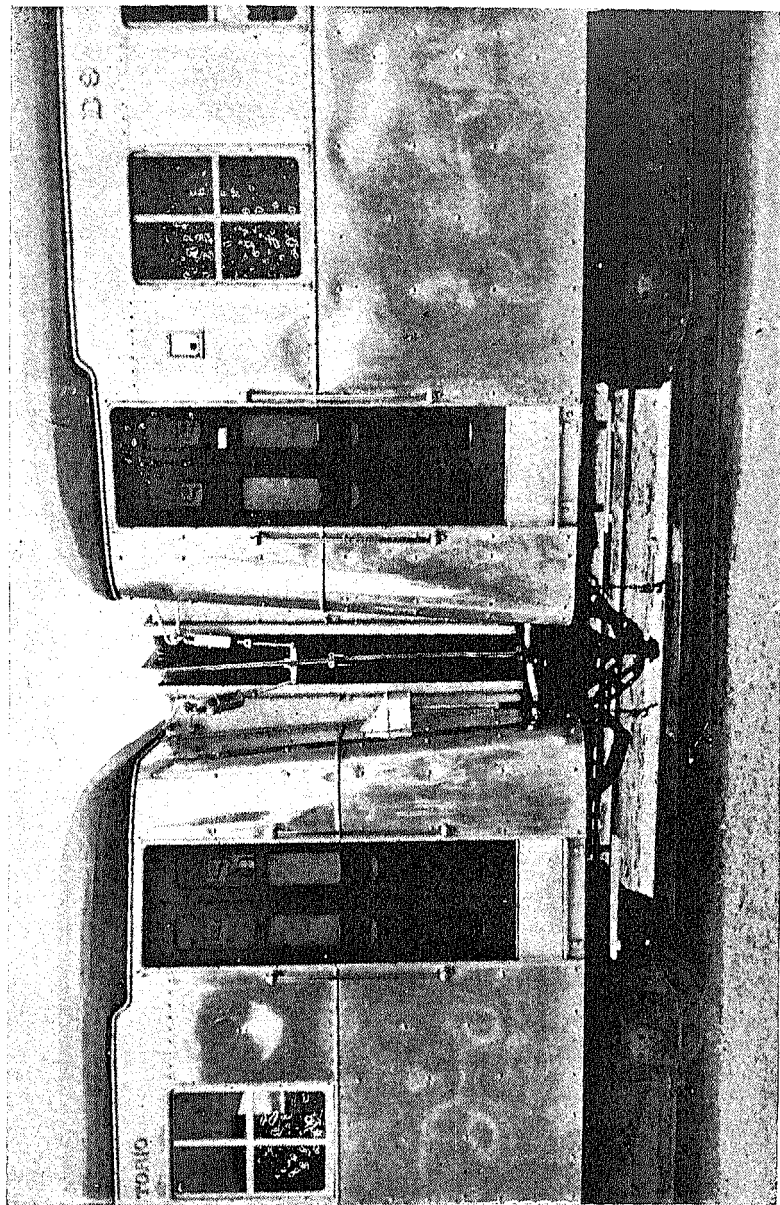
Em anêxos á parte, sob nos. 14, 15, 15A e 15B, oferecemos, discriminadamente, o movimento de trens e veículos em toda a rede.

Asseio e iluminação de veículos e estações — Se em 1937, já a Lésté tinha bastante melhorados os seus serviços de asseio e iluminação de trens, no exercício de 1938 a situação ainda melhorou, pois, com o programa sistemático de instalação de luz individual nos carros de passageiros, que vem sendo executado, houve sensíveis vantagens. Todas as composições que entraram em reparo ou foram construídas, saíram com instalações elétricas individuais, oferecendo ótimos resultados. Quanto ao asseio, todos os trens, ás saídas e chegadas das estações de início e fim de percurso, são submetidos a rigoroso asseio interno e externo e, durante as viagens, são frequentemente limpos pelos seus zeladores.

Nas estações a mesma coisa se verifica. Onde existe luz elétrica, têm-se feito instalações para iluminação interna e de pátio; e em algumas importantes estações tem a Estrada feito instalar grupos para iluminação de suas dependências. Em todas as gares, não só nas antigas como nas recentemente construídas, ha asseio e higiene, além do cuidado para o embelezamento dos pátios, que a Administração vem tendo, buscando ajardiná-los e arborizá-los com o fim de acabar com o aspecto de abandono a que, em geral, eram condenados.

Despesas realizadas — No exercício de 1938, a Divisão do Tráfego dispendeu as importâncias que vão discriminadas:

| | |
|----------------|-----------------------|
| Pessoal..... | 3.174:601\$845 |
| Material | 237:139\$771 |
| Diversos | 86:041\$000 |
| Total | <u>3.497:782\$616</u> |



Conjugação, por foles mecânicos, dos carros da composição de alumínio — 1938.

Comparando com o exercício de 1938, verifica-se uma diferença para mais apenas de 12:742\$857, que é insignificante, á vista do aumento do tráfego havido em tonelagem-km. bruta.

O anexo nº 24 mostra detalhadamente as despêsas do último sextênio, e os anexos de nos. 16 a 24—B fornecem, detalhadamente, elementos interessantes sobre os serviços de tráfego nêsse mesmo período.

* * *

III DIVISÃO

Locomoção

Vencendo os mesmos óbices de anos anteriores, a Leste Brasileiro teve que se debater, ainda nêste exercício, com as mesmas dificuldades de sempre, de modo a poder apresentar uma produção de serviços capaz de assegurar, com relativa regularidade, as exigências dum tráfego sempre progressivo. E essa produção atingiu, em 1938, o record de toda a vida ferroviária da Leste.

Quem conhecer as instalações insuficientes das nossas oficinas, depósitos e reservas de tração; quem souber, a fundo, das dificuldades e entraves de toda a ordem no tocante á aquisição de materiais e os processos de admissão de pessoal; quem tiver ainda em mente o estado ultra precário do material de transportes, á época da ocupação, e analisar, concientemente, as realizações havidas no último quadriênio e, sobretudo, nêsse exercício, compreenderá, por certo, o inaudito esforço da Administração e dos seus auxiliares para chegar a apresentar a cópia de serviços já realizados nêsse sector, desde as reconstruções e construções de suas modernas viaturas de passageiros, — que culminaram na bela composição de alumínio — aos seus vagões de mercadorias, ás suas grandes reparações de locomotivas, ás suas várias transformações de ordem técnica e administrativa, tendentes, sempre, á maior eficiência e melhoria dos serviços.

Por isso é que, ainda que esta Diretoria considere bem longe do almejado todas essas realizações incontestes e insofismáveis, sente-se sobremaneira satisfeita dos resultados obtidos, que tão significativamente traduzem o espirito de cooperação do pessoal para com a Administração e os principios de ordem e de disciplina reinantes.

Administração—Manteve, como sempre, a Chefia da Locomoção e suas dependencias, um ritmo de trabalhos metodicos e produtivos.

Todavia, de modo a conseguir-se um perfeito contróle e distribuição de afazeres, está a concluir-se uma reforma geral dos serviços da Locomoção, melhor definindo responsabilidades em beneficio da bôa marcha dos serviços.

A Secção Técnica da Divisão, embora um tanto desfalcada de pessoal, elaborou todos os serviços que lhe foram determinados, traduzidos em projetos e orçamentos de carros, vagões de várias séries, de caldeiras e de fornalhas, de truques simples e de truques motores para a construção de automotrices, etc. E foram tambem feitos os projetos e anti-projetos de melhoramentos de oficinas, depósitos e reservas, além de um estudo conciente do serviço motorizados de abastecimento de agua em vários pontos da rede.

O escritório administrativo, por seu turno, cuidou, com regularidade, dos multiplos serviços a seu cargo, atendendo, com presteza, ás exigencias da Divisão.

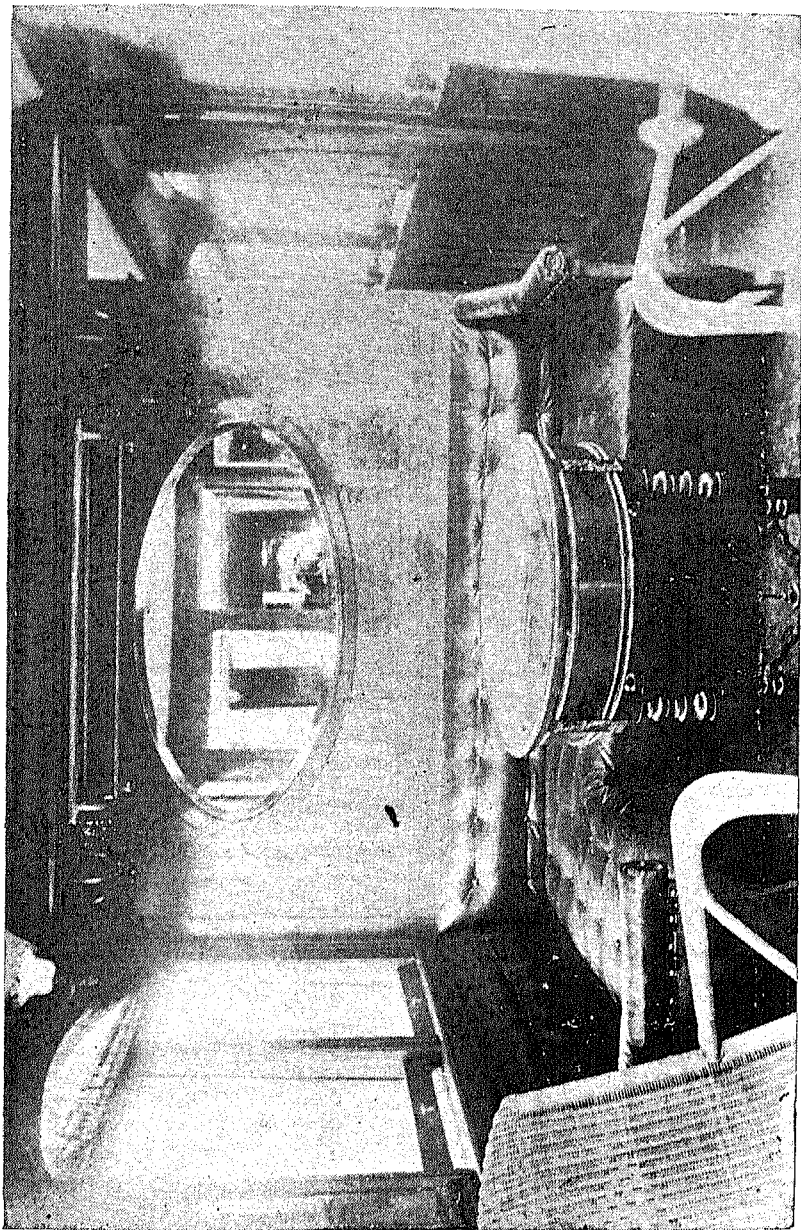
Em 1938, assim se expressa o movimento burocrático da Locomoção:

Correspondencia externa:

| | |
|---------------|-------|
| Entradas..... | 1.499 |
| Saidas..... | 890 |

Correspondência interna:

| | |
|---------------|-------|
| Entradas..... | 4.886 |
| Saidas..... | 1.087 |



Salão de um carro dormitório construído recentemente — 1938.

Despêsas Realizadas: — Em 1938, as despêsas gerais do custeio da Locomoção se apresentaram assim discriminadas:

| | |
|---------------|-----------------------|
| Pessoal..... | 4.261:257\$248 |
| Material..... | 4.842:843\$248 |
| Total..... | <u>9.104:100\$496</u> |

Em anéxo á parte, sob n. 25, oferecemos o custeio detalhado durante o sextênio último, por onde se vê que, com relação ao ano de 1937, a Divisão dispendeu, em 1938, Rs. 86:943\$962 a menos, embora a tonelagem-quilômetro bruta houvesse acrescido e a cifra de reparações atingido a índice até o momento inatingido.

Tração Geral—Não é de mais que repitamos a necessidade imperiosa e inadiavel de melhorar-se a capacidade de tração da rede, de modo a poder-se regularizar a situação dos transportes sempre crescentes.

Sem exagero algum, a Léste não se acha ainda aparelhada para atender aos justos reclamos do comércio, das industrias e da lavoura das vastas regiões a que serve, constituindo um dos principais fatores para que se não tenha conseguido ainda solucionar o assunto essa deficiencia de tração.

Nessas circunstâncias, Senhor Ministro, ainda que possamos conseguir o material encomendado na Alemanha, nos termos da Carta de Concessão por V. Excia. concedida, urge, de já, a aquisição de, pelo menos, mais 10 locomotivas possantes, 5 das quais deveriam ser “Diesel-elétricas”, ante a deficiência de lenha, e as vantagens reais que vêm prestando as três unidades existentes na rede e inauguradas por V. Excia. quando por ocasião de sua visita á Bahia,

Não obstante todas as dificuldades reinantes, constata-se que, em 1938, o serviço de tração da rede fôra ainda mais produtivo que no ano anterior.

A cifra de toneladas-kms. foi, assim, superior em cerca de 4% á de 1937.

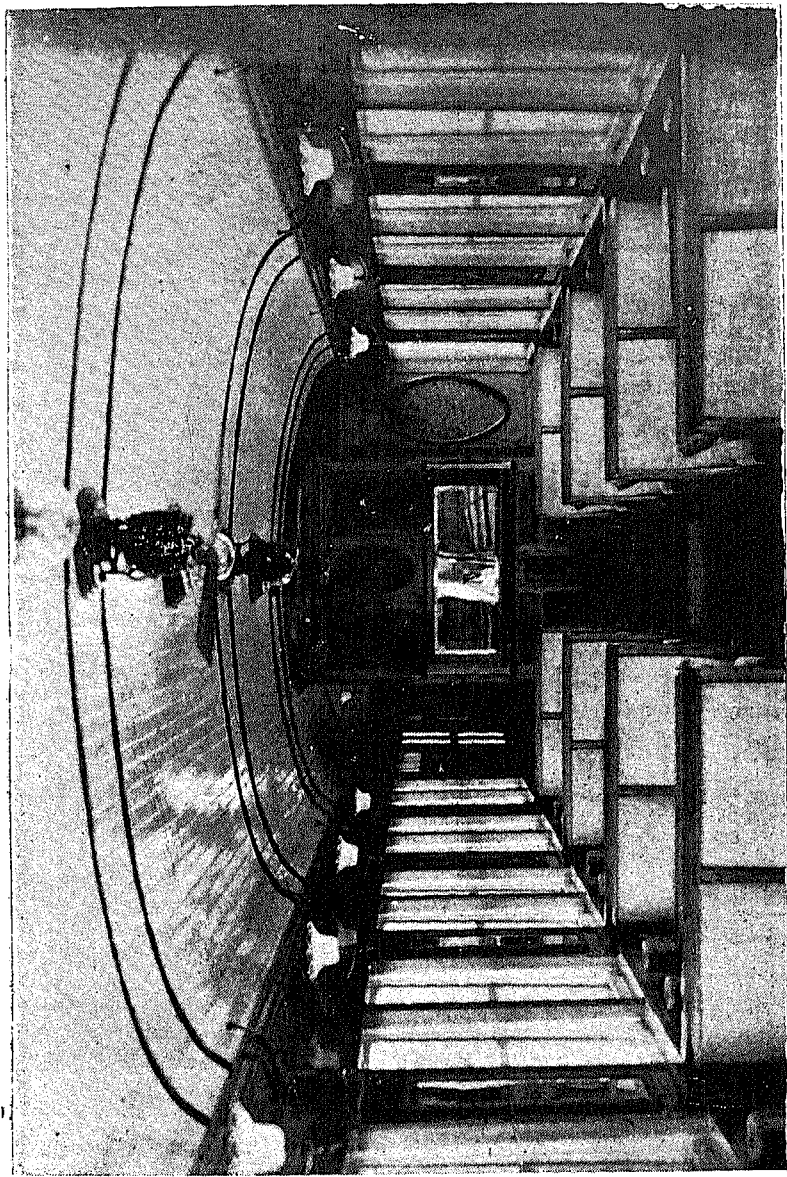
Os quadros seguintes traduzem, claramente, as cifras de rendimento da tração geral durante o sextênio último, confirmando a nossa assertiva.

| TÍTULO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Dif. de 1937/1938 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Loco Kms. | 2.328.603 | 2.266.587 | 2.519.167 | 2.855.354 | 2.961.259 | 3.077.561 | + 3,9% |
| Trens " | 1.736.676 | 1.732.689 | 1.956.202 | 2.258.316 | 2.337.509 | 2.389.332 | + 2,2% |
| Veic. " | 13.899.473 | 13.894.077 | 14.844.313 | 16.251.860 | 16.798.058 | 17.384.248 | + 3,5% |
| Tons. " | 225.512.021 | 219.570.598 | 247.506.422 | 278.586.366 | 278.586.366 | 290.682.709 | + 3,6% |

| ANOS | Tons. Km. A | Trens Km. B | $\frac{A}{B}$ | Locos Km. C | $\frac{A}{C}$ | Veículos Km. |
|------|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|--------------|
| 1933 | 225.512.021 | 1.736.676 | 129 | 2.328.603 | 97 | 13.899.473 |
| 1934 | 219.570.598 | 1.752.698 | 127 | 2.266.567 | 97 | 13.894.077 |
| 1935 | 247.506.422 | 1.956.202 | 127 | 2.519.167 | 97 | 14.844.313 |
| 1936 | 268.357.998 | 2.258.316 | 119 | 2.855.354 | 94 | 16.251.860 |
| 1937 | 278.586.366 | 2.337.509 | 119 | 2.961.239 | 94 | 16.798.058 |
| 1938 | 290.682.709 | 2.389.332 | 121 | 3.077.561 | 94 | 17.384.248 |

O demonstrativo abaixo oferece o custo médio do trem-quilômetro e de 1.000 toneladas-kms. durante o último sextênio.

| ANOS | TREM KM. | 1.000 Tons. Kms. |
|------|----------|------------------|
| 1932 | 3\$449 | 26\$723 |
| 1933 | 3\$208 | 24\$728 |
| 1934 | 3\$385 | 27\$461 |
| 1935 | 3\$572 | 24\$685 |
| 1936 | 3\$584 | 30\$119 |
| 1937 | 3\$974 | 33\$350 |
| 1938 | 3\$810 | 31\$319 |



Aspecto interno do carro restaurante, para 40 pessoas, da composição de alumínio, construída em 1938, nas oficinas de Aramarí.

Combustíveis. — Como é sabido, o nosso principal combustível é a lenha, vindo a seguir o óleo mineral usado nas auto-motrizes e locomotivas "Diesel-elétricas".

O consumo de lenha em 1938 foi de 525.636 metros cúbicos, que, ao preço médio de 4\$513, produziram a despesa de Rs. 2.372:195\$268.

Com relação ao ano anterior, portanto, houve como se depreende do quadro seguinte, do movimento geral de lenha no sextênio, um aumento de apenas 4.336 metros cúbicos, ou cerca de 1%, perfeitamente justificavel, quando o aumento geral da tração foi de aproximadamente 4%.

| RUBRICAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Estoque em 1.º de Janeiro. | 33.745 | 24.993 | 21.895 | 14.469 | 22.933 | 36.907 |
| Aquisição anual | 337.164 | 349.844 | 412.073 | 479.936 | 535.184 | 557.424 |
| Total | 270.909 | 374.837 | 433.968 | 494.405 | 558.117 | 594.331 |
| Consumo anual | 345.916 | 352.942 | 419.499 | 473.853 | 521.300 | 525.636 |
| Estoque em 31 de Dezembro | 24.993 | 21.895 | 14.469 | 20.552 | 36.817 | 68.695 |
| Sobras | — | — | — | 2.381 | 90 | 1.534 |
| Estoque em 1.º de Janeiro de 1939 | — | — | — | — | — | 70.229 |

Dia a dia, porém, mais difícil se torna a aquisição de lenha, que, pela sua raridade, geralmente má qualidade e distância de transporte, aconselha uma evolução, ainda que lenta, para outros

combustíveis e para a tração Diesel-elétrica, sobretudo objetivando-se a possibilidade do óleo mineral nacional, sob que repousam grandes esperanças na Bahia.

Do quadro acima, verifica-se um estoque, em 31—12—38, de 70.229 metros cúbicos, que representa as necessidades de pouco mais de um mês, Mas êsse pequeno estoque, que não assegura as crises do inverno, nem permite a secagem da lenha, fôra conseguido á custa das maiores dificuldades. É, pois, como se vê, pouco lisongeira a situação.

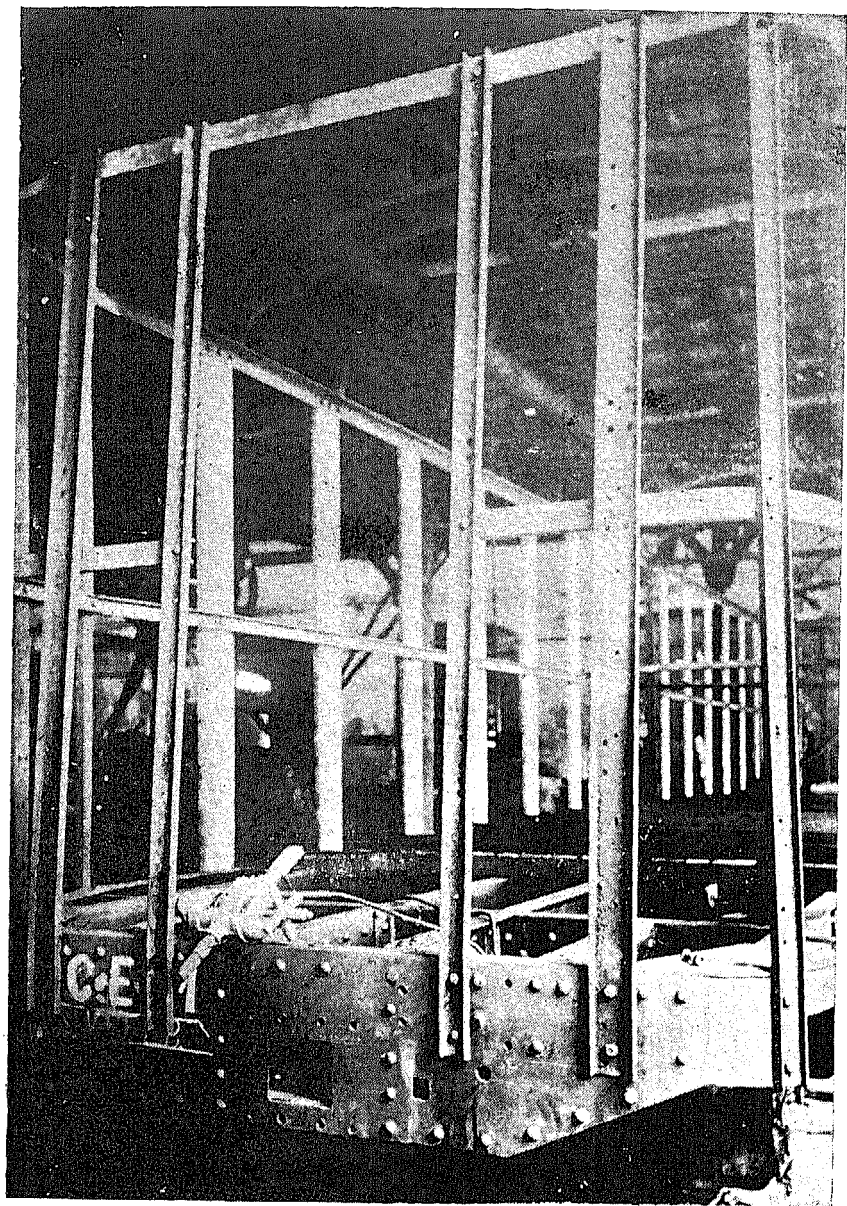
Do mesmo passo, o preço da lenha aumenta ano a ano, embora o máximo interêsse da Viação, procurando especular, por todos os meios, a baixa do produto,

Sentimos, mesmo, que a lenha tende, dia a dia, a elevar-se de preço, já pela sua escassez, como pelos impostos estaduais e municipais que agravam o seu preço específico. Por tais motivos é que nos parece, de imediato, cogitar-se de um replantio intensivo de boas essencias, ao par das medidas tendentes ao consumo de outros combustíveis como o óleo e o carvão de pedra, pelo menos por um decênio até que possamos, de novo e mais racionalmente, contar com a possibilidade de exploração das matas a êsse tempo refeitas.

A seguir, vemos o quadro comparativo, por ano, do consumo de lenha em função das unidades de tração.

| UNIDADES | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | m3 | m3 | m3 | m3 | m3 |
| 100 loco kms. | 13,744 | 15,049 | 15,020 | 16,060 | 15,861 |
| 100 trens kms. | 18,018 | 19,800 | 19,330 | 20,340 | 20,430 |
| 100 tons. kms. | 1,421 | 1,564 | 1,616 | 1,707 | 1,808 |

Nota-se que o consumo relativo a 100 loco-kms. diminuiu ligeiramente, não ocorrendo o mesmo com relação aos trens-kms., em razão da maior tonelagem rebocada, conforme já apreciamos.



Outro aspecto da construção dos carros de alumínio, vendo-se o esqueleto metálico em montagem — 1938.

Além disso, causas outras têm conduzido a que se não tenha ainda chegado ao ideal:

1º — Morosidade de marcha dos trens de carga, á falta de unidades de tração mais possantes e economicas;

2º — Permanência das locomotivas de carga por longo tempo sob pressão, á espera de cruzamentos na linha tronco, sobremodo carregada de trens; e, igualmente, á espera de licença em vários outros trechos de linha em reconstrução;

3º — Falta d'água em vários abastecimentos, por deficiência dos mananciais ou das caixas, obrigando as locomotivas, sob pressão, a aguardarem o líquido indispensavel;

4º — Mau estado de conservação de grande parte das fornalhas, retardando o aquecimento e obrigando maior consumo de combustivel;

5º — E, finalmente, a má qualidade e o pequeno estoque de lenha armazenada, que não permite um emprego do combustivel expurgado de agua.

Não se pode verdadeiramente dizer que a lenha consumida pela Léste seja de baixo teor calorifico; mas, procedente de matas já escassas, de vegetação pouco densa, geralmente muito fina, tortuoza e ôca, como se apresenta toda a lenha da região servida pela Estrada, o metro cúbico do combustivel, embora bem medido, oferece um coeficiente de rendimento bastante baixo. Por isso tornar-se-ia bem mais interessante que a apreciação do consumo se dêsse por tonelada de lenha ao envez de metro cúbico. Isso seria mais racional, permitindo um julgamento seguro de consumo. Mas, á falta de balanças nos pontos de aquisição e de distribuição ainda não permitiu modificar-se essa norma até o momento seguida.

Abaixo oferecemos um quadro, demonstrando o consumo e custo de lenha, durante o sextênio.

| ANOS | Bombas Oficinas e Diversos | LOCOMOTIVAS E TRENS | | | CONSUMO | |
|------|----------------------------------|---------------------|----------------|----------------|---------|--------|
| | | Quantidade | Preço médio | Importâncias | Total | Mensal |
| 1933 | 33.972 | 308.944 | 3\$412 | 1.054:031\$000 | 345.916 | 28.826 |
| 1934 | 40.735 | 312.207 | 3\$573 | 1.047:402\$000 | 352.942 | 29.417 |
| 1935 | 40.368 | 387.339 | 3\$712 | 1.407:703\$000 | 427.702 | 35.642 |
| 1936 | 39.831 | 434.022 | 3\$936 | 1.865:412\$363 | 473.853 | 39.487 |
| 1937 | 45.629 | 475.671 | 4\$217 | 2.198:750\$866 | 521.300 | 43.441 |
| 1938 | 37.478 | 488.158 | 4\$513 | 2.372:398\$555 | 525.636 | 43.803 |

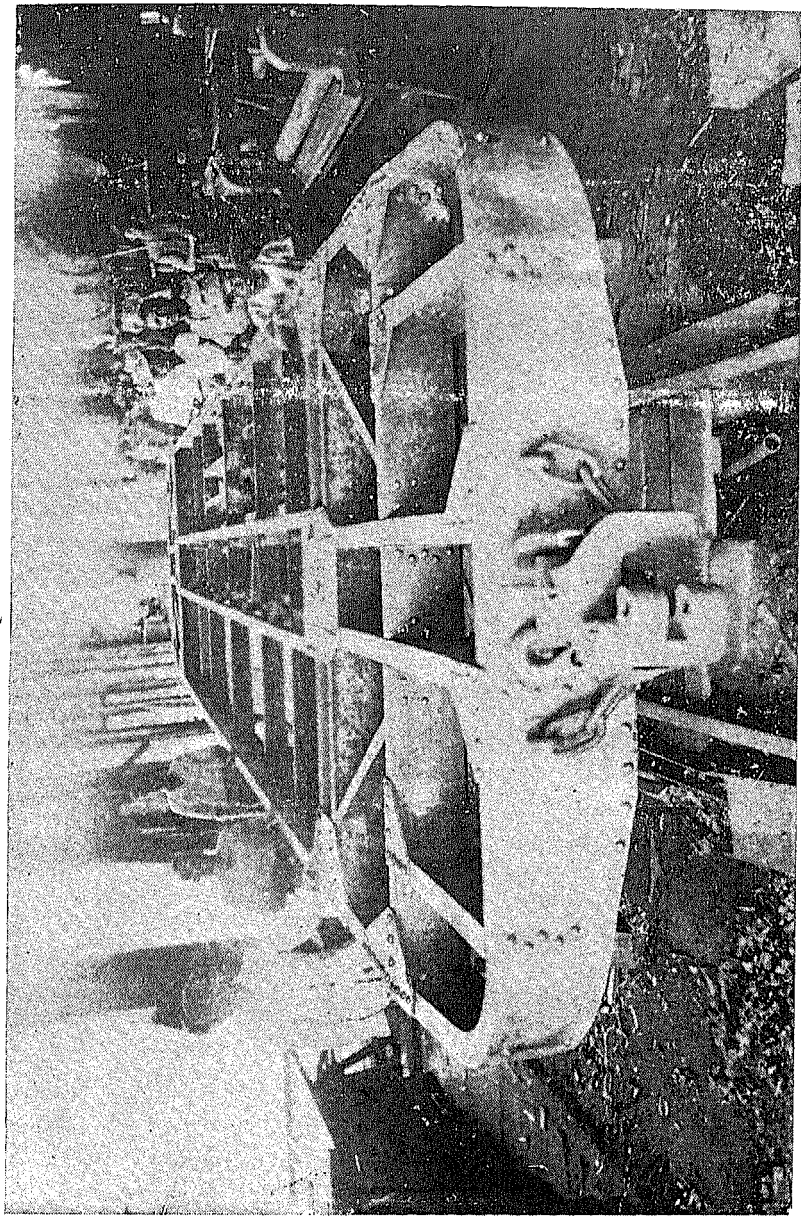
Confirmando o que já dissemos, constata-se que o preço médio de aquisição da lenha vem obedecendo a uma curva ascendente, variando de 3\$412 em 1933 a 4\$513 em 1938. Isso, embora toda a compressão feita no sentido de evitar a alta.

Providências várias têm sido tomadas para reduzir o consumo, mas as principais escapam às possibilidades administrativas desta Viação, por falta de elementos.

E a prova do quanto asseveramos e real, está na redução do consumo de lenha em Bombas e Oficinas, de 45.629 m³ em 1937, para 37.478 m³ em 1938, devido exclusivamente ao fato de havermos eletrificado as oficinas de S. Felix e de Periperí.

Todavia, medidas reais devem ser tomadas, em benefício da Estrada e da propria região nordestina, onde ao par das estiagens periódicas, as matas, de si pouco densas, já se acham quasi devastadas.

Lubrificantes. — Assunto que muito preocupava a administração da Leste, felizmente, graças ás providências determinadas, de fiscalização e contrôle, já se pode notar em 1938 sensível melhoria nos serviços de lubrificação de locomotivas.



Um dos chassis metálicos, em construção nas oficinas de Aramarí, para a 1.^a composição de alumínio — 1938.

O quadro abaixo mostra, no sextênio, o consumo verificado.

| ANOS | Quantidade Lts. | Importância | Preço médio | PERCURSO | | OLEOS | |
|------|-----------------|--------------|-------------|-----------|-----------|----------|------------|
| | | | | Trs. Kms. | Loco Kms. | Trs.Kms. | Loco. Kms. |
| 1933 | 96.996.085 | 118:942\$611 | 1\$226 | 1.736.676 | 2.328.150 | 55,850 | 41,662 |
| 1934 | 97.011.623 | 80:148\$378 | \$826 | 1.732.698 | 2.266.587 | 55,990 | 42,800 |
| 1935 | 111.688.200 | 146:901\$890 | 1\$315 | 1.956.202 | 2.519.167 | 57,090 | 44,335 |
| 1936 | 105.331.000 | 127:291\$281 | 1\$208 | 2.258.316 | 2.855.354 | 46,671 | 36,888 |
| 1937 | 107.221.450 | 142:859\$724 | 1\$333 | 2.337.509 | 2.961.259 | 45,827 | 36,174 |
| 1938 | 78.542.825 | 132:217\$753 | 1\$665 | 2.389.332 | 3.077.561 | 33,290 | 25,846 |

Nota-se que, em 1938 a despêsa total fôra menor, apesar do maior percurso de trens e locomotivas e do maior preço médio unitário de aquisição, — 20, 5 % a mais que em 1937.

Além disso, tornou-se bastante sensível a redução do consumo de 1.000 trens-kms. e 1.000 locos-kms.

A seguir, dois outros quadros fornecem maiores detalhes sobre o assunto.

| LOCAIS | Oleos para cilindros | Oleos para movimento | Oleos Caixa | Oleos super aquecedor | TOTAIS |
|----------------|----------------------|----------------------|-------------|-----------------------|------------|
| Caçada . . . | 3.688,925 | 4.615,450 | 67 | 15,750 | 8.387,125 |
| S. Francisco . | 15.409,100 | 18.361,850 | — | 1.021,000 | 34.791,950 |
| Aracajú . . . | 6.211,000 | 6.480,500 | 36 | — | 12.727,500 |
| Bomfim . . . | 5.577,000 | 8.361,000 | — | — | 13.938,000 |
| S. Felix . . . | 4.174,500 | 5.523,750 | — | — | 9.698,250 |
| Totais gerais. | 35.060,525 | 43.342,550 | 103 | 1.036,750 | 79.542,825 |

| DISTRITOS | Percurso Trens-Kms. | Percurso Loco-Kms. | OLEOS | | CUSTO | |
|--------------|---------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-----------|----------|
| | | | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| | | | Trs. Kms. | loc. Kms. | Trs. Kms. | Loc. Kms |
| Caçada . . | 240.518 | 388.910 | 34 ¹ ,871 | 24 ¹ ,565 | 58\$815 | 36\$373 |
| S. Francisco | 848.331 | 1.032.303 | 41.012 | 33,702 | 69\$312 | 56\$959 |
| Aracajú . . | 347.083 | 433.184 | 36,669 | 29,381 | 48\$358 | 38\$746 |
| Bomfim . . | 507.793 | 618.311 | 27,448 | 22,542 | 44\$064 | 36\$188 |
| São Felix . | 445.605 | 604.853 | 21,764 | 16,034 | 45\$667 | 33\$644 |
| Total . . . | 2.389.330 | 3.077.561 | 33,290 | 25,846 | 55\$436 | 43\$039 |

Quanto á lubrificação de veículos, vê-se, do quadro abaixo, que não se pode apreciar os mesmos resultados, devido á falta de tempo para repará-los, em depósitos, como ainda e sobretudo pela necessidade de relubrificar os novos vagões recebidos da Bélgica, cujos bronzes ainda não bem ajustados, entraram a aquecer extraordinariamente, exigindo o consumo de grande parcela de óleo e estôpa, até a sua completa normalização, após o emprego de novos mancais de bronze, fundidos nas oficinas da Léste.

| DESCRIMINAÇÃO | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|-----------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| | Oleos | Estopas | Oleos | Estôpas | Oleos | Estôpas |
| 1.000 Trs. kms. | 47,39 | 15,000 | 40,04 | 13,514 | 47,11 | 15,73 |
| 1.000 Veí. kms. | 6,47 | 1,99 | 5,57 | 1,88 | 6,48 | 2,16 |

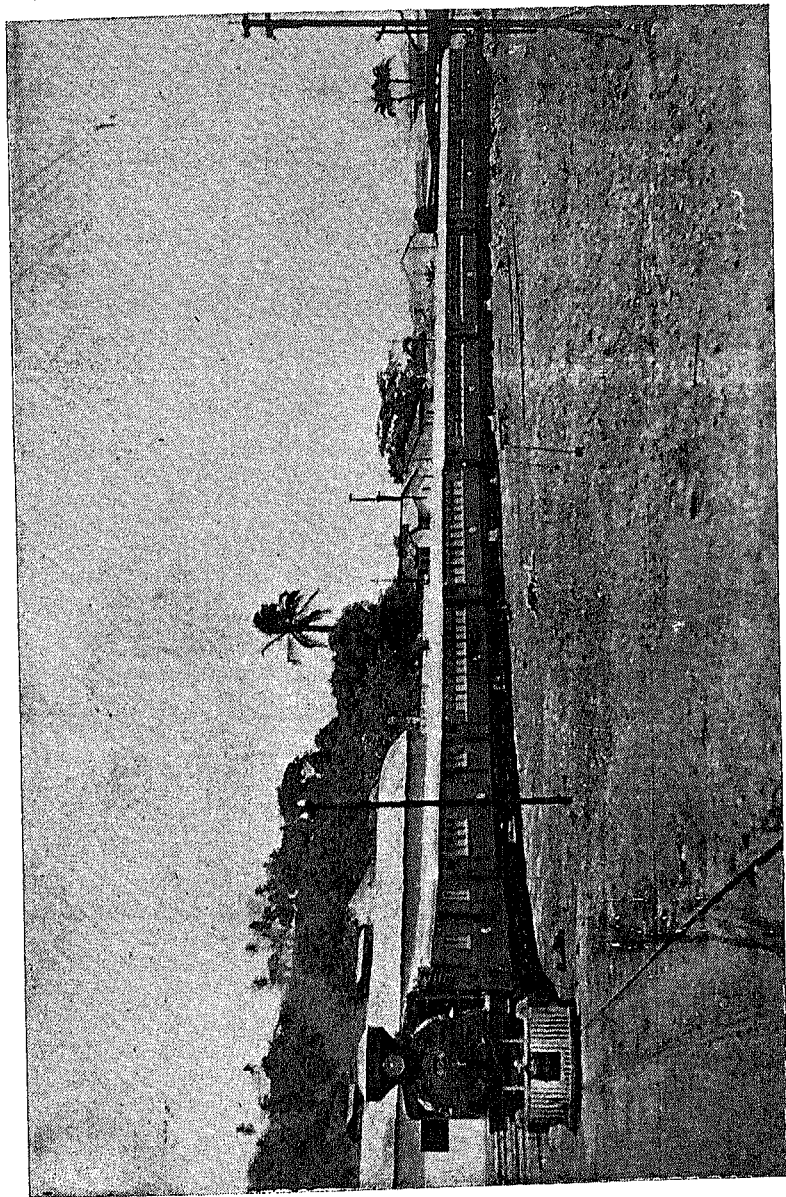
Demais, o custo dos oleos tambem se elevou de 20,5%, passando de 1\$083 em 1937 a 1\$305 em 1938.

Os anexos 26, 27, 28 e 29 oferecem, mais detalhadamente, o custeio de tração, relativamente aos oleos lubrificantes, tudo indicando que o prosseguimento dêsse programa levará a resultados econômicos satisfatórios.

Veículos dotados de rolamentos.— Em seguimento ao programa de aparelhamento de veículos com rolamentos S. K. F., a Léste Brasileiro sente-se satisfeita em declarar os melhores resultados, quanto a bôa conservação e econômia dos serviços.

Atualmente já dispõe a Estrada de 65 carros munidos dessa util aparelhagem, além de mais quatro tenders de locomotivas recentemente postos em tráfego.

A lubrificação de um carro com 8 caixas exige, em media, 8 quilos de graxa "Marfax", nºs 2 e 3, permitindo um percurso anual de 120.000 quilômetros, após o qual deve ser refeita a lubrificação.



Aspecto geral de uma das composições azuis, construídas nas oficinas de Aramarí.

Resulta, assim, um consumo médio de 1 kg. por 1.000 kms., ao envez de 5.000 a 6.000 gramas por 1.000 veículos—kms. como ocorre com veículos possuídos de mancais de resvalamento.

Dêsse fato se infere que o programa de skfização do material circulante da Lésté deve ser levado avante, sem desfalecimentos, tais são as vantagens de economia e de regularidade de tráfego que temos colhido depois da aplicação das caixas de rolamentos nos veículos de passageiros e nos tenders das nossas mais novas locomotivas.

Automotrizes.—Ha mais de dous anos que vem funcionando o tráfego de automotrizes nos serviços de trens suburbanos com magníficos resultados, não obstante tratar-se de material bastante usado, cedido pela Central do Brasil.

Depois de reparadas e substituídos seus motores a gazolina por Diesel de 110 H. P. e habilitado o pessoal necessario por um técnico do M. A. N., os resultados têm sido satisfatórios com beneficios para a economia da Estrada e para o público.

O percurso das automotrizes em 1938 foi de 45.753 kms. que representa cerca de 20% do percurso dos trens da inspetoria a que servem.

O consumo de lubrificantes é dado pelo quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | QUANTIDADE | IMPORTÂNCIA | CONSUMO | |
|------------------|------------|-------------|-------------------------|-----------------------|
| | | | 1.000 lts. AUT. KMS. | 1.000 RS. AUT. KMS |
| Mobiloil..... | 108 Lts. | 576\$000 | 2,336 | 12\$447 |
| Ursa oil..... | 1.914 » | 2:605\$662 | 41,442 | 56\$365 |
| Oleo movimento.. | 37 » | 58\$612 | 0,800 | 1\$260 |
| » valvula..... | 2 » | 6\$112 | 0,043 | \$131 |
| » carro..... | 54 » | 62\$892 | 1,168 | 1\$361 |
| Graxa..... | 1 kg. | 4\$625 | 0,021 | \$097 |
| Total..... | | 3:313\$903 | 45,810 | 71\$661 |

A cifra de 45.810 lts. por 1.000 automotrices-kms., assim apurada, baixará, com o próprio desenvolvimento do percurso e com a recuperação e regeneração dos oleos servidos, que será feita racionalmente, a partir do ano de 1940.

Relativamente ao consumo de combustível, conforme o quadro seguinte consigna, observa-se, também, que a despesa foi pequena.

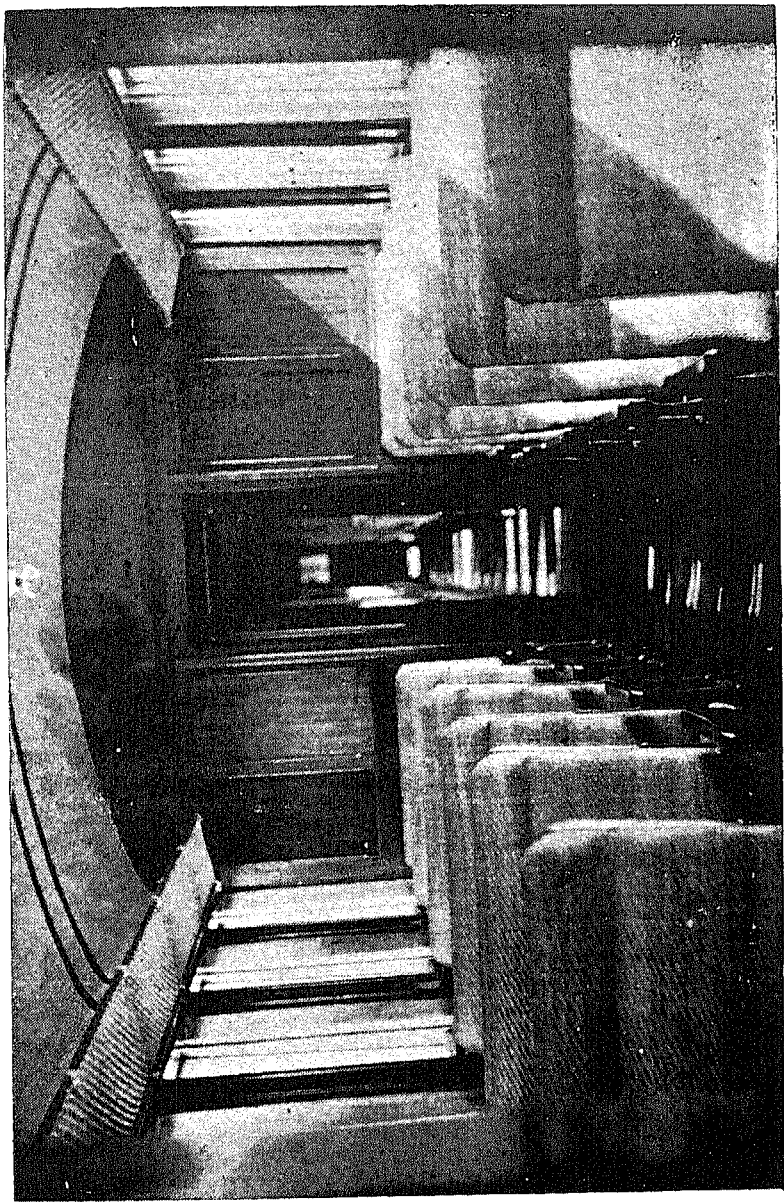
| DESIGNAÇÃO | Quantidade | IMPORTANCIA | CONSUMO 1.000 AUT. KMS. | CUSTO 1.000 AUT. KMS. |
|--------------------|------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Oleo combustivel. | 30.499 | 20:739\$246 | 65.969 | 44\$858 |
| Gasolina | 3.257 | 2:932\$036 | 70.449 | 63\$420 |
| Total | | 23:671\$282 | | |

Quanto a conservação, condução e manutenção em tráfego, houve uma despesa total de Rs. 39:849\$773; e, assim, chega-se á conclusão de que o custo de um quilometro de tração das automotrices foi de Rs. 1\$445, cifra bastante auspiciosa, sobretudo levando em conta que cada unidade reboca mais dois carros de passageiros, com um total de 160 lugares.

Diante de resultados tão interessantes, tudo indica ser aconselhavel o desenvolvimento do tráfego de automotrices.

Para tanto, dentro das possibilidades orçamentárias, fizemos a encomenda de três truques-motores para construirmos aqui três novas automotrices, com força de tração capaz de rebocar mais dois veículos, Esse material, que fôra encomendado á fabrica M. A. N., na Alemanha, virá prestar relevantes serviços ao tráfego suburbano.

Percurso das locomotivas.—Durante o ano de 1938, foi maior o percurso das locomotivas, conforme se poderá apreciar do quadro anexo nº 31.



Aspecto interno de um carro de 1.^a classe, da composição azul — 1938.

Nota-se um percurso de 3.077.561 kms. em 1938, para 2.961.259 em 1937, ou seja um acréscimo de 116.302 kms. Nêsse computo não se acham incluídos os percursos de locomotivas sob pressão, que fôra abolido desde 1932, evitando que ora se possa fazê-lo sem erros de rigorosa apreciação estatística.

Das 127 unidades existentes na rede, apenas 5 não apresentaram percurso em 1938.

São elas:

Locomotiva nº 1. — Unidade inglêza, de 15 toneladas, de mais de 60 anos, absolutamente ineficiente; é, atualmente, a unica locomotiva que se acha encostada, por não lhe ser aconselhavel qualquer reparo.

Locomotiva nº 113. — Era uma unidade de tração que se achava gerando vapor para as oficinas de S. Felix, ha longos 12 anos. Em se tratando porém, de uma máquina que ainda poderia prestar bons serviços determinamos, após a eletrificação das referidas oficinas, a sua imediata reconstrução; êsse serviço fôra concluído em fins de Janeiro deste ano, estando a locomotiva, no momento, prestando ótimos serviços.

Locomotiva nº 117. — Trata-se de uma unidade que era ineficiente, mas que fôra, tambem, submetida a grandes reparos, e entrou em serviço nêste ano.

Locomotiva nº 200. — Era outra unidade que carecia de completa reconstrução, a qual já fôra iniciada e está em via de conclusão.

Locomotiva nº 222. —E' a ultima das seis unidades belgas que se achavam, como ferro velho, nas oficinas da Central da Bahia, em S. Felix, e que, após completa remodelação, reintegrara-se no tráfego, neste exercício.

Em 1938, podem-se distribuir os percursos, realizados pelas locomotivas e automotrizes do seguinte modo, comparativamente ao ano de 1937.

| | Em 1937 | Em 1938 |
|---|------------|------------|
| Unidades que não realizaram percurso | 7 | 5 |
| » » realizaram até 10.000 kms de percurso | 10 | 8 |
| » » » » 20.000 » » » | 20 | 20 |
| » » » » 30.000 » » » | 42 | 55 |
| » » » » 40.000 » » » | 39 | 37 |
| » » realizaram percurso sup. a 40.000 kms | 5 | 2 |
| | <u>123</u> | <u>127</u> |

E o percurso médio anual, conforme o anexo nº. 31, assim se discrimina:

Em 1936.... 23.597 kms.

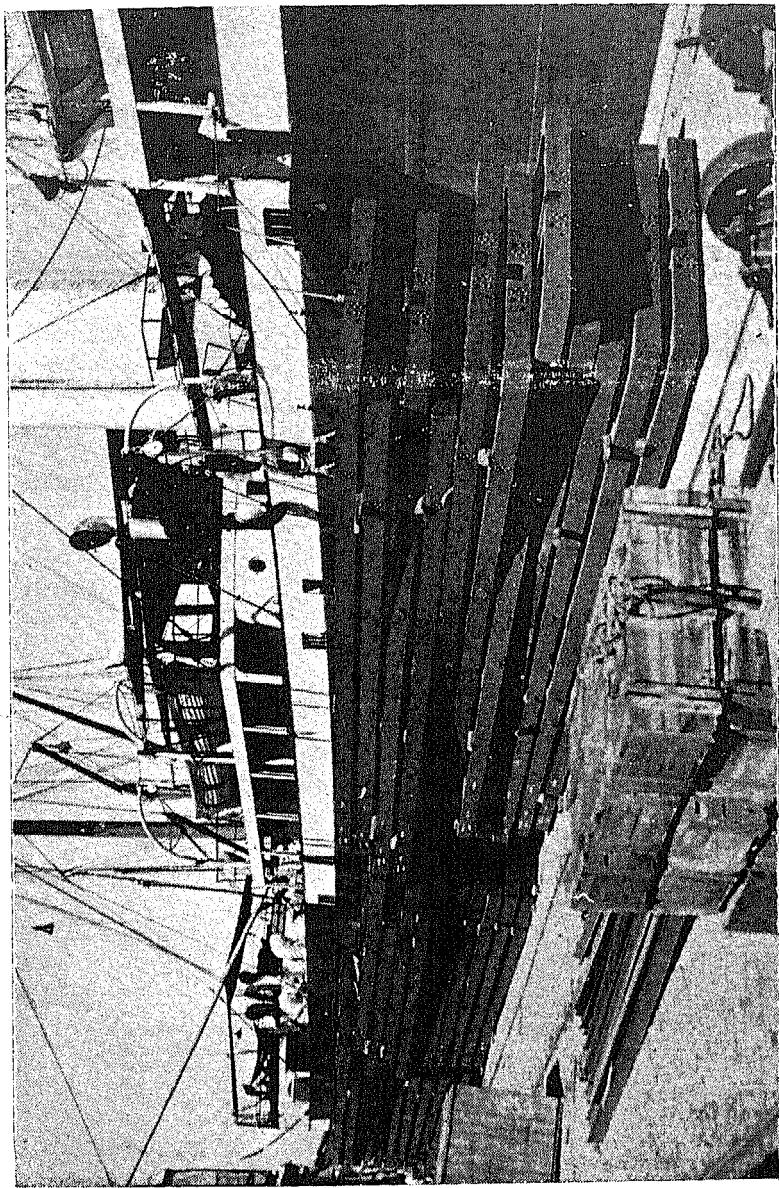
Em 1937.... 24.076 »

Em 1938.... 24.236 » apresentando uma di-

ferença para mais de 160 kms., sobre 1937.

Os percursos de locomotivas na Leste são um tanto baixos, se o compararmos aos de outras estradas de ferro do sul do País. Mas isso se justifica, já pelo fato de, somente ha três anos, termos podido iniciar a reconstrução das locomotivas que se achavam quasi imprestaveis, como ainda porque não fazemos incluir nessas cifras de percurso o tempo em que elas se acham sob pressão, por vezes calculado em oito a dez por cento.

Serviços de abastecimento d'água — Vez a mais se vinha agravando o problema de abastecimento d'água aos trens e ás populações servidas pela Leste Brasileiro. Estavamos, mesmo,



. Vista do desembarque de estrados metálicos para a montagem de vagões de carga para 30 toneladas, importados pela Leste Brasileiro em 1938.

no limite máximo das nossas possibilidades, quando, atendendo mais uma vez aos justos apêlos da Estrada, dignou-se o Governo da União dar alguns recursos imediatos á Estrada, para iniciar o vasto programa de serviços já organizados para a solução da crise. E, assim, pelo Decreto nº 442, de 26-5-38, fôra aberto um credito especial de 2.000 contos, para socorrer ás primeiras e mais prementes necessidades da rede.

Elaborados os vários projetos e orçamentos das obras mais precípuas, foram devidamente aprovados por V. Excia.; e logo após a distribuição do credito, iniciamos os trabalhos, cuja maioria só poderá ficar concluída no decurso de 1939, á vista do atraso na distribuição dos recursos.

Dentre os serviços iniciados, estão computadas grandes caixas d'água de concreto armado com capacidade para 120,000 e 50,000 metros cubicos, canalisações e motorização dos abastecimentos, aumentos de barragem, aquisição de vagões, tanques de 30 metros cúbicos e construção de outros de 20.000 litros.

Em 31 de Dezembro já podíamos apresentar concluídas as seguintes obras:

- a) Instalação a vapor, do abastecimento d'água em Parafuso, na linha tronco, recalçando-se agua potavel de um riacho perene, em substituição ao serviço existente em Muriqueira, de bombas manuais, em cisternas de agua de má qualidade e efêmera.
- b) Construção de uma caixa d'água de 120.000 litros em Matta de S. João e instalação de um grupo motor Diesel bomba de grande capacidade de produção, com respectiva canalisação, caixa estanque, etc.
- c) Construção de um nova linha adutora de 6 polegadas e com seis quilômetros de percurso, para o abastecimento d'água em Irahy, na linha de Joazeiro; ampliação e limpeza do manancial e casa de bombas e início da construção da caixa d'água.

d) Instalação do serviço de abastecimento d'água em Propriá, com elevação das águas de S. Francisco, para um reservatório de concreto armado de 50.000 litros, para distribuição geral. Esse serviço veio resolver um grande problema e não se justifica somente agora ter tido execução, quando a estrada fôra inaugurada desde 1912.

Outrora, entre Aracajú e Propriá, às margens do S. Francisco, fazia-se o percurso com vagões tanques, que, em numero de seis, ficavam á disposição dos trens, roubando-lhes o reboque de tonelagem remunerada. Agora, realizados esses trabalhos, foram os vagões reintegrados aos transportes de mel, produzindo renda para a Estrada.

Além disso, aproveitou-se a casa de força instalada para a iluminação do pátio da estação e motorisação da Reserva, com vantagens para os serviços e para o público de Propriá.

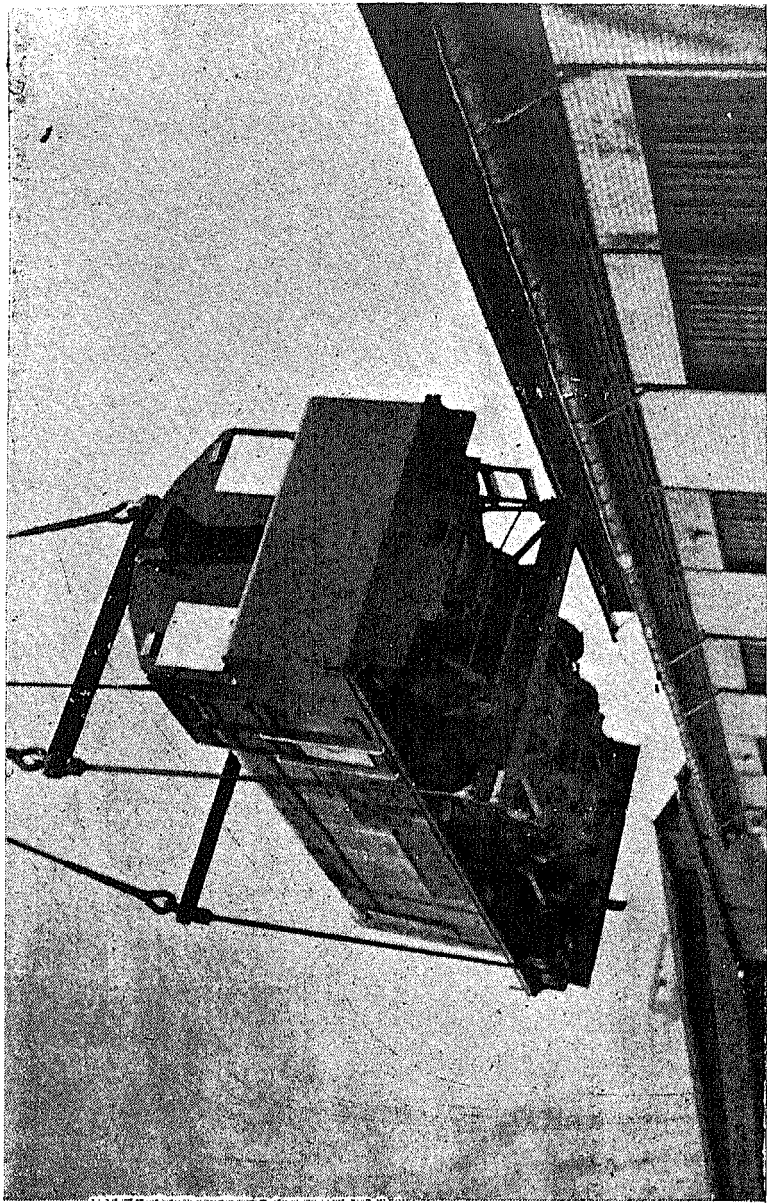
e) Construção da caixa d'água de 50 mts. cubicos em Boquin, com a instalação de um grupo motor-bomba Skandia, de boa produção.

f) Instalação de novos serviços em Barração, onde também construímos e instalamos a Reserva de tração. Fez-se mais uma caixa em concreto armado, para 50 mts. cubicos e montou-se um motor que produz força á Reserva e aciona as bombas.

Esperamos, no corrente exercicio, apresentar a súmula geral de todos os trabalhos realizados, com a apreciação detalhada do custo de pessoal e material.

Pelo custeio, foram mantidas e realizadas várias outras obras relativas aos serviços de abastecimento d'água. As despesas gerais havidas em 1938, nessa rubrica acham-se lançadas nos anexos 25 e 26, que assim se resumem:

| | |
|---------------|--------------|
| Pessoal..... | 158:074\$436 |
| Material..... | 131:705\$748 |
| | <hr/> |
| | 289:780\$184 |



Uma das locomotivas Diesel elétricas, quando estava sendo descarregada no porto desta Capital — 1938.

Em relação ao exercício de 1937, houve um aumento de Rs. 24:528\$292, que se justifica pelos vários serviços de conservação realizados para melhoria dos abastecimentos.

Conservação do Material. — Continuando o mesmo programa anterior, empenhou-se a administração da Léste ainda neste exercício, para que a conservação do material se fizesse sob o mesmo ritmo de produção dos anos anteriores, vencendo dificuldades de toda a ordem, tanto com referencia á falta de pessoal, quanto por falta de materiais, como ainda ante a deficiência de aparelhagem de oficinas, depositos e reservas de tração. E, assim, conseguiu uma sensível melhoria do material em serviço, conforme se verificará dos anexos n.ºs 25 e 32.

Creemos, no entretanto, ter atingido ao máximo de rendimento as possibilidades dos departamentos existentes na Estrada, a cargo da conservação do seu material. Por isso, urge cuidar-se, quanto antes, do seu reaparelhamento, afim de que possamos soerguer, por completo, o nível do material em trafégo, atendendo, ajuda, ás reparações que, dentro em breve se tornarão necessarias, do material novo adquirido, de modo a evitar-se o seu arruinamento futuro.

O quadro em seguimento apresenta as despêsas de custeio havidas na conservação do material, comparativamente no sextênio.

| Anos | DESPÊSAS TOTAIS | % s/ o CUSTEIO |
|-------------|------------------------|-----------------------|
| 1933 | 1.018:731\$264 | 16,25% |
| 1934 | 1.162:302\$163 | 18,25% |
| 1935 | 1.252:959\$144 | 19,75% |
| 1936 | 1.263:202\$310 | 14,12% |
| 1937 | 1.309:961\$567 | 13,99% |
| 1938 | 1.383:244\$331 | 15,19% |

Constata-se, em 1938, um aumento de Rs. 73:282\$764 em relação a 1937, justificado pelo melhor serviço oferecido, pelo acréscimo de tráfego e pelo maior salário do pessoal a cargo dos serviços de limpeza e revisão do material.

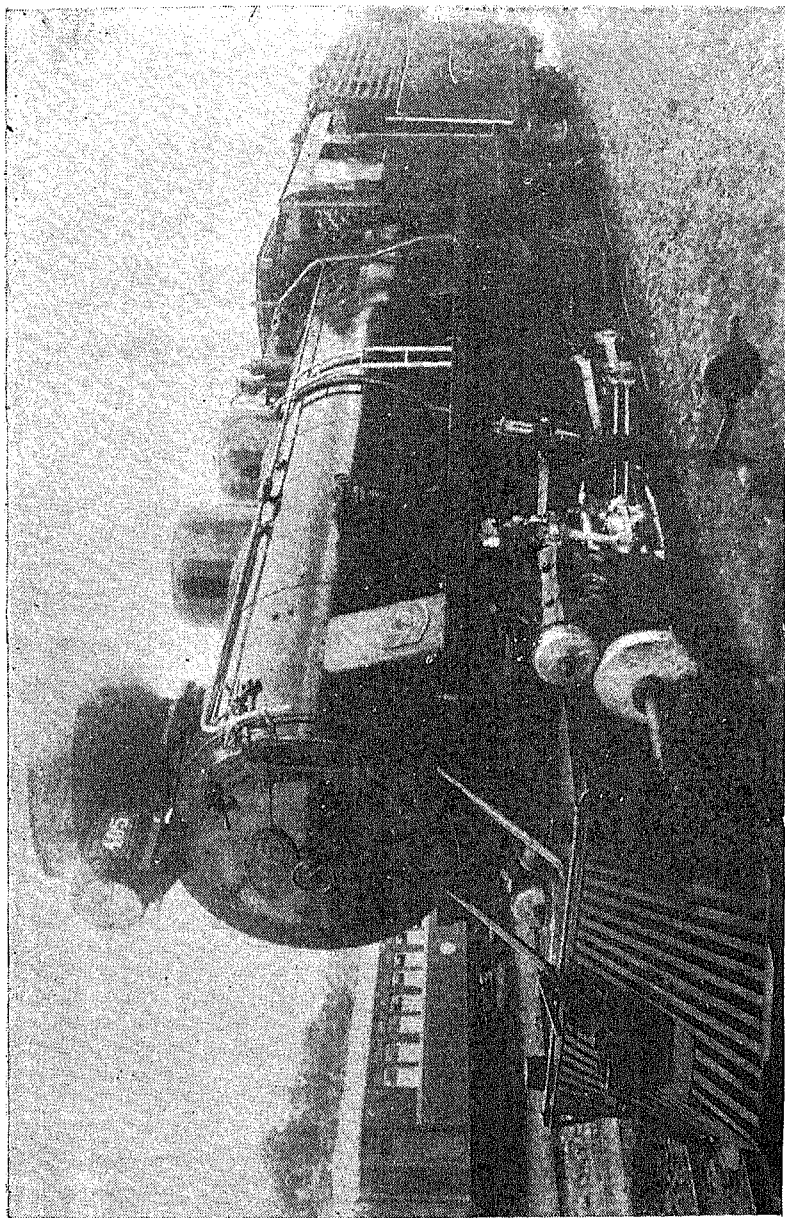
Com referencia as despesas de conservação nos Depósitos e Reservas, o quadro seguinte esclarece:

| ANOS | Pessoal | Material | TOTAIS | CUSTO MÉDIO DO REPARO | N. DE LOCOS |
|------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|-------------|
| 1933 | 205:621\$860 | 111:538\$524 | 317:160\$384 | 34\$929 | 115 |
| 1934 | 244:700\$526 | 152:766\$319 | 397:466\$845 | 42\$220 | 115 |
| 1935 | 273:414\$235 | 139:481\$241 | 412:895\$476 | 41\$113 | 115 |
| 1936 | 255:529\$498 | 156:888\$911 | 412:418\$409 | 36\$519 | 121 |
| 1937 | 290:021\$392 | 148:035\$232 | 438:056\$624 | 38\$622 | 123 |
| 1938 | 318:488\$771 | 135:752\$996 | 454:241\$767 | 39\$437 | 127 |

Nota-se uma despesa maior de Rs. 16:185\$143, em 1938, sobre 1937, justificavel pelo aumento havido de 116.302 loc-kms. e 586.190 veículos-kms. durante o exercicio relatado. Mas, comparado o custo médio de reparação, vê-se ter sido muito pequena a elevação, ou seja Rs. \$815 a mais no custo médio de conservação de cada veículo.

Esse computo geral, permitindo a apreciação do custo médio de cada reparação, fôra obtido em função dos reparos feitos nos departamentos da tração, conforme o quadro seguinte:

| DEPÓSITOS | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------|-------|------------|-------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N.o | Med. Mens. | N.o | Med. Mens. | N.o | Med. Mens. | N.o | Med. Mens. | N.o | Med. Mens. | N.o | Med. Mens. |
| Calçada . . | 1584 | 132 | 1672 | 139 | 1462 | 122 | 1646 | 137 | 1865 | 156 | 2056 | 171 |
| S. Francisco | 3618 | 301 | 3695 | 308 | 3915 | 326 | 3797 | 316 | 3528 | 294 | 3347 | 279 |
| Aracajú . . | 824 | 68 | 880 | 73 | 1070 | 89 | 1687 | 141 | 1853 | 154 | 1893 | 158 |
| Bomfim . . . | 1660 | 139 | 1327 | 111 | 1477 | 123 | 1916 | 160 | 1874 | 156 | 1791 | 149 |
| S. Felix . . | 1394 | 116 | 1840 | 153 | 2119 | 176 | 2247 | 187 | 2222 | 185 | 2436 | 203 |
| Total . . | 9.080 | 756 | 9.414 | 784 | 10.043 | 836 | 11.293 | 941 | 11.342 | 945 | 11.523 | 960 |



Outra locomotiva Mikado — a 450 — chegada da Alemanha em 1938 e montada nas oficinas de Calçada.

Quanto às locomotivas, tivemos o custo de reparações apreciado no sextênio da forma seguinte:

| | |
|--------------|------------|
| Em 1933..... | 2:670\$434 |
| Em 1934..... | 3:457\$130 |
| Em 1935..... | 3:590\$000 |
| Em 1936..... | 3:586\$160 |
| Em 1937..... | 3:552\$049 |
| Em 1938..... | 3:576\$380 |

Apura-se, assim, ter havido um aumento quasi insignificante e perfeitamente razoavel.

Dêsse programa intensivo de serviços de reparações postos em pratica, chega-se ao quadro seguinte, apreciado por um sextênio, que revela o que se ha conseguido em beneficio do material de tração:

| CLASSIFICAÇÃO | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bom estado | 30 | | 27 | | 35 | | 49 | | 55 | | 60 | |
| % sobre o total . . . | | 26,1 | | 23,5 | | 30,4 | | 40,5 | | 44,8 | | 47,2 |
| Estado regular | 50 | | 29 | | 23 | | 36 | | 31 | | 35 | |
| % sobre o total . . . | | 43,5 | | 25,2 | | 20,0 | | 29,8 | | 25,2 | | 27,6 |
| Mau estado | 14 | | 27 | | 18 | | 14 | | 13 | | 10 | |
| % sobre o total . . . | | 12,1 | | 23,5 | | 15,7 | | 11,5 | | 10,5 | | 7,9 |
| Em reparação | 7 | | 21 | | 26 | | 21 | | 23 | | 21 | |
| % sobre o total . . . | | 6,1 | | 18,3 | | 22,6 | | 17,4 | | 18,7 | | 16,5 |
| Aguardando reparação | 14 | | 11 | | 14 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| % sobre o total . . . | | 12,2 | | 9,5 | | 11,3 | | 0,8 | | 0,8 | | 0,8 |
| TOTAL . . . | 115 | | 115 | | 116 | | 121 | | 123 | | 127 | |

Nêsse quadro estão computadas as 4 locomotivas «Mikado» adquiridas ultimamente, mas não estão compreendidas as três «Diesel elétricas» que chegaram em fins de Dezembro.

M/ Vê-se quão excepcional é a situação de locomotivas na Leste, que, aguardando reparos só tem uma única unidade de tração, uma «Nogul» completamente inaproveitável, de mais de 60 anos de idade.

Para maior clareza, a seguir, ainda apresentamos outro quadro, resumindo as possibilidades de tração das locomotivas durante o sextênio:

| CLASSIFICAÇÃO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Com serviço provavel para 6 meses | 68 | 56 | 58 | 85 | 85 | 95 |
| Precisando de reparação. | 24 | 38 | 31 | 20 | 15 | 11 |
| Em reparação..... | 23 | 21 | 27 | 16 | 23 | 21 |
| TOTAL..... | 115 | 115 | 116 | 121 | 123 | 127 |

Por êle aprecia-se o verdadeiro recorde, a que atingimos em 1938.

Relativamente aos carros e vagões, idêntica fôra a situação, embora houvesse crescido, sensivelmente, as despêsas de conservação e revisão, á vista de um serviço muito mais racional e perfeito e das grandes majorações nos preços dos materiais.

O quadro seguinte demonstra as despêsas realizadas em conjunto e o custo médio de cada pequena reparação, durante o último sextênio:

| ANOS | CARROS | VAGÕES | CUSTO MÉDIO DE CADA REPARO | |
|------|--------------|--------------|----------------------------|---------|
| | | | CARROS | VAGÕES |
| 1933 | 114:647\$596 | 172:384\$606 | 21\$249 | 16\$601 |
| 1934 | 121:104\$094 | 207:031\$835 | 21\$332 | 22\$090 |
| 1935 | 125:902\$073 | 232:724\$426 | 23\$737 | 24\$090 |
| 1936 | 143:773\$397 | 222:765\$595 | 31\$391 | 25\$921 |
| 1937 | 182:545\$098 | 203:427\$272 | 66\$380 | 24\$717 |
| 1938 | 314:270\$482 | 219:357\$653 | 114\$554 | 36\$980 |

O número elevado de reparações realizadas em 1938, permitiu o percurso de 17.384.248 kms. isto é, mais 586.190 kms. que em 1937. E, com relação a tal percurso, as cifras de conservação por 1.000 veh.-kms. assim se apresentaram, no sextênio.

| | |
|-----------|---------|
| 1933..... | 20\$650 |
| 1934..... | 23\$616 |
| 1935..... | 24\$159 |
| 1936..... | 22\$553 |
| 1937..... | 22\$997 |
| 1938..... | 29\$890 |

Iluminação dos trens.— O serviço de iluminação dos trens vem merecendo, sempre, especiais cuidados da Administração, que tem procurado dar mais conforto ao público, com a instalação de luz individual em grande número de carros de passageiros. As despêsas com êsses serviços, não incluídas as referentes ás instalações novas, que foram levadas á conta de patrimonio, se expressam abaixo:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Iluminação de locomotivas.... | 58:152\$622 |
| “ “ carros..... | 58:120\$242 |
| TOTAL..... | 116:272\$862 |

Essa despêsa é maior que a do ano anterior em Rs. 10:748\$642, em consequência de um melhor serviço oferecido, sobretudo nas locomotivas, onde houve uma melhor conservação e reparação dos grupos turbo-geradores.

A seguir um quadro resumo dos serviços realizados, no triênio ultimo:

| Anos | GERADORES | | | LUZ ELÉTRICA | | |
|------|---------------|-------------|------------|--------------|-----------------|---------------|
| | Em existência | Em veículos | Em serviço | Individual | Semi individual | Da locomotiva |
| 1936 | 42 | 35 | 28 | 28 | — | — |
| 1937 | 51 | 45 | 45 | 45 | 1 | 50 |
| 1938 | 76 | 57 | 57 | 57 | 22 | 41 |

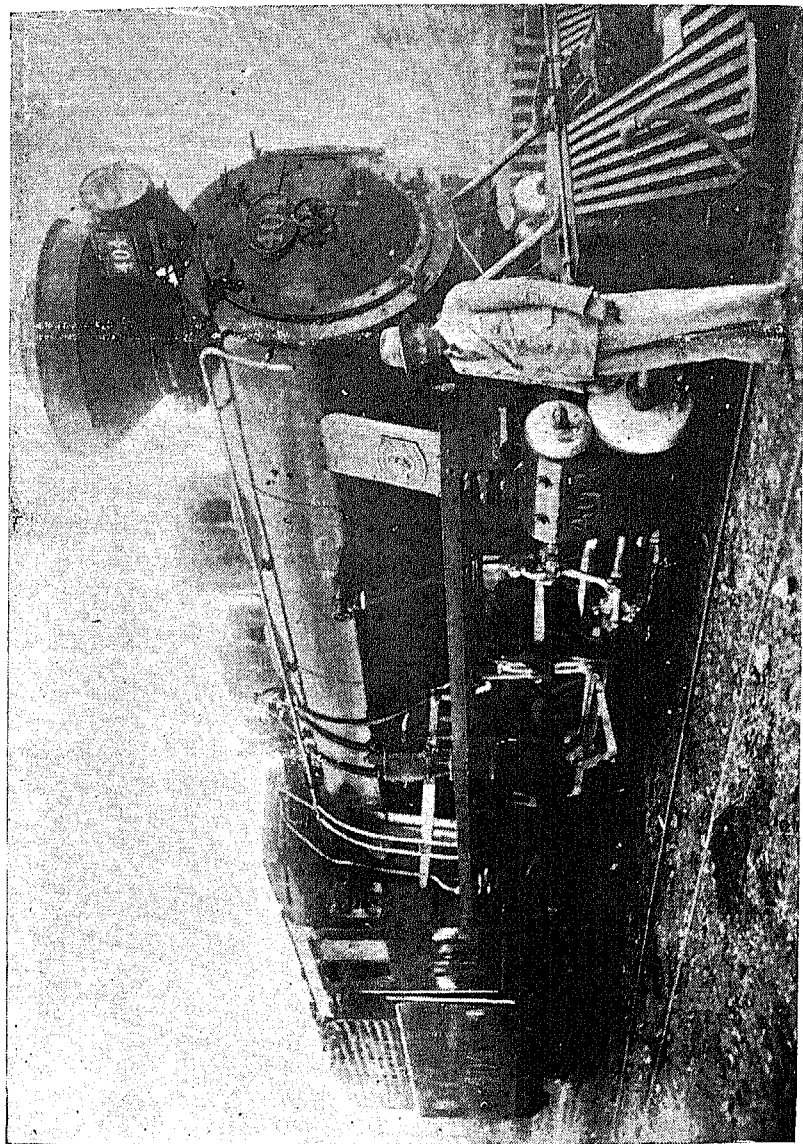
Em virtude dos esforços dispendidos, conseguimos apresentar, no último triênio, uma situação lisonjeira na iluminação de carros e locomotivas, conforme se vê acima; quanto às locomotivas, apenas duas das mais velhas não dispõem de grupos turbo-geradores. Assim, tendo em conta o nosso efetivo de 204 carros de passageiros, dentre os quais um número elevado de carros-breques e auxiliares, já é uma situação bastante satisfatória, contar-se com 57 veículos com luz individual, esperando-se no fim do primeiro semestre do corrente ano, elevar-se essa cifra a 75 com as baterias alcalinas já adquiridas, e mais seis geradores do tipo "Stone", que estão sendo construídos com o aproveitamento dos indutores existentes em nosso almoxarifado.

O serviço de reparação, de reconstrução e montagem de instalações individuais, como temos demonstrado, vem produzindo satisfatoriamente, entretanto, ainda não atingiu o fim colimado, por falta dos meios indispensáveis á completa realização do programa que temos em vista.

Por outro lado, o contróle dêesses serviços vem oferecendo resultados economicos apreciáveis, com manifesta redução no consumo de materiais, segundo se poderá apreciar no quadro abaixo:

| ANOS | LAMPADAS EM CARROS | | Correla | ACIDO SULFURICO |
|------|--------------------|-----------|---------|-----------------|
| | 15 VOLTS. | 32 VOLTS. | | |
| 1937 | 444 | 401 | 394m,85 | 850 kgs. |
| 1938 | 388 | 297 | 341,00 | 240 » |

Reparações gerais do material. — O exercicio de 1938 registra, nos serviços de Locomoção da Leste, uma produção jamais atingida, que constituiu um verdadeiro recorde, já quanto ás reparações de locomotivas, carros e vagões, já com referencia ás construções de novos veículos, dentre os quais aqueles que formam a bellissima composição de aluminio, construída nas oficinas de Aramary, por técnicos e operários exclusivamente nacionais, conforme se pode apreciar das fotografias anexas.



Uma das possantes locomotivas Mikado — a 404 — importadas pela Leste Brasileiro, da Alemanha — 1938.

Isso tudo, que representa um sadio esforço do nosso pessoal, fôra, entretanto, conseguido á custa das maiores dificuldades, ante a escassez de serventuários, a pouca eficiência das oficinas e os óbices de toda a ordem, consequentes dos processos de aquisição retardada do material.

Locomotivas. — A situação das locomotivas, que vem melhorando desde a ocupação da rede, apresenta-se em 1938 grandemente lisongeira.

O quadro seguinte melhor traduz essa assertiva:

| Estado das locomotivas | 1 9 3 7 | | 1 9 3 8 | |
|------------------------|---------|----------|---------|----------|
| | N. | % | No. | % |
| Em bom estado..... | 55 | 44,8 | 60 | 47,2 |
| Em estado regular..... | 31 | 25,2 | 35 | 27,6 |
| Em mau estado..... | 13 | 10,5 | 10 | 7,9 |
| Em reparação..... | 23 | 18,7 | 21 | 16,5 |
| Aguardando reparo..... | 1 | 0,8 | 1 | 0,8 |
| | 123 | 100,00 % | 127 | 100,00 % |

Em anexo nº 36, damos o número de reparações feitas por oficinas de locomotivas, sintetizando-se no quadro abaixo o seu estado de conservação durante o quinquênio, e o numero de reparações havidas.

| ANOS | N. de locos | Bom estado | Regular | Mau | Aguardando reparação | Reparações feitas |
|------|-------------|------------|---------|-----|----------------------|-------------------|
| 1934 | 115 | 26 | 28 | 30 | 12 | 61 |
| 1935 | 116 | 49 | 28 | 12 | 4 | 88 |
| 1936 | 121 | 49 | 36 | 14 | 1 | 97 |
| 1937 | 123 | 55 | 31 | 13 | 1 | 107 |
| 1938 | 127 | 60 | 35 | 10 | 1 | 117 (1) |

(1) Estão incluídos os reparos feitos em duas automotrizas.

Examinando-se, nota-se o recorde de produção em 1938, que atingiu a 117 grandes reparações, isto é, a 92,7 % do efetivo total das locomotivas.

Examinando-se, na relação seguinte, o custo unitário, médio, das reparações havidas no sextênio, nota-se um sensível decrescimo, de Rs. 18:066\$522 em 1937, para Rs. 14:387\$231, em 1938.

| | |
|-----------|-------------|
| 1933..... | 13:497\$774 |
| 1934..... | 18:968\$250 |
| 1935..... | 15:561\$282 |
| 1936..... | 16:375\$375 |
| 1937..... | 18:066\$522 |
| 1938..... | 14:387\$231 |

Isso tem sua razão nas constantes e profundas reformas porque vem passando o material de tração a partir de 1935, permitindo-se reparações mais concientes e melhor controladas.

Devemos, porém, dia a dia melhor assegurar o estado de conservação dessas unidades, cuja maioria ainda está a requerer reparações profundas, tendentes a justificarem ainda melhor e mais eficiente produção de tráfego. E', pois, mister prosseguir-se no programa de substituição de caldeiras e fornalhas, buscando rejuvenescer as locomotivas, á vista das dificuldades sempre crescentes na aquisição de novas unidades. Mas, para tanto, é preciso melhor dotação orçamentária de custeio, que, de futuro, redundará em grandes economias para a manutenção dos serviços de exploração.

Carros.— Já bem melhorada a situação do material de transportes de passageiros em 1937, em 1938 ainda mais acentuada se tornou, sendo todo lisongeiro e em via de integral solução êsse problema até então completamente descurado, com verdadeiro menosprezo á coletividade.

Esforços verdadeiramente gigantescos, levaram a que o efetivo já bem elevado de 199 carros, inclusive 13 que aguardavam baixa em 1937, passassem a 204, já com a realização dessa baixa, em 1938. Isso significa, portanto, a inclusão de 20 veículos inteiramente novos, construídos nas oficinas de Aramary, no patrimônio da rede.

O quadro seguinte estabelece o confronto dessa situação nos anos de 1937 e 1938.

| CARROS | 1937 | | 1938 | |
|-------------------------|------|----------|------|----------|
| Em serviço..... | 173 | 86,93 % | 189 | 92,64 % |
| Em reparos..... | 3 | 1,50 % | 7 | 3,44 % |
| Aguardando reparos.... | 10 | 5,02 % | 8 | 3,92 % |
| Aguardando baixa..... | 13 | 6,55 % | — | — |
| Existentes — Total..... | 199 | 100,00 % | 204 | 100,00 % |

Tal melhoria, explica-se pelo largo programa de intensificação dos serviços de construção e reparação, adotado pela administração a partir de 1935, ao receber as ruínas do patrimônio nacional então arrendado.

O anexo nº 36 e o quadro seguinte revelam, em dados concretos, a produção geral das oficinas, no tocante às reparações e construções de carros de passageiros.

| CARROS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Dif. do último biênio |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|
| Grandes reparos.... | 42 | 36 | 47 | 59 | 63 | 67 | + 4 |
| Reparos parciais ... | 20 | 15 | 38 | 20 | 37 | 35 | — 2 |
| Sôma das reparações | 62 | 51 | 85 | 79 | 100 | 102 | + 2 |
| Construções novas.. | — | 2 | 9 | 8 | 3 | 20 | + 17 |
| Sôma geral.... | 62 | 53 | 94 | 87 | 103 | 122 | + 19 |

De sua análise se constata a curva ascendente das reparações e construções de carros nas oficinas da Estrada. O ano de 1938 apresenta, no particular, sobre o de 1937, duas reparações e 17 construções a mais. Dentre estas, merece particular apreciação, a composição de alumínio, inteiramente construída nas oficinas de Aramary, sob projeto da secção-técnica da Locomoção.

V. Excia., Senhor Ministro, teve mesmo ocasião de visitá-la, não deixando oculto o seu entusiasmo de patriota e de administrador consciente e conhecedor do assunto.

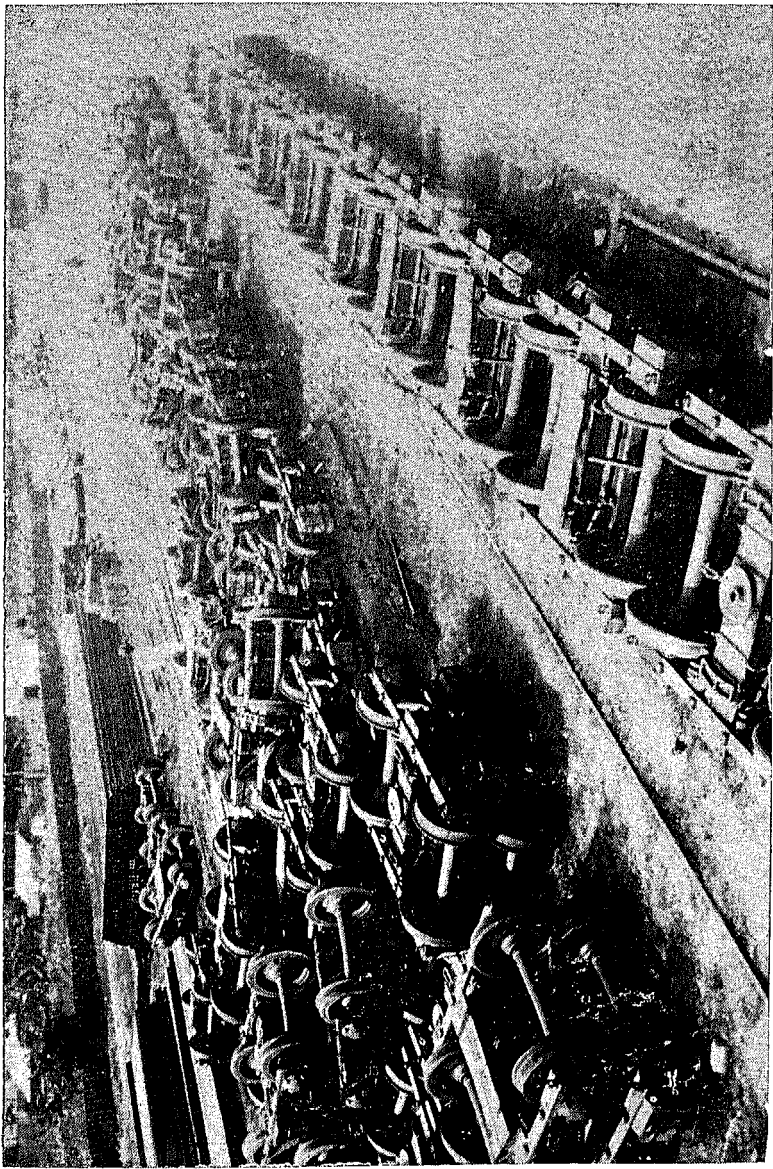
Não foi por luxo que a imaginamos e a realizamos, desde o seu projeto á sua execução integral.

Atravessando a Léste Brasileiro zonas sobremodo ressequidas, torna-se bastante cara a conservação dos veículos exigindo pintura externa, completa, por quadrimestres, para que se apresentem sob bom aspecto e protegidos da ação corrosiva do tempo. Por isso projetamos e orçamos essa composição e vimos que o seu custo não se elevaria a cifras prejudiciais ao Governo.

Com truques sob rolamentos S. K. F. chassis e armações metálicas, a composição é composta de oito carros de 14 metros de comprimento, assim distribuídos: 1 restaurante, um dormitório de luxo, 1 dormitório comum, um carro de 1ª classe, 2 carros de 2ª classe, 1 carro breque—correio, 1 carro auxiliar. Externamente, são todos os carros revestidos de alumínio, com chapas de 1 ^m/_m de espessura e, internamente, são acabados em madeira, formando painéis de gosto.

Todos os carros possuem instalações electricas individuais, de fabricação "Rosenberg", com geradores acionados pelos eixos dos carros e acumuladores alcalinos.

A composição apresenta exteriormente aspecto singular, com linhas aerodinâmicas bem pronunciadas, conforme se pode apreciar das fotografias que ilustram este relatório.



Aspecto geral dos frutes para vagões, importados da Bélgica pela Leste Brasileiro --- 1938.

Toda a composição custou 684:103\$423, conforme se verifica do quadro abaixo. Cada carro custou pois, em média, Rs. 85:512\$928; isso significa quão razoavel é o nosso custo de construção, sobretudo se levarmos em conta que, somente chassis importados por outras estradas, em 1937, custaram nada menos de 130 contos de réis.

Além dessa composição de aluminio, foram construidos mais 12 carros, todos de truques metálicos com rolamentos, chassis e armações metálicas, destinados aos trens de suburbio e mixtos. O quadro seguinte relaciona todas as despêsas havidas com tais serviços.

| Trem de aluminio | | Trem azul | | Outros carros | |
|------------------|--------------|-----------|--------------|---------------|-------------|
| E 49 | 66:948\$751 | CE 51 | 51:737\$600 | E 54 | 8:384\$570 |
| » 50 | 50:990\$235 | C 64 | 52:070\$084 | » 55 | 11:808\$570 |
| C 62 | 92:026\$712 | » 65 | 52:280\$484 | » 56 | 10:242\$657 |
| » 63 | 86:013\$035 | » 66 | 52:723\$797 | » 57 | 4:100\$291 |
| B 54 | 102:296\$582 | B 56 | 61:315\$580 | | |
| D 9 | 104:585\$003 | » 58 | 81:328\$717 | | |
| » 10 | 98:898\$804 | R 18 | 83:430\$946 | | |
| R 17 | 82:353\$301 | » 19 | 77:734\$792 | | |
| Total . | 684:112\$423 | Total . | 512:622\$000 | Total . | 34:536\$088 |

Essas realizações, Snr. Ministro, levam-nos a afirmar a desnecessidade de qualquer importação estrangeira dêsse genero, pois, se em oficinas obsoletas e desprovidas de maquinaria, como as da Leste Brasileiro, é possivel obterem-se construções como as que apresentamos, tanto mais facil será consegui-las de oficinas mais modernas e efficientes, como várias existentes em algumas estradas de ferro brasileiras. Por isso, os serviços que se realizaram, nêsse particular, nas oficinas da Leste Brasileiro, dão-nos a convicção muito segura de um grande esforço, de uma inegualavel dedicação, de um sadio patriotismo da administração, dos técnicos e operarios da Estrada, trabalhando ordeiramente em beneficio do largo programa de governo em tão boa hora implantado no País.

Resta-nos, pois, prosseguir sem desfalecimento nessa grande tarefa, que permitirá, se nos fôrem assegurados os recursos indispensáveis, dentro de poucos anos, o soerguimento completo dos serviços a cargo desta Viação.

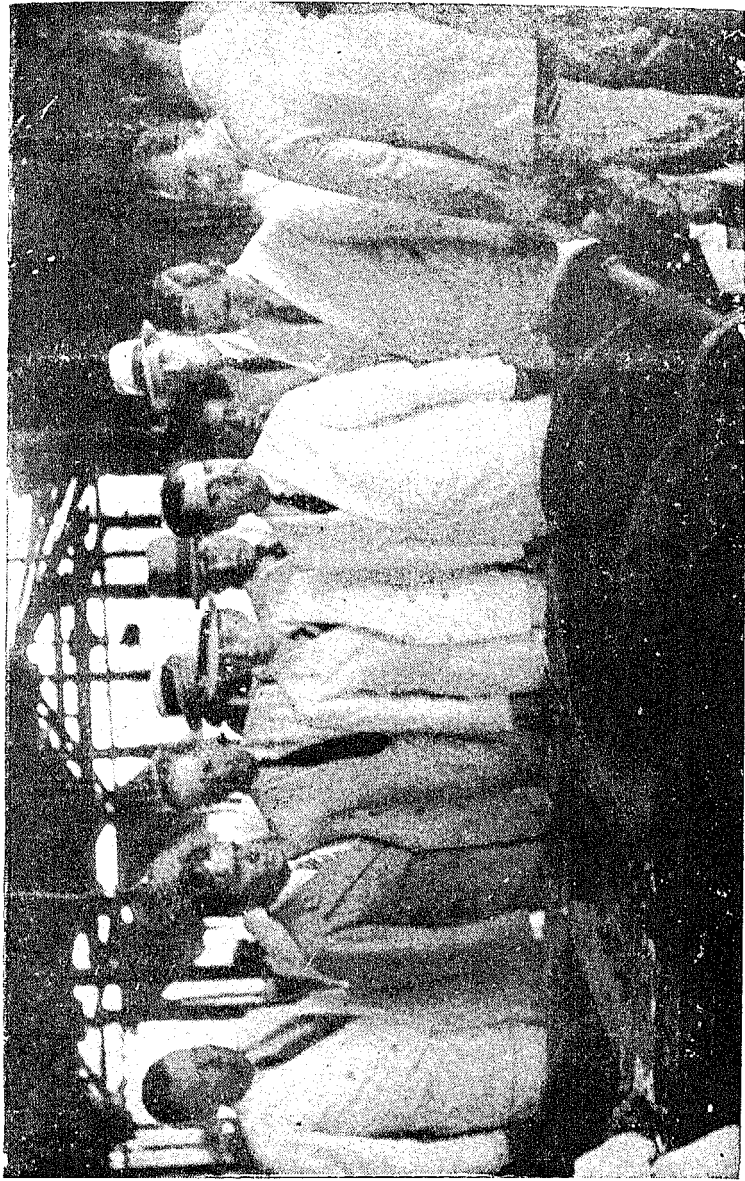
Para complemento, apresentamos ainda os dois quadros seguintes, e os anexos de n.^{os} 25 e 41, que melhor esclarecem as despesas efetuadas em construções e reparações de carros durante o sextênio.

| Especificações | Custos totais de reparações e construções de carros | | | | | |
|----------------|---|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| Construções... | § | 108:363§165 | 350:816§117 | 360:045§628 | 126:550§896 | 1.323:947§427 |
| Reparações.... | 364:851§849 | 288:118§259 | 543:466§128 | 695:891§704 | 791:680§652 | 721:029§933 |
| Totais.... | 364:851§849 | 396:486§424 | 894:312§245 | 1.055:937§332 | 918:231§548 | 2.044:977§380 |

| ESPECIFICAÇÕES | Custos medios de reparações e construções de carros | | | | | |
|------------------|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| Construções..... | — | 54:181§582 | 38:982§890 | 45:005§707 | 42:183§632 | 66:197§213 |
| Reparações..... | 5:884§693 | 5:879§964 | 6:393§719 | 8:808§755 | 7:916§806 | 7:761§575 |

Vagões—Em 31-12-1938, a situação dos vagões confrontando-se com a do ano anterior, era a seguinte:

| VAGÕES | 1937 | | 1938 | |
|------------------------|-------|----------|-------|----------|
| Em serviço | 964 | 83,39 % | 989 | 90,82 % |
| Em reparos | 33 | 2,85 % | 13 | 1,20 % |
| Aguardando reparos .. | 81 | 7,00 % | 87 | 7,98 % |
| Aguardando baixa | 78 | 6,76 % | — | — |
| Existência — Total ... | 1.156 | 100,00 % | 1.089 | 100,00 % |



O Snt. Gal. Mendonça Lima, Ministro da Viação, inspeciona, cuidadosamente, a construção de truques metálicos nas oficinas de Aramarí — 1938.

Vê-se, assim, que melhorou a situação, embora com menor efetivo; mas, se levarmos em conta os 80 vagões novos importados da Bélgica, com capacidade para 30 toneladas de carga, tem-se um efetivo muito maior. Aliás, dos vagões aguardando reparo, 30 pertencem á ex-arrendatária e se acham em péssimo estado, não permitindo mais, por anti-econômico, qualquer reparação.

Pelo anexo nº 36, tem-se em detalhe a produção de vagões por oficina e pelo quadro seguinte observa-se que, no serviço de reparações propriamente dito, houve 18 a mais que no ano anterior; não tivemos, entretanto, construções porque as nossas oficinas estão com a capacidade de produção esgotada; demais, não dispusemos de material para fabricá-las, á vista da falta de recursos.

| VAGÕES | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Dif. no último biênio |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|
| Grandes reparos | 263 | 206 | 300 | 333 | 341 | 356 | + 15 |
| Reparos parciais | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 | 8 | + 3 |
| Sôma das reparações... | 265 | 208 | 303 | 337 | 346 | 364 | + 18 |
| Construções novas..... | — | — | — | 10 | 25 | — | — 25 |
| Sôma geral..... | 265 | 208 | 303 | 347 | 371 | 364 | — 7 |

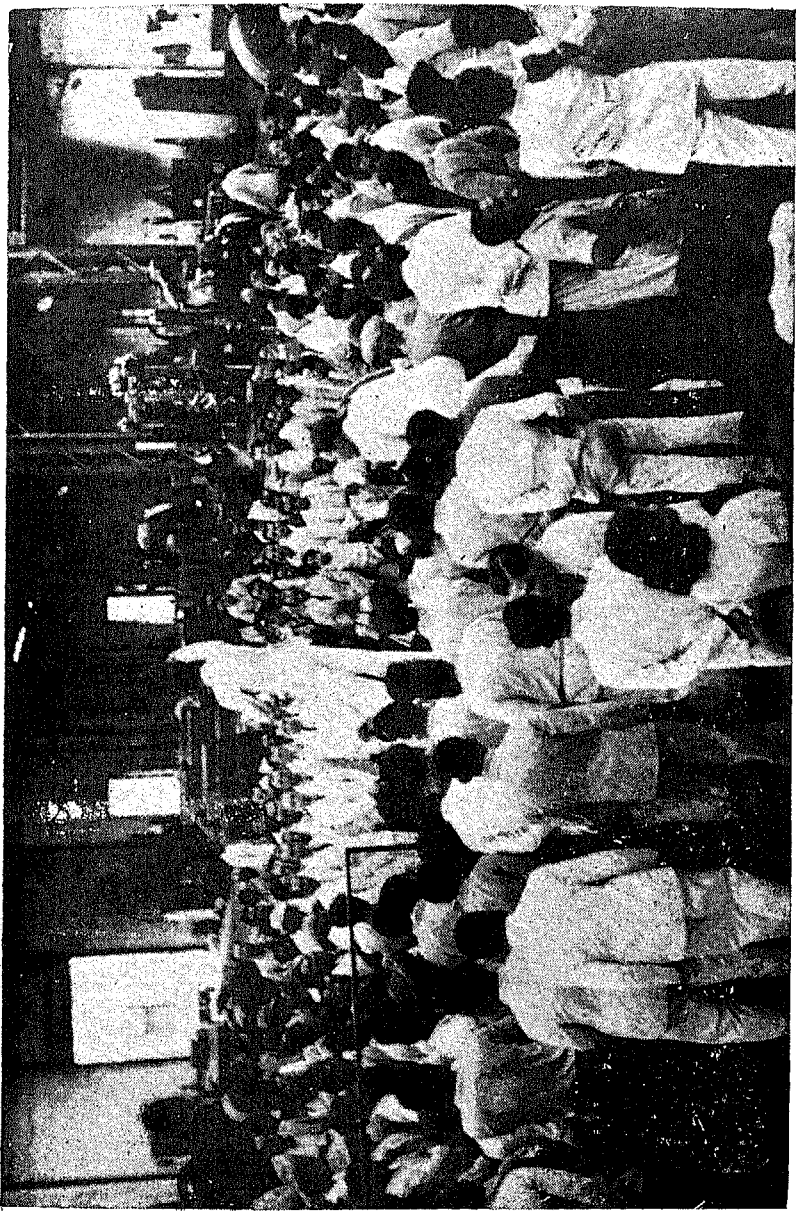
A seguir também damos um quadro discriminativo das reparações e construções feitas nos vagões, segundo as respectivas séries:

| Séries | Reparações | Construções | Total |
|----------|------------|-------------|-------|
| K | 18 | — | 18 |
| L | 50 | — | 50 |
| M | 150 | — | 150 |
| N | 45 | — | 45 |
| O | 58 | — | 58 |
| P | 14 | — | 14 |
| V | 19 | — | 19 |
| X | 10 | — | 10 |
| Totais.. | 364 | — | 364 |

O anexo nº 35 detalha a situação dos vagões em 31-12-38, e os quadros abaixo demonstram os custos totais e médios havidos nas construções e reparações durante o sextênio.

| ESPECIFICAÇÕES | Custos totais das reparações e construções de vagões | | | | | |
|------------------|--|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| Construções..... | \$ | \$ | \$ | 53:984\$385 | 284:892\$189 | \$ |
| Reparações..... | 450:716\$497 | 402:144\$204 | 557:432\$202 | 729:686\$759 | 723:196\$548 | 658:266\$165 |
| Totais..... | 450:716\$497 | 402:144\$204 | 557:432\$202 | 783:671\$144 | 1.007:588\$737 | 658:266\$165 |

| Especificações | Custos médios das reparações e construções dos vagões | | | | | |
|----------------|---|------------|------------|------------|-------------|------------|
| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| Construções | \$ | \$ | \$ | 5:398\$438 | 11:375\$687 | \$ |
| Reparações | 1:700\$817 | 1:924\$135 | 1:886\$065 | 2:165\$185 | 2:090\$163 | 1:917\$308 |



Grande manifestação operária, feita, em S. Francisco, ao Exmo. Snr. Gal. Mendonça Lima, quando por ocasião de sua viagem de inspeção aos serviços da Leste Brasileiro — 1938.

Verifica-se, assim, que o custo medio da reparação baixou, devido ao melhor estado de conservação do material, á vista de reparações mais completas a partir de 1935.

Com a produção atingida em 1938, chegamos ao máximo da capacidade de nossas oficinas e depósitos. Isso, aliás, obtivemos sob o regimen de tarefas orçadas e pagas á conta de serviços extraordinários, ante as dificuldades cada vez maiores de admissão de mensalistas e diaristas. Como situação transitória, resolveu-se o problema, em parte; mas, a permanecer esse estado de cousas, a perdurar a deficiência das oficinas e depósitos, e, ainda mais, a continuar-se nessa situação de dificuldade na admissão de extranumerários, com uma verba mais que exigua de diaristas, ter-se-á que assistir, dentro de pouco tempo, o desmoronamento de toda essa obra, que tanto elevou o patrimônio do govêrno e fez sobresair a ação eficiente dos serventuários da Lésté.

Oficinas.—Perdura, como vimos insistindo, a mesma situação de dificuldades em todas as oficinas da Lésté Brasileiro, destinadas á reparações de locomotivas e construções e reparações de carros e vagões.

E' indiscutivel que, sem boas oficinas, depósitos e reservas, jamais se poderá conseguir material rodante e de tração capaz de suportar as exigências sempre crescentes do tráfego. E nada vale adquirir-se material novo, para, dentro de pouco tempo, assistir-se ao seu completo desmoronamento, como soe acontecer, á falta de sectores destinados a atenderem, prestamente e com econômia, ás necessidades de sua conservação.

Por isso é que nos vimos debatendo para aparelhar-se a Lésté Brastleiro de oficinas, depósitos e reservas capazes de atenderem ás exigências dos serviços.

Quasi nada, para o muito que é reclamado, temos obtido nêsse particular, por isso que as verbas de custeios, destinadas á Estrada, não o têm permitido, por escassas que são. No

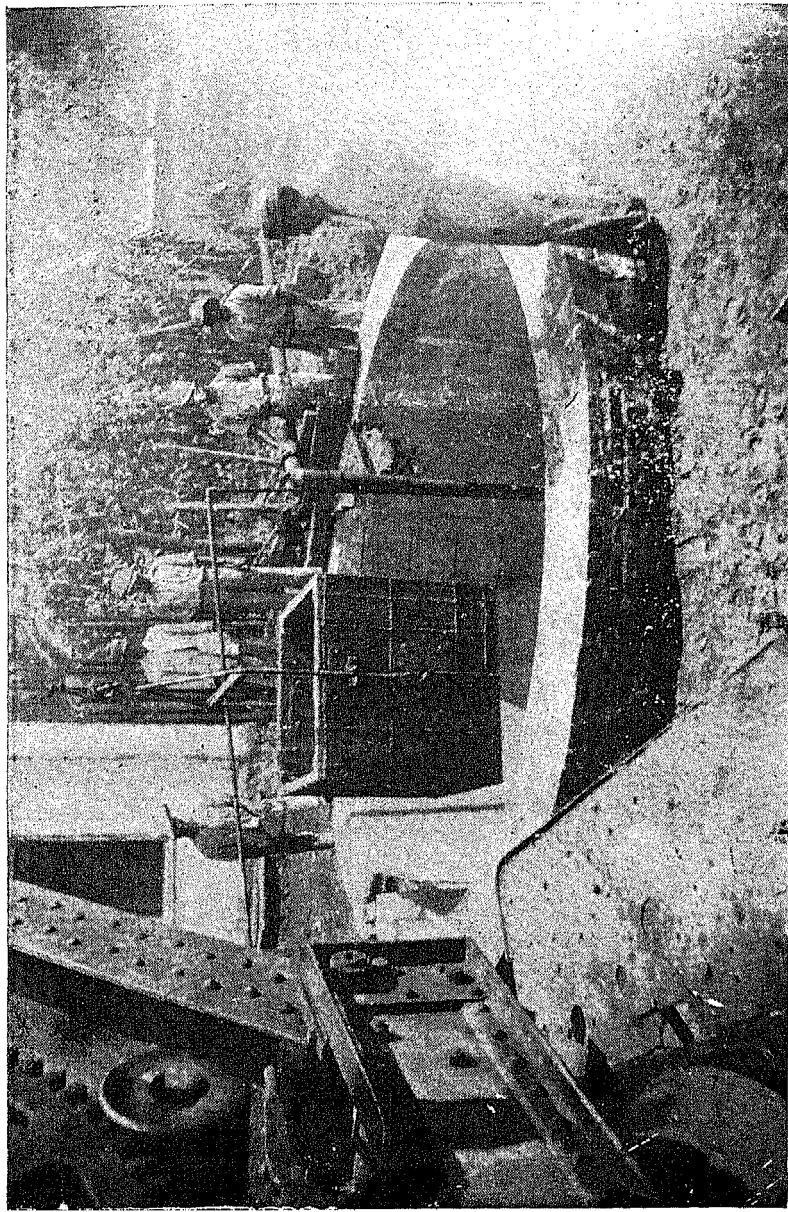
exercício corrente, porém, já V. Excia. procurou encarar o problema com a atenção que merecem os assuntos de sua brilhante administração, concedendo um crédito orçamentário de 1.000 contos, para iniciar-se a solução de tão importante quanto inadiável assunto.

Mas isso ainda é parcela mínima para as prementes necessidades de reaparelhamento desses sectores, onde faltam desde a area coberta para abrigo do pessoal em serviço, até a maquinaria requerida para efeitos de uma produção rápida e econômica.

Temos apresentado, realmente, alguns poucos serviços, dentre os quais a aquisição de um possante engenho de serrar madeiras grossas, de fabricação "Robinson", a montagem de mais um motor «Diesel-Winterton» nas oficinas de Aramary; a eletrificação individual das maquinas operatrizes do depósito de Calçada e das oficinas de Periperi e de S. Felix; a construção da reserva de Barracão, onde ainda falta o maquinario, além de outras pequenas realizações. No entanto, somente no corrente exercício esperamos encarar com um pouco mais de vantagem esse problema, executando certas obras importantes em Aramary e Bomfim, conforme plantas e orçamentos já aprovados.

E, confiantes, aguardamos que outros créditos serão anualmente consignados, afim de que não sofra solução de continuidade essa obra de reais e benéficas vantagens para a Viação.

São essas, Snr. Ministro, as mais importantes ocorrências e necessidades havidas e reclamadas para a Leste Brasileiro, nesse árduo e trabalhoso sector da Locomoção, onde já se tem muito realizado pela dedicação do nosso pessoal, e onde ainda muito se poderá obter, se, com patriotismo e dedicação, prosseguirmos sobre o mesmo amparo indispensavel do Govêrno da União.



Vista de uma das grandes cisternas que estão sendo construídas na Leste Brasileiro, para segurança dos abastecimentos d'água — 1938.

* * *

IV DIVISÃO

Linhas e Edifícios

Prosseguindo o seu programa de reconstrução e melhoramentos gerais da via permanente, traçado, de inicio, pela administração, no objetivo de que, sem boas linhas férreas, jamais se poderá obter um tráfego economico, seguro e eficiente, —várias realizações foram levadas a termo na Léste Brasileiro.

Muito embora, ante ás exigencias de uma boa conservação e melhor aparelhamento da via permanente, tenhamos realizado parcela ainda relativamente pequena das multiplas necessidades da rede, o que se conseguiu apresentar revela um esforço sobremaneira apreciavel, conhecidos como são os fatores negativos que tanto prejudicam a boa marcha e o regular desenvolvimento dos serviços.

Várias obras foram contudo realizadas: substituição de trilhos e acessórios usados por outros de maior peso, em paralelo com o crescente aumento de tonelagem do material de transportes; empedramento intensivo em vários trechos de linha, e emprego de dormentes que jamais atingira a cifras tão significativas; além disso, cuidou-se da construção e reconstrução de dezenas de obras darte, de pontes metálicas e de grandes extensões de muro de arrimo, para a consolidação de córtes e aterros. Varias estações e edificios outros foram reconstruidos e construidos, apresentando aspectos por todos os titulos apreciaveis. Longas extensões de desvios, para atenderem ao crescente desenvolvimento do tráfego, foram construidos. E a linha telegráfica foi regularmente cuidada.

Não obstante, nêsse particular, ainda falta á Léste Brasileiro realizar nada menos de noventa por cento das suas necessi-

dades, afim de que possa oferecer transportes efficientes e seguros, atingindo á finalidade que tem em mira.

Esperamos, por isso, que, mais uma vez, venha o governo Federal em auxilio dêsse seu próprio tão importante, sobretudo nesta oportunidade de grandes realizações, quando, indiscutivelmente, procura melhorar os sistemas de transportes do País, até bem pouco tão descurados.

Extensão das linhas em tráfego — No anexo de n.º 42, oferecemos a extensão das linhas e desvios desta Viação Ferrea, em trafego até 31-12-938.

Discriminamos, tambem, nêsse quadro, as quilometragens entre estações extremas de todas as linhas e ramais, assim como dos desvios existentes em toda a rede.

Verifica-se que, em 31-12-938, existiam em tráfego, inclusive desvios, 1.912.^{km}216, 81, isto é, 5^{km},615,^m00 a mais que em 1937, á vista do acréscimo de desvios feito em alguns patios de estações, e de construção de triangulos de reversão para facilitar os serviços de transportes.

Administração—De um modo geral, todos os serviços administrativos e técnicos a cargo da Divisão foram conduzidos com a eficiencia desejada, atendendo, com presteza, todos os assuntos correlatos.

A secção técnica da Divisão, embora com os seus afazeres aumentados, poude atender com prontidão aos reclamos dos serviços, desobrigando-se com a realização do seguinte:

| | |
|------------------------|----|
| Obras orçadas..... | 60 |
| “ projetadas..... | 51 |
| Esquemas..... | 7 |
| Gráficos..... | 12 |
| Plantas de patios..... | 13 |
| Perfís..... | 1 |
| Diversos..... | 64 |

Estado Geral das linhas—O prosseguimento dos multiplos serviços de conservação das linhas que vêm sendo postos em execução desde 1935, permitiu que, já em fins de 1938, pudéssemos apresentar realizações incontestavelmente magnificas, no tocante á consôlidação e segurança de varios trechos da via permanente, que já ofereciam sérios perigos á circulação dos trens. Pena é que, á falta de recursos, não tivéssemos podido prosseguir mais intensamente, de modo a ter-se definitivamente afastada a hipótese ainda existente, de um acidente serio, em consequencia da insegurança de vários trechos da linha, carentes de reconstrução imediata.

Dentre os serviços de consolição mais apreciaveis, que foram realizados em 1938, estão, em primeiro plano, a conclusão da substituição dos trilhos da linha tronco, numa extensão de 84 kms., onde foram empregados trilhos do tipo 37,2 Kg. p. m. c., em substituição aos de 25 Kg. p. m. c., que após escôlha passaram a servir no trecho Jacuricy-Bomfim, na linha de Joazeiro onde existem ainda trilhos de 22Kg. p. m. c., completamente desgastados, numa extensão superior a 200 kms. Do mesmo passo, foram empregados 15 kms. de trilhos de 32^k 24 p. m. c. na linha de Joazeiro, entre S. Francisco e Irahya, e idêntica metragem fôra posta na linha de Propriá, entre Aracajú e S. Christovam.

Enquanto isso, prosseguiu-se com relativa intensidade o serviço de empedramento das linhas em vários trechos, muito embora as dificuldades peculiares á natureza de tais trabalhos.

O programa de dormentes teve o seguimento desejado conseguindo-se um emprego sobremodo animador.

De tudo isso faremos, mais adeante, relato especial, para maiores esclarecimentos.

Entretanto, Snr. Ministro, ainda que tenhamos conseguido em 1938 a realização de serviços sobremaneira importantes, quanto á consolição das linhas ferreas desta Viação, cada

vez mais se impõe a necessidade de concluir essa ardua tarefa, afim de afastar-se o perigo de acidentes sérios, que ainda muito e muito nos assustam, tal o estado dos trilhos e a má qualidade do lastro em vários trechos absolutamente precários.

Não alimentamos a idéa de, tão rapidamente, podermos consolidar definitivamente todas as linhas da Leste Brasileiro, pois bem sabemos a importancia em mil réis que isso custaria, de uma só vez, aos cofres públicos. Mas apelamos para V. Excia. no sentido de nos serem, sistematicamente, em cada exercicio, consignadas verbas necessárias á reconstrução de, pelo menos, 100 kms. de linha, de modo a ter-se, em 20 anos, solucionado êsse grande problema na Leste Brasileiro.

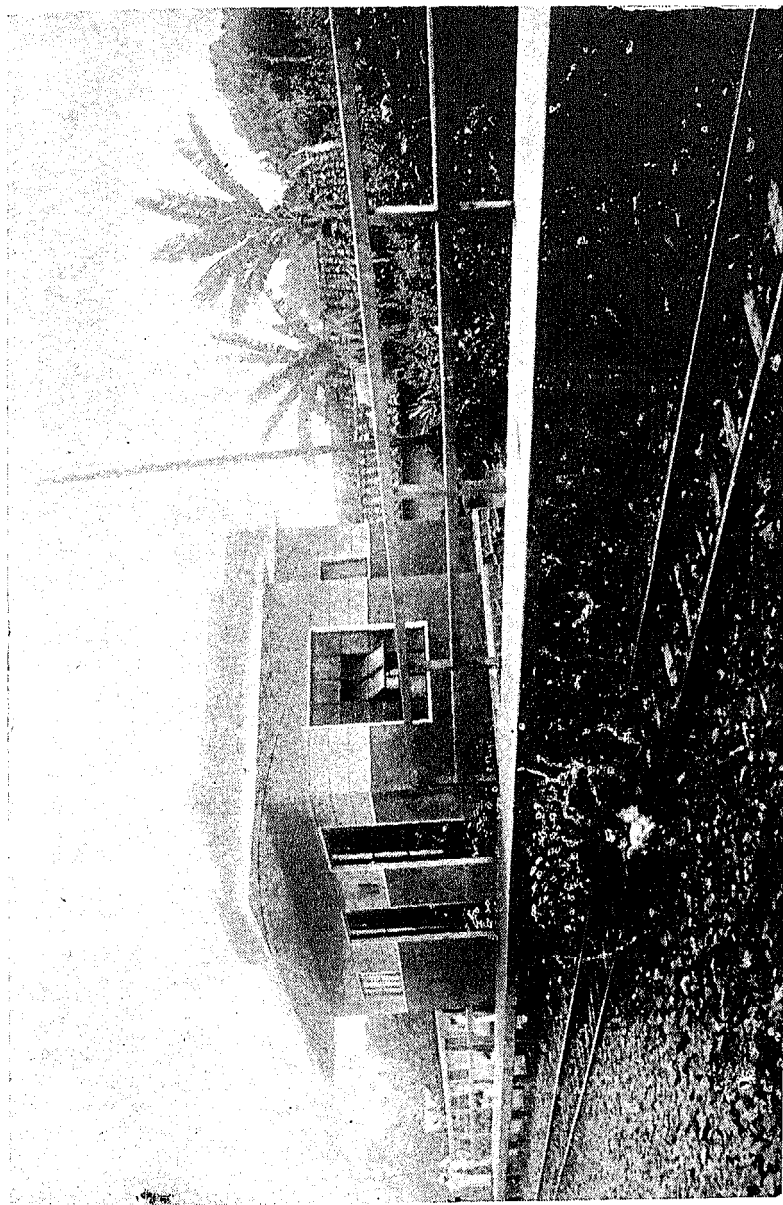
Tudo isso, custará, é certo, muito dinheiro, mas redundará, futuramente, em economia para o custeio, facilitando o tráfego e trazendo vantagens incontestes à conservação do material.

E, além de tudo, afastaria, por completo, os perigos de quaisquer acidentes, que tanto nos preocupam, ante o estado de usura dos trilhos em certos trechos das linhas em tráfego.

Confiamos, assim, no grande espirito de V. Excia., que, ferroviário consciente que é, compreenderá que não são exageradas as nossas assertivas, mas sim ditadas pelas responsabilidades que nos pesam, e que, por lealdade e patriotismo, não podemos e nem devemos ocultar.

Lastragem das linhas — Do ponto de vista de que uma linha convenientemente lastrada é mais que meio caminho andado para a segurança do tráfego, economia do material e conforto para os passageiros, tudo vimos fazendo para intensificar os serviços de empedramento da via permanente, vencendo óbices de toda a espécie, para atingirmos o máximo possível, nêsse particular.

O empedramento das linhas desta Viação teve inicio em Setembro de 1936, quando, entre Almeida Brandão e Paripe, conseguimos empedrar um trecho de 6^{km}, 855.



Vista da estação de Lobato, incorporada em Setembro de 1938.

Daí para cá, os serviços têm marchado ininterruptamente, em vários trechos, dentre os quais na linha Bahia—Alagoinhas, entre Calçada e Camassary; na linha de Propriá, entre Salgado e Aracajú; na linha de Joazeiro, em varios pontos alternados; na Central da Bahia, entre S. Felix e Salvador Pinto, podendo-se já contar com cerca de 90 kms. de linhas empedradas.

Mas, para conseguirmos essa parcela, que, aliás, é insignificante ante á extensão de 2.000 kms. que tem a rede, temonos debatido com os maiores entraves: falta de material rodante e de transportes para rápida distribuição do material; escassez de pedreiros em pontos onde mais necessário e immediato se torna o emprego, e, por fim, falta de recursos para intensificarmos a aquisição e permitir a admissão do pessoal necessário ao serviço, que não pode ser feito pelas turmas ordinárias de conservação, de si já tão desfalcadas.

Grandes volumes de pedras quebradas a mão, no entanto, já existem ao longo das linhas, para irmos empregando aos poucos, á medida das nossas possibilidades. Isso temos conseguido ao preço muito conveniente, em média a 8\$000 por metro cubico, aproveitando a mão de obra barata, consequente das estiagens havidas, que permitem a localização de centenas de familias nêsses serviços, ás margens das linhas.

Concluimos, tambem, a instalação de um pequeno britador, na pedreira Lagêdo, Km. 250 da linha de Joazeiro, local mais propicio á exploração do material, entre Calçada e Serrinha.

Mas é preciso que marchemos com maior segurança e intensidade, a bem do proprio serviço. E' mister que, pelo menos, anualmente, consigamos empedrar 100 kms. de linha, afim de que, em 20 anos, tenhamos conseguido solucionar o problema. E, para tanto, faz-se mister a consignação de verbas especiais, sem as quais não poderá ter o curso necessário e indispensavel, tão importante quão inadiavel serviço.

Em 1937, foram empedrados 38^{km},668^m de linha e recompostos 22,059 kms. Em 1938, concluíram-se 38,449 kms. e empedraram-se 22,749 kms. em vários trechos da via permanente. Por aí se vê que êsse magno serviço marcha muito lentamente, á mingua de recursos especiais, de vez que as exiguas verbas do custeio não permitem maior desenvolvimento.

Dormentes — Sempre muito nos preocupou, desde a ocupação da rede, a grande cifra de dormentes apodrecidos na via permanente, que muito agravava a sua situação, de si já tão precaria, ante a má qualidade de lastro e a existência de trilhos sobremaneira desgastados e frageis. Por isso, adotamos programas intensivos de substituição, a partir de 1935, segundo se pode apreciar dos anexos deste relatório. Por outro lado, também baixamos instruções sobre o emprego de maior quantidade de dormentes por quilômetro, que, por isso, passara de 1.300 a 1.600 e a 1.700 em certos trechos, diminuindo-se, assim, o espaçamento para compensar a precariedade dos trilhos e trazer maior estabilidade á via permanente, geralmente assente sobre lastro impermeavel e de má qualidade.

Dentro dêsse ritmo, houve acentuada melhoria em 1938, quando conseguimos empregar 352.878, ou sejam 81.062 dormentes a mais que em 1937.

Em 31-12-1937, a cifra de dormentes podres erade 436.162, enquanto baixara, em 31-12-1938, a 396.192. A tais cifras, porém, deve-se acrescentar a quantidade necessária á elevação da taxa a 1.600 e 1.700 dormentes por kilometro. Disso decorreu a necessidade de um emprego de mais 268.370 dormentes em 1939, os quais, somados aos imprestaveis, segundo a contagem de 31-12-1938, darão a cifra de 664.562 dormentes absolutamente necessários á via permanente, no corrente exercicio.

Mas, ante a exiguidade das verbas, de logo vê-se a impraticabilidade da medida em um só exercicio financeiro. Entretanto, insistindo-se sistematicamente no programa, com mais dois ou tres anos poderemos ter completamente regularizada a situação

Grandes esforços, igualmente, tem feito a administração para conseguir melhorar a qualidade da madeira empregada em dormentes, afim de obter, futuramente, maior duração em beneficio do custeio. Admitimos como de 1ª qualidade madeiras muito especiais, de preferência aroeira e baraúna, cuja duração média atinge a 18 e 20 anos. Mas a escassez das matas e a raridade dessas madeiras não tem permitido adotá-las com exclusividade.

Os estoques de dormentes, graças aos esforços dispendidos, têm se elevado gradativamente, tendo sido de 33.417 em 1935, de 61.913 em 1936, de 60.552 em 1937 e, por fim, de 160.580 em 1938.

O preço medio de dormentes comuns de 2^m,00 x 0,20 x 0,14 atingiu a 3\$803 em 1938. O custo dos dormentes especiais, para pontes e aparelhos de mudança, foi, porém, de 9\$318.

Os anexos n.os 46 e 47 discriminam o emprego de dormentes e os preços médios de aquisição durante o triênio vencido.

Trilhos e acessórios—O exercício de 1938 acusa, também, um grande emprego de trilhos e acessórios novos, em prosseguimento ao programa que vimos adotando.

Assim, concluímos a substituição de trilhos da linha Bahia-Alagoinhas, com o emprego de mais 168 kms. de trilhos e acessórios de aço "Siemens-Martin", do tipo 37,2 Kg. p. m. c. e perfil "ASCE", com 12 metros de comprimento cada trilho, em substituição aos de 25 Kg. p. m. c. até então em tráfego.

Igualmente, na linha de Propriá, entre S. Christovam e Aracajú, foram empregados 30 kms. de trilhos e acessórios de 32,24 Kg. p. m. c., de perfil «ASCE» e em aço «Siemens-Martin»; e, na linha de Joazeiro, entre S. Francisco e Ouriçangui-nhas, foram empregados também 30 kms. de trilhos do mesmo tipo e perfil.

Todo êsse material novo, de ótima qualidade, permitiu, assim, a reconstrução de mais 114 kms. de linha, que se acham livres dos acidentes que tanto nos impressionam.

Além disso, ainda na linha de Joazeiro, entre Jacuricy e Bomfim, onde ainda existem 200 kms. de trilhos de 22 Kg. p. m. c. completamente desgastados, reconstruimos mais 75 kms. de linha, empregando os trilhos de 25 Kg. p. m. c. retirados da linha Bahia-Alagoinhas e submetidos a rigorosa escolha. Asseguramos, com isso, um tráfego um pouco mais seguro, à vista do precaríssimo estado do material retirado.

Na Estrada de Ferro Central da Bahia, também continuamos com a substituição de trilhos e acessórios de 20 kgs. p. m. c. ainda existentes no ramal de Itaité, por outros de 25 Kgs. p. m. c. retirados da linha tronco, ainda em condições de aproveitamento nesses trechos do sertão, onde o lastro é sólido.

Em 1938, conforme se vê do quadro anexo n.º 4, foram adquiridos 5.494,456 toneladas de trilhos e acessórios, do tipo 32,24, fabricação Siemens-Martin e perfil «ASCE», com 12 metros de comprimento.

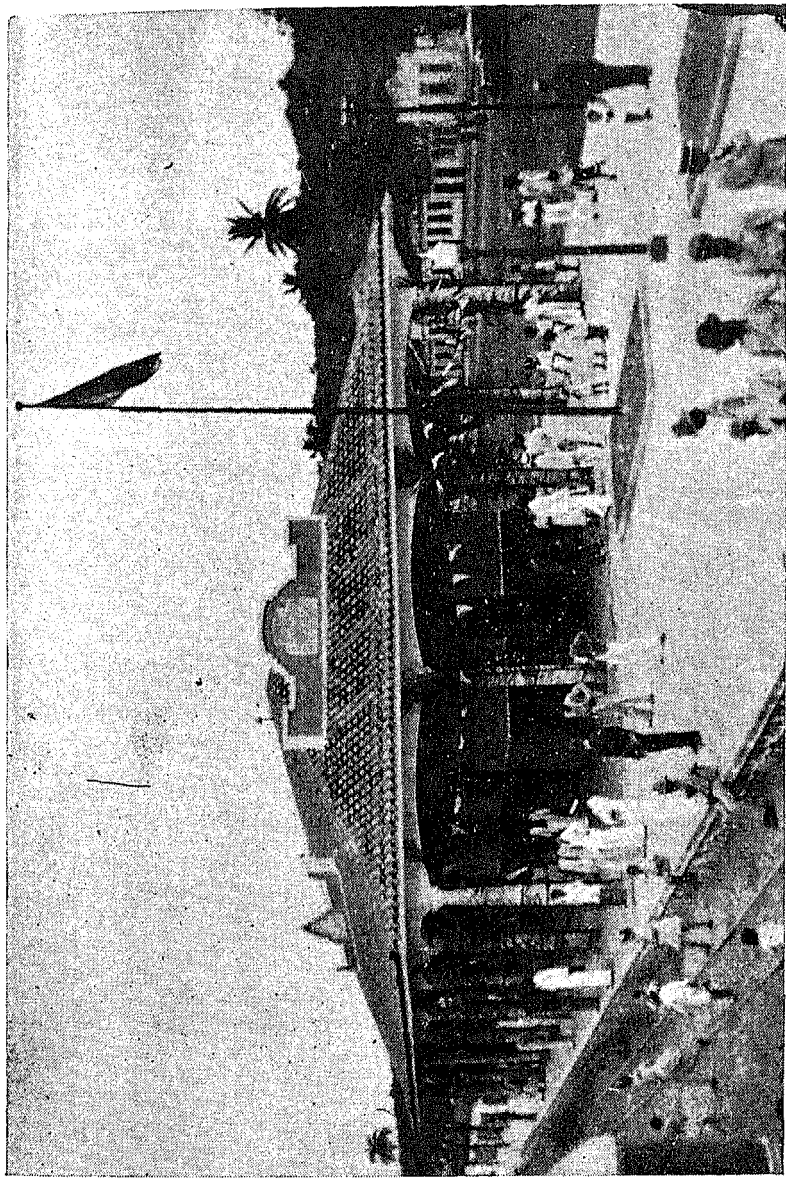
Dêsse material, já empregado conforme acima dissemos, 50 kms. se destinam aos serviços de construção do trecho Afliídos-Buranhem, em franco andamento.

Os trilhos, postos no Almoxarifado, como se vê do quadro anexo n.º 4, saíram ao preço de 1:009\$000 por tonelada.

Descarrilamentos e demais acidentes—Conquanto o número de descarrilamentos ocorridos em 1938 haja diminuído sensivelmente, em relação aos anos anteriores, ainda assim fora elevado.

O quadro seguinte oferece o comparativo dos descarrilamentos apreciados desde 1932 até 1938, por distritos.

| Distritos | 1932 | | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|-----------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|
| | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % |
| 1.º | 121 | 50,89 | 165 | 44,11 | 186 | 42,46 | 195 | 32,12 | 293 | 38,30 | 342 | 35,37 | 262 | 35,07 |
| 2.º | 73 | 31,09 | 100 | 26,74 | 142 | 32,42 | 211 | 34,76 | 228 | 29,80 | 320 | 33,09 | 266 | 35,62 |
| 3.º | 11 | 4,62 | 46 | 12,29 | 27 | 6,17 | 93 | 15,32 | 109 | 14,25 | 202 | 20,89 | 125 | 16,73 |
| 4.º | 33 | 13,40 | 63 | 16,85 | 83 | 18,95 | 108 | 17,80 | 135 | 17,65 | 103 | 10,65 | 94 | 12,58 |
| | 238 | 100,00 | 374 | 100,00 | 438 | 100,00 | 607 | 100,00 | 765 | 100,00 | 967 | 100,00 | 747 | 100,00 |



Vista da estação suburbana de Periperi, de arquitetura neo-colonial, construída em 1938.

Houve, em 1938, como se verifica, 180 descarilamentos a menos que em 1937.

De fato, fatores vários concorreram para essa diminuição: a substituição de trilhos e acessórios num total de 235 kms. de linha, o empedramento de cerca de 90 kms. da via permanente, o emprego sistemático de 1.600 e 1.700 dormentes por quilômetro, além da diminuição da cifra de dormentes podres consequente de um intensivo programa de substituição; a construção de várias obras de consolidação e drenagem; a construção e reforço de várias obras darte e o melhor estado do material de transporte; tudo isso, realmente, muito ha concorrido para êsse resultado. No entanto, convem notar-se que isso representa apenas a reconstrução de cerca de 10% da via permanente, que se estende por mais de 2.000 kms.

Tudo faz crer, porém, que, continuando-se êsse programa de melhoramentos da via permanente, dentro de poucos anos ter-se-á atingido a cifras minimas de descarrilamentos perfeitamente compatíveis com as exigencias dos serviços, embora o número sempre crescente de eixos sobre as linhas.

Linhas telegráficas—A' falta de recursos, pouco temos conseguido realizar em beneficio da reconstrução da linha telegráfica e respectivos aparelhos.

De um modo geral, como tudo que nos fôra legado pela administração francêsa, o estado das linhas telegráficas é mau, carecendo de completa e cuidadosa reconstrução, de modo a poder-se facilitar a circulação dos trens, que muitas vezes sofrem atrasos em consequência da falta de licença por interrupções telegráficas entre estações.

Na linha tronco onde o movimento já é intensivo, e em outros pontos capitais, temos iniciada a reconstrução, que vai prosseguindo muito lentamente á falta de meios.

Assim, torna-se inadiavel levar-se a efeito êsse serviço com maior intensidade, em beneficio da própria organização do tráfego.

E, por outro lado, já se torna premente a instalação de um sistema seletivo na linha tronco, afim de facilitar-se a melhor articulação dos horários dos trens e despachos de veículos, sob o contrôlo do Movimento.

Além disso, carece de uma reforma geral êsse sector, onde faltam elementos conhecedores do serviço. Mas esta administração ainda não pode levar avante essa nova organização por não dispor do pessoal necessário, nem de verbas para admiti-lo. Enquanto isso, esperamos que nos sejam assegurados os meios indispensaveis á reorganização material e pessoal de tão importante sector, onde tudo verdadeiramente está por fazer.

Desvios, Giradores e Triangulos de Reversão—Sem meios que permitissem a rápida inversão das locomotivas e trens, com pátios dotados de desvios curtos e de entre-linhas apertadas, causando acidentes a cada passo, procurou a Administração, dentro das possibilidades a seu alcance, encarar, de pronto, a solução do problema, determinando o estudo geral de todos os pátios, giradores e triangulos de reversão.

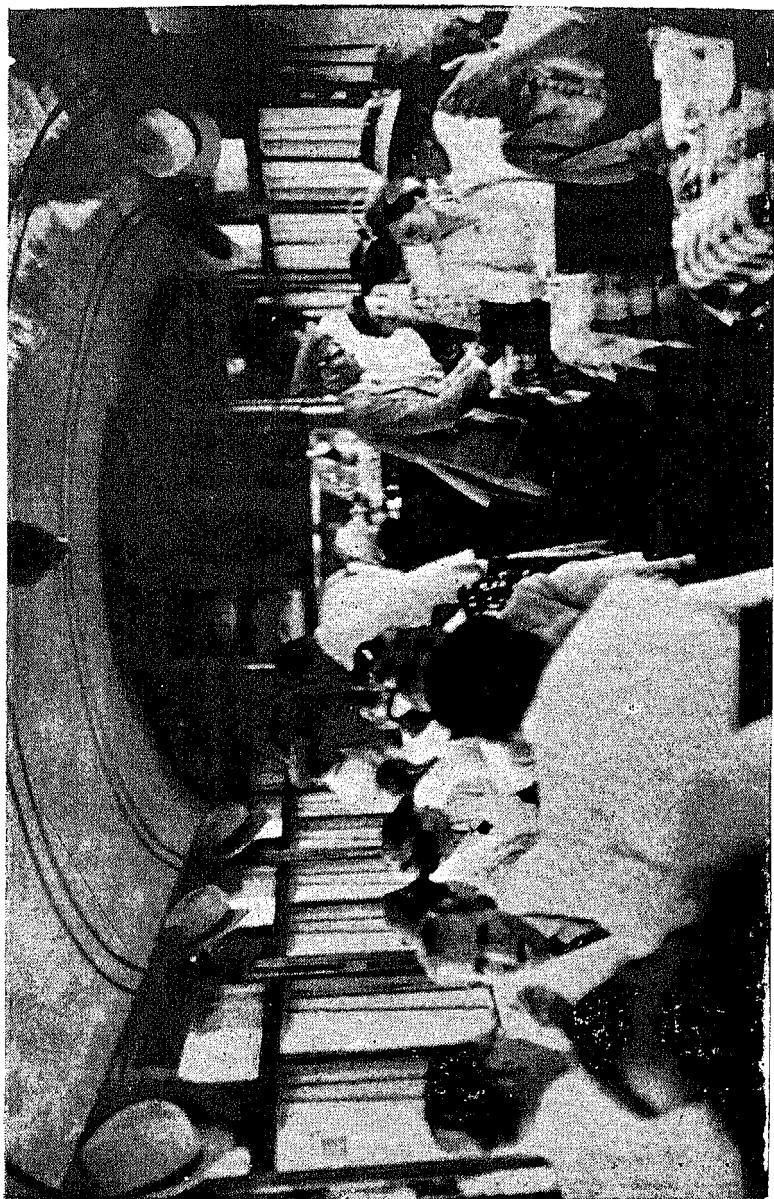
Feito isso, vem adotando o programa sistemático que, em cada exercício, apresenta enorme soma de beneficios para o tráfego.

Em 1938, foram, assim, construidos 5.615 metros de desvios e alargados inúmeros pátios de estações.

Foram, igualmente, construidos os triângulos de reversão de Serrinha, Catana e Rosário e iniciadas as construções dos de Camassary, Itabaianinha e da Pêra de Bomfim.

Faz-se mister, porém, a instalação de vários outros sistemas de inversão de locomotivas. dentre os quais a construção de um giradôr elétrico no patio de Calçada, que é a estação inicial da rede, e onde o girador único existente é curto para as locomotivas, obrigando a separação dos tenders das locomotivas, com despesas supérfluas de pessoal.

Isso porem está previsto no plano geral de remodelação do pátio de Calçada, que será iniciado logo que nos sejam consignadas as necessárias dotações especiais ou orçamentarias.



Aspecto do almoço oferecido no restaurante azul ao Snr. Interventor Federal e demais autoridades, no dia de sua inauguração — 1938.

Cercas—Policiamento das linhas — Mais que nunca já se torna imperiosa a construção de cercas de proteção das linhas, sobretudo da linha tronco, cujo movimento de trens é intensivo. Com a reforma por que veio de passar, aumentou-se a velocidade dos trens, fato de que tem decorrido grande sôma de acidentes, pelo desrespeito e inhabilidade com que andam os transeuntes sobre as linhas.

Por outro lado, de um momento para outro poderemos contar com acidentes sérios, em virtude de animais sobre a linha, assim desprotegida. Por isso, reiteramos os recursos precisos á construção dessas cercas e passagens, como providência indispensavel á circulação dos trens e defesa do próprio patrimônio do Governo, evitando-se a invasão da faixa em tempo desapropriada.

Obras de arte e Edifícios—Nêste particular, muito se tem feito, razão por que o estado das obras é bem melhor. No serviço de conservação por conta do custeio já se tem produzido bastante, destacando-se, conforme mostra o anexo n^o 48, a reconstrução do pontilhão do Km. 135,188, a construção de muros de cáis, a reconstrução da reprêsa de Itumirim, a construção de casas de turma, grandes reparos nas Estações de Propriá e Joazeiro e diversas outras obras e edificios em número superior a 60.

Pelo custeio em 1938, foram gastos Rs. 89:454\$332, nas reconstruções de obras darte, e Rs. 98:699\$859 nas reparações e reconstruções de edificios.

Por conta de obras novas e melhoramentos, conforme os anexos nos. 49 e 50, muito maiores foram os serviços realizados e em andamento, que importaram em Rs. 889:968\$124, sendo Rs. 469:201\$203 aplicados em edificios e Rs. 420:968\$124, em obras darte.

Destacam-se, como obras de maior vulto: a construção de um abrigo de carros em Calçada; a construção de grupos de casas para trabalhadores em Calçada e Thebaida; a conclusão da construção da confortavel estação de Periperi; a construção de abrigos de carros em Aramary; construção de uma moderna e confortavel casa para o Agente da Estação de Calçada; a

construção de um moderno edificio para a tipografia da Estrada, em Calçada; a conclusão da construção do Posto do Lobato; a construção do edificio do Posto de Catana; o início da construção do Posto do Eng.^o Oscar Taylor; a remodelação completa do antigo edificio dos Correios e Telégrafos, para instalação dos escritorios centrais, de conformidade com o crédito aberto pelo Decreto n.^o 555 de 12-7-938; a conclusão da Reserva de Barracão; o início da ampliação e reconstrução da Estação de Santa Luzia; os grandes melhoramentos na reserva de Paraguassú; o inicio da construção da Reserva de Contendas; o inicio do alargamento e consolidação do córte de Agua Comprida com a construção de grandes muros de arrimo; o prosseguimento do reforço da grande ponte de 120 metros sobre o Rio Joanes, na linha tronco; a construção do desvio da pedreira do Lagêdo, em Serrinha; a reconstrução da ponte sobre o Rio Jacumirim; as grandes obras de rebaixamento da rampa do Km. 49; o prosseguimento dos serviços de rebaixamento e consolidação, com a construção de grandes muros de arrimo, no córte do Macaco; o início da construção de caixas d'água de 120.000 litros de capacidade, em concreto armado, em Mata, Aracajú, Paraguassú, Santa Therezinha e de uma de 50.000 litros em Propriá; além disso, muitas outras obras foram executadas como boeiros, pontilhões, muros, etc., conforme se poderá apreciar dos anexos e fotografias dêste relatório.

Despêsas gerais da Divisão—No exercicio de 1938 as despêsas de custeio das Linhas foram as seguintes:

| | |
|---------------|-----------------------|
| Pessoal..... | 3.287:041\$393 |
| Material..... | 1.267:575\$578 |
| Diversos..... | 32:171\$150 |
| Total..... | <u>4.586:788\$121</u> |

Do total acima foi levada á conta de obras novas e melhoramentos a importancia de Rs. 898:968\$124. O anexo n.^o 52 discrimina todas essas despesas.

Duplicação da linha tronco—E' um problema cuja solução se impõe agora mais que antes, e com a máxima urgencia, a duplicação da linha tronco, no trecho compreendido entre Calçada e Agua Comprida, distante da Capital 31 kms., para onde convergirá, dentro em breve, todo o tráfego da Estrada de Ferro Central da Bahia, cujos trabalhos de ligação á rede de S. Francisco e Ramais, por Affligidos-Buranhen,—prosseguem muito ativamente. Demais êsse trecho de 31 kms. é compreendido, no suburbio da Capital, e a linha singela que existe já não comporta qualquer sobrecarga. Basta dizer que, em cada sentido nêsse trecho, passam, diariamente, 26 trens, ou sejam 52 trens. Com êsse tráfego assim tão intenso, em linha singela, os serviços se fazem sob sérias dificuldades, de modo que o menor atraso de um trem, motiva toda a desorganização dos horarios acarretando serios aborrecimentos para o público e prejuizos para o tráfego.

A zona suburbana a que aludimos já permite o transporte de 1.000.000 de passageiros por ano, e, dia a dia mais se avolumam as necessidades de novos trens, para atenderem aos justos reclamos da população que cresce.

Considere-se agora o que será o tráfego nêsse trecho de linha singela, acrescido de todos os transportes da Central da Bahia, dentro de mais algum tempo convergindo para o principal centro de consumo, a Capital bahiana. E ver-se-á que não admitem quaisquer adiamentos as obras de duplicação do trecho de que já estamos elaborando projetos e orçamentos para submetermos á aprovação de V. Excia., certos de que não faltarão os recursos necessários á realização de tão importantes trabalhos de interêsse coletivo.

Construção da Ponte de S. João—Ha setenta anos passados, quando a engenharia não dispunha ainda dos recursos atuais, construiu-se a ponte de S. João, com cerca de 300 metros de comprimento, de modo a permitir a ligação mais rapida á gare inicial de Calçada.

Foi uma obra de carater provisório, mas que durou cerca de sessenta annos, trazendo economias indescriptiveis ao custeio e aos transportes, por evitar o percurso de contorno pela bahia do Cabrito, com um desenvolvimento de 4 kms.

Condenada a velha obra darte, por absoluto enfraquecimento, cuidou-se de, embora onerando o tráfego de mais 4 kms., fazer a variante pelo Cabrito, obra de custo quilometrico de 1.000 contos, ao envez de reconstruir-se a ponte, como tudo indicava.

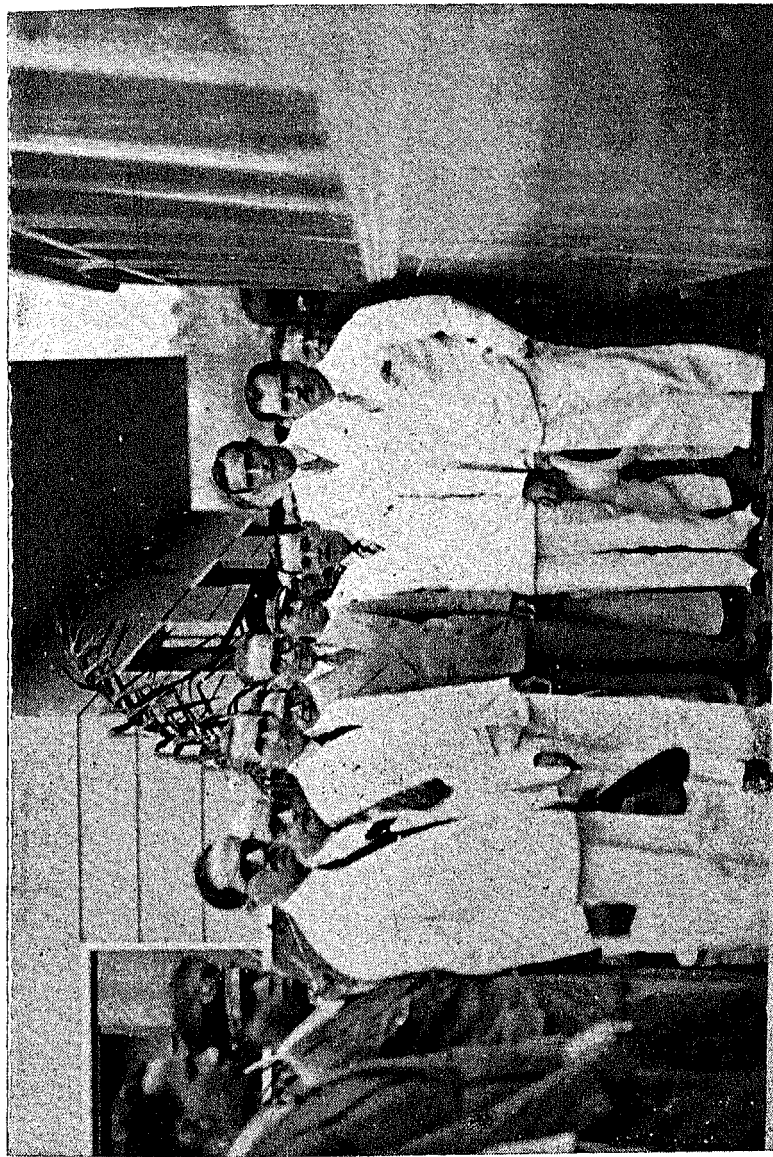
Não queremos estabelecer criticas, nem tão pouco analisar as razões determinantes do fato, mas, cogitada a duplicação da linha, como nos referimos anteriormente, de já opinamos pelo traçado primitivo, construindo-se uma nova obra em concreto armado e de menor extensão, desde que se faça o enrocamento das extremidades.

V. Excia., Snr. Ministro, de visu verificou a anomalia e mostrou-se interessado em restabelecer o tráfego primitivo, determinando, para tanto, que se procedessem aos estudos preliminares.

E' o que estamos fazendo, para submeter á apreciação de V. Excia., na convicção de que não serão regateados os recursos precisos á consecução da grande obra de benefício público.

Construção do armazem de cargas de Calçada e melhoramento do pátio — Por proposta desta Diretoria e por Decreto Presidencial nº 1.789 de 9-7-937 foi ordenada a desapropriação de grande área de terrenos marginaes á estação de Calçada, afim de construir-se o grande armazem de cargas, de que tanto necessita esta Viação e poder-se ampliar as linhas e desvios de modo a permitir a facil movimentação dos vehiculos.

Entretanto, até a presente data não nos foram ainda assegu-



Aspecto da inauguração da Estação do Lobato, que veio facilitar o cruzamento de trens e beneficiar o público suburbano, vendo-se o Snr. Interventor Federal e demais autoridades — 1938.

rados os recursos necessarios ao pagamento das desapropriações e ao conseqüente inicio das obras tão importantes quanto necessarias.

Aguardamos, anciosos, que nos sejam permitidos tais meios, pois o nosso serviço de tráfego no pátio inicial da rede está verdadeiramente estrangulado.

A falta de um Armazem de cargas em Calçada e a deficiência de linhas tem trazido grandes prejuizos ás rendas da estrada, por obrigar a retenção de veiculos carregados, por muitos dias, á espera de área coberta para abrigar as mercadorias depois de desembarcadas. Os vagões são os próprios armazens de carga.

Ora, com a falta de veiculos que temos, compreende-se facilmente, o gravame que isso traz aos serviços, quando, se dispusessemos de um armazem, esses vagões retornariam imediatamente ao interior, para produzirem receita.

Por isso reiteramos a V. Excia., Snr. Ministro, as nossas solicitações anteriores, afim de, quanto antes, darmos inicio a essa importante obra.

Casas de turma para o pessoal — E' um assunto que contiúua a requerer solução, êsse da necessidade de construirem-se grupos de casas de turma para abrigo do pessoal.

Nêsse particular quasi nada existe na rede. Dentro dos recursos do custeio, conseguimos levar a efeito a construção de dez grupos de casas para operários, sendo seis em Thebaida, no Estado de Sergipe, e cinco em Calçada, destinadas ao pessoal da Via Permanente.

Mas as necessidades não ficam aí. São precisos nada menos de duzentos grupos de casinhas modestas mas higiênicas, afim de que se consiga localizar higienicamente o pessoal das linhas, geralmente tão dispersado.

Além disso, poucas casas existem para residência do pessoal das estações e depósitos, cuja permanência ás proximidades do serviço é indiscutivelmente necessária.

Em 1938, apenas nos foi possível construir uma casa para o Agente da Estação de Calçada, cuja fotografia se vê neste relatório.

Julgamos, entretanto, de maxima utilidade a construção dessas casas, sob um programa mínimo de vinte, anualmente; isso custaria possivelmente duzentos contos, que seriam consignados anualmente no orçamento.

Melhor abrigado o pessoal, residindo em local salubre e higienico, os seus serviços seriam melhor aproveitados, subindo por certo, o índice de rendimento, em benefício da estrada.

Saneamento—As zonas insalubres que atravessam as linhas da Leste Brasileiro concorrem para que os seus servidores estejam geralmente doentes. E bem se pode avaliar quanto custa ao governo o elevado numero de licenças remuneradas por motivo de moléstia, anualmente concedidas pela Administração.

E' por isso que, mais uma vez abordamos á necessidade de adotar-se um programa de combate sistemático ás endemias reinantes, do impaludismo e da verminose, que tanto mingúam a saude do nosso humilde e dedicado trabalhador do campo.

Sobre ter-se, com adoção de tal medida, praticado obra humanitária e meritória, elevar-se-ia o nivel de eficiencia do nosso trabalhador, com vantagens para a coletividade e economia para a estrada.

* * *

Finalizando aqui, Snr. Ministro, a exposição sucinta das occurrencias havidas na Leste Brasileiro, durante o exercício de 1938, bem como das necessidades mais prementes de que se ressentem os serviços da estrada, de modo a poder-se conseguir a realização do grande objetivo de solucionar-se o pro-

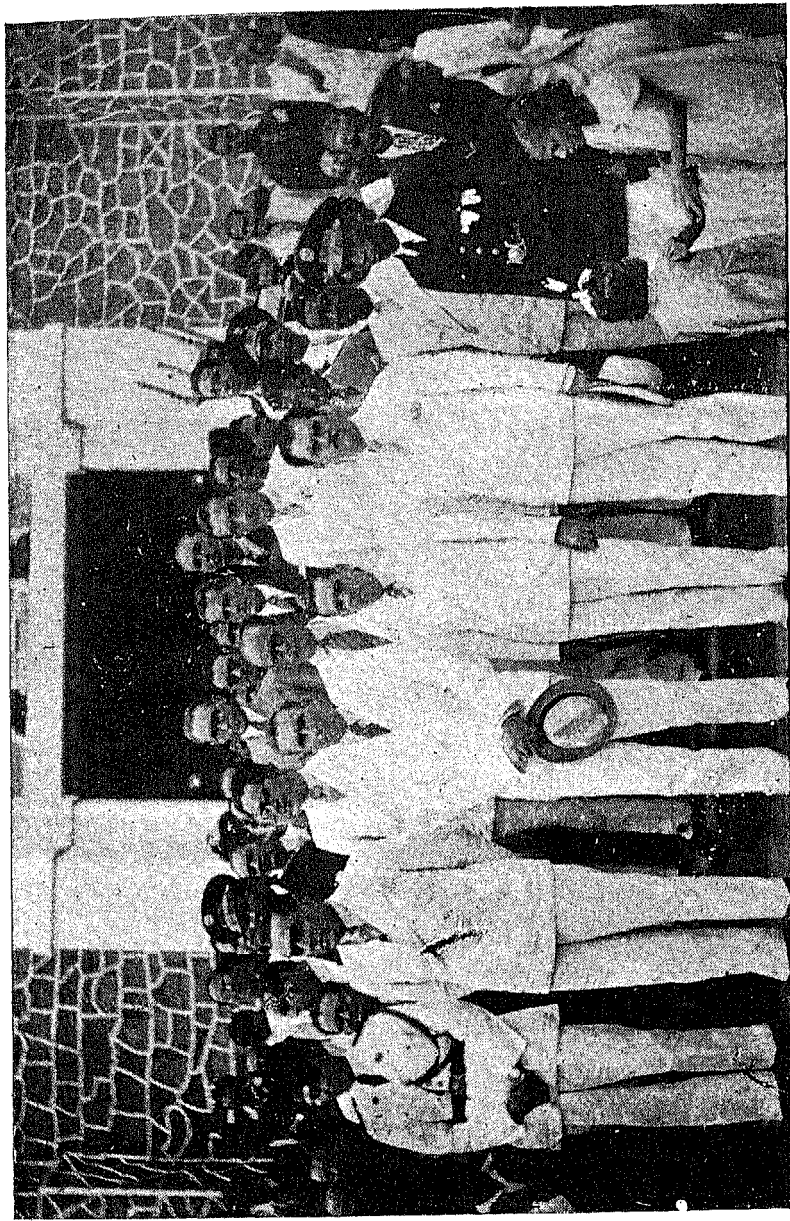
blema dos transportes do País, por que tanto se empenha o Governo da União, —reafirmando os sãos princípios que nortearam o advento do Estado Novo,—só nos cumpre testemunhar, nestas linhas, o grande espírito patriótico de V. Excia. e do eminente Snr. Presidente da República, assegurando á Lésté Brasileiro os primeiros recursos materiais e a assistência moral que têm dado á sua administração, de modo a lhe permitir a realização dêsse programa de obras, modesto mas eficiente, em beneficio do interêsse público.

Bahia, 29 de Setembro de 1938.

Lauro F. P. de Freitas

Diretôr





Fotografia tirada por ocasião da Missa que precedeu á inauguração da estação de Periperi e do trem azul, vendo-se várias autoridades, inclusive o Exmo. Snr. Interventor Landulpho Alves — 1938.

ANÉXOS

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

EXERCICIO DE 1938.

Resumo das verbas distribuidas á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional neste Estado para esta Viação Ferréa.

| | |
|---|-----------------|
| VERBA 1ª — PESSOAL..... | 15.695:600\$000 |
| Consignação V. sub-consignação nº 61/01, para pagamento de di- ferença de vencimentos de que trata o artº 3º da Lei nº 284, de 28-X-1936..... | 2:400\$000 |
| VERBA 2ª — MATERIAL..... | 9.723:200\$000 |
| VERBA 3ª — SERVIÇOS E ENCARGOS..... | 358:000\$000 |
| VERBA 5ª — Renovação e reparação do mate- rial de transporte, etc, sub-consi- gnação 2 nº 02..... | 7.000:000\$000 |
| « 5ª — Para: a) Ligação da Estrada de Ferro São Francisco e Ramais á Estrada de Ferro Central da Ba- hia e Ramais, pelo traçado Bura- nhem—Santo Amaro — Affligidos (DECRETO-LEI N. 698 DE 15 DE SETEMBRO DE 1938) Sub-consi- gnação Nº 1 Item 05..... | 4.000:000\$000 |
| « 5ª — Campos agricolas, reflorestamento (Dec. nº 23.193 de 23-1-1934) Sub- Consig. 4 nº 01..... | 20:000\$000 |
| CREDITO ESPECIAL aberto pelo Decreto-Lei nº 442 de 26 de Maio de 1938 —para ampliação dos tan- ques de abastecimento de agua, etc.....(1) | 2.000:000\$000 |

CREDITO ESPECIAL aberto pelo Decreto-Lei nº
555, de 12 de Julho de 1938

— para ocorrer ás despê-
sas de limpeza e adapta-
ção do imóvel de propri-
idade da União onde fun-
cionou a D. R. C. T. na
Bahia, para nele serem ins-
talados os escritórios da
Léste Brasileiro.....

315:409\$500

TOTAL..... 39.114:609\$500

- (1) Do crédito de 2.000:000\$000 apenas 1.000:000\$000 foram aplicados no exercicio de 1938, ficando o restante para o corrente exercicio.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO ALMOXARIFADO

Saldos Contabilizados em 31 de Dezembro de 1938.

| | IMPORTANCIA |
|---|----------------------|
| Stock de materiais escriturados da Companhia Ferroviária Éste Brasileiro em 31—12—1938 | 592:479\$433 |
| Stock de materiais escriturados da Porchemfer em 31—12—1938 | 137:119\$789 |
| Stock de materiais escriturados pertencentes ao Governo, que se achavam a cargo da ex-Arendatária, em 31—12—1938.. | 635:663\$500 |
| Stock de materiais da Comissão Contendas Palmeiras, entregues á Viação Léste Brasileiro, escriturados em 31—12—1938... | 70:236\$610 |
| Saldo em stock, apurado pelo movimento de materiais pertencentes á Viação Ferrea Federal Léste Brasileiro, em 31—12—1938. | 2.998:347\$037 |
| | <hr/> 4.433:846\$369 |
| ARMAZENS DAS DIVISÕES | |
| Stock global de materiais da Éste e da Léste em 31—12—1938: | |
| TRAFEGO | 100:916\$430 |
| LOCOMOÇÃO ... | 4.330:681\$707 |
| LINHAS | 1.652:553\$586 |
| | <hr/> 6.084:151\$723 |
| Rs. | 10.517:998\$092 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Valor dos materiais adquiridos e fornecidos pelo Almojarifado no exercicio de 1938.

| | DEBITO | CREDITO |
|---|-----------------|---------------------|
| CONTAS DIVERSAS | | |
| Praças da Bahia-Rio e Es- trangeiro | 15.779:016\$800 | |
| Lenha | 2.165:410\$400 | |
| Dormentes | 1.781:334\$900 | |
| Madeira..... | 172:690\$400 | |
| DESPESAS DIVERSAS | | |
| Alfandega | 183:516\$000 | |
| Docas | 158:502\$800 | |
| Transporte..... | 36:619\$700 | |
| Sindicato da Estiva..... | 10:849\$200 | |
| Cia. de Seguro..... | 2:086\$300 | |
| | | |
| Fornecimento de materiais aos diversos serviços da Estrada durante o ano. | | (1) 21.934:576\$608 |
| Total..... | 20.290:026\$500 | 21.934:576\$608 |

(1) O excesso sobre o adquirido vem do estoque do ano anterior.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LÉ

Demonstrativo dos trilhos e acessórios

| Materiais | QUANTIDADES | | Custo do material CIF. Bahía | Custo da tonelada CIF. Bahía |
|--|--------------|-----------|---------------------------------|---------------------------------|
| | N.º DE PEÇAS | Toneladas | | |
| Trilhos de 32,24 kgs/metro, com 12m de comprimento, fabricados em aço "Siemens-Martin" | 11.956 | 4.610,000 | 4.529:019\$076 | 982\$434 |
| Talas de junção para trilhos de 32,24 kgs/metro | 25.600 | 206,450 | 291:550\$124 | 1:412\$206 |
| Parafusos de junção de 3/4" com porcas e arruêlas tipo ASK. para trilhos de 32,24 kgs/metro | 19.000 | 8,000 | 32:690\$872 | 4:086\$359 |
| Aparelhos de mudança-completos, para trilhos de 32,24 kgs/metro, com coração em aço manganez e compound | 21 | 51,219 | 142:332\$400 | 2:778\$890 |
| Talas de junção para trilhos de 25 kgs/metro | 23.024 | 115,994 | 243:587\$400 | 2:100\$000 |
| Talas de junção especial reforçadas, tipo A. S. K. com selas clips, parafusos e porcas para trilhos de 25 kgs. | 10,000 | 100,500 | 301:500\$000 | 3:000\$000 |
| Parafusos de junção com porcas e arruêlas A. S. K. para trilhos de 25 kgs/metro | 200.000 | 83,000 | 300:443\$400 | 3:619\$800 |
| Grampos ou pregos para linha | 1.000.000 | 316,000 | 470:908\$228 | 1:490\$215 |
| Arruêlas de pressão tipo A. S. K. | 65.000 | 3,293 | 42:150\$000 | 12:799\$878 |
| Total | — | 5.494,456 | 6.354:181\$500 | — |

(1) As despesas com carreto ou transporte, referente despesas portuarias, pois foram cobradas pelas Do

ESTE BRASILEIRO

adquiridos em 1938

| Despesas portuárias | Despesas de Alfandega, | Carreto ou transporte | CUSTO NO ALMOXARIFADO | |
|---------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------|
| | | | Por tonelada | Por peça |
| 115:147\$600 | 7:323\$700 | (1) \$ | 1:009\$000 | 389\$051 |
| 5:435\$400 | 475\$600 | 990\$300 | 1:445\$635 | 11\$658 |
| 250\$000 | 17\$200 | 109\$000 | 4:133\$384 | 1\$740 |
| 1:047\$100 | 72\$000 | 561\$600 | 2:817\$712 | 6:838\$538 |
| 4:460\$800 | 80\$000 | 1:223\$800 | 2:149\$697 | 10\$830 |
| 3:716\$300 | 180\$800 | 1:118\$700 | 3:049\$908 | 30\$651 |
| 2:622\$100 | 124\$000 | 937\$600 | 3:664\$182 | 1\$520 |
| 9:390\$000 | 222\$800 | 4:125\$000 | 1:533\$698 | \$484 |
| 77\$800 | 15\$200 | 40\$000 | 12:840\$267 | \$650 |
| 142:147\$100 | 8:511\$300 | 9:106\$000 | — | — |

As aos trilhos, estão incluídas nas
cas do Porto.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento Financeiro de 1911 a 1938.

Estradas de Ferro São Francisco e Ramais e Central da Bahia e Ramais

| ANOS | RECEITA | DESPESA | SALDOS | |
|-----------------------|---------------------|---------------------|-----------------|----------------|
| | | | DEVEDORES | CREDORES |
| 2.ª Seman- tre de: | | | | |
| 1911 | 1.680:413\$829 | 1.889:568\$821 | 209:154\$992 | |
| 1912 | 3.400:968\$107 | 3.792:769\$500 | 391:801\$393 | |
| 1913 | 3.750:707\$422 | 4.421:720\$707 | 671:013\$285 | |
| 1914 | 3.627:052\$734 | 4.378:822\$181 | 751:769\$447 | |
| 1915 | 3.689:848\$065 | 3.751:320\$567 | 61:472\$502 | |
| 1916 | 4.557:162\$849 | 4.570:962\$298 | 13:799\$449 | |
| 1917 | 5.272:171\$707 | 5.739:258\$102 | 467:086\$395 | |
| 1918 | 5.741:323\$317 | 7.216:848\$509 | 1.475:525\$292 | |
| 1919 | 6.897:573\$541 | 8.963:173\$650 | 2.065:600\$109 | |
| 1920 | 9.614:484\$968 | 10.901:582\$504 | 1.287:097\$536 | |
| 1921 | 8.122:340\$707 | 10.005:117\$755 | 1.882:777\$048 | |
| 1922 | 9.174:978\$309 | 9.897:393\$062 | 722:414\$753 | |
| 1923 | 9.854:724\$801 | 10.596:459\$683 | 741:734\$882 | |
| 1924 | 11.621:932\$789 | 11.970:815\$989 | 348:883\$200 | |
| 1925 | 14.407:886\$189 | 14.757:911\$727 | 350:025\$538 | |
| 1926 | 14.616:847\$736 | 13.818:173\$402 | \$ | 798:674\$334 |
| 1927 | 14.990:818\$456 | 17.618:357\$512 | 2.717:539\$056 | |
| 1928 | 17.625:119\$619 | 18.075:553\$491 | 450:433\$872 | |
| 1929 | 18.050:696\$264 | 16.583:444\$932 | | 1.467:251\$282 |
| 1930 | 17.521:852\$528 | 15.942:992\$257 | | 1.578:860\$271 |
| 1931 | 13.910:900\$493 | 15.326:146\$186 | 1.415:245\$693 | |
| 1932 | 12.253:999\$050 | 13.313:783\$117 | 1.059:784\$067 | |
| 1933 | 12.350:649\$310 | 12.403:746\$482 | 53:097\$172 | |
| 1934 | 13.380:787\$145 | 13.128:022\$052 | \$ | 152:765\$093 |
| 1935 | 15.754:685\$483 | 14.255:083\$565 | \$ | 1.499:601\$918 |
| 1936 | 18.204:144\$751 (1) | 15.330:543\$129 (2) | \$ | 2.873:601\$622 |
| 1937 | 19.956:883\$900 (1) | 18.828:719\$737 (2) | \$ | 1.128:164\$163 |
| 1938 | 18.935:837\$000 (3) | 18.854:633\$446 (4) | \$ | 81:203\$554 |
| TOTAL.. | 308.776:791\$069 | 316.332:924\$513 | 17.136:255\$681 | 9.580:122\$237 |

- NOTA: (1) Estão incluídas as parcelas de que tratam os decretos nos. 20.922 e 890, respectivamente de 8-1-1932 e 9.6-1936, bem como as rendas ordinarias e extraordinarias.
- (2) Estão incluídas as parcelas a que se referem os decretos acima citados.
- (3) Estão incluídas as parcelas a que se refere somente o decreto 20.922 de 8-1-1932, bem como as rendas ordinaria e extraordinaria.
- (4) Estão incluídas as parcelas a que se refere somente o decreto 20-922 de 8-1-1932.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Administração — Descriação Geral do Custeio — Sextenio de 1933 a 1938.

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| DIRETORIA, SECRETARIA E SERVIÇO JURIDICO | | | | | | |
| Pessoal | 205:271\$616 | 198:376\$400 | 186:531\$500 | 229:365\$900 | 432:469\$500 | 446:252\$800 |
| Material | 7:933\$240 | 6:473\$802 | 5:455\$216 | 16:671\$392 | 29:946\$440 | 10:382\$100 |
| Diversos | 65:129\$046 | 50:897\$543 | 35:458\$440 | 10:157\$600 | 9:222\$000 | 14:028\$700 |
| TOTAL | 278:333\$902 | 255:747\$745 | 227:445\$156 | 256:194\$892 | 471:637\$940 | 470:663\$600 |
| CONTABILIDADE E TESOURARIA | | | | | | |
| Pessoal | 187:007\$233 | 190:207\$200 | 214:219\$500 | 243:368\$900 | 320:197\$500 | 328:948\$600 |
| Material | 5:177\$045 | 3:873\$339 | 4:284\$632 | 4:329\$374 | 5:342\$092 | 7:413\$145 |
| Diversos | 4:832\$500 | 4:031\$200 | 3:339\$400 | 1:789\$200 | 2:465\$900 | 2:954\$100 |
| TOTAL | 197:016\$778 | 198:111\$739 | 221:843\$532 | 249:487\$474 | 328:005\$492 | 339:315\$845 |
| CONTADORIA E ESTATISTICA | | | | | | |
| Pessoal | 286:925\$800 | 301:013\$700 | 327:200\$000 | 377:244\$500 | 420:499\$600 | 436:851\$100 |
| Material | 6:900\$653 | 6:876\$030 | 6:329\$532 | 10:016\$183 | 11:289\$783 | 9:835\$244 |
| Diversos | 1:790\$400 | 2:093\$800 | 2:437\$200 | 1:615\$500 | 1:867\$900 | 2:550\$250 |
| TOTAL | 295:616\$853 | 309:983\$530 | 335:966\$732 | 388:876\$183 | 433:657\$283 | 449:236\$594 |

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ALMOXARIFADO | | | | | | |
| Pessoal | 114:875\$500 | 130:169\$967 | 134:791\$600 | 271:322\$800 | 330:124\$300 | 306:395\$400 |
| Material | 13:998\$527 | 18:929\$140 | 12:774\$324 | 15:094\$971 | 14:367\$043 | 19:991\$664 |
| Diversos | 917\$300 | 941\$500 | 9:174\$900 | 1:431\$200 | 1:781\$900 | 1:855\$450 |
| TOTAL | 129:791\$327 | 150:040\$607 | 156:740\$824 | 287:848\$971 | 346:273\$243 | 328:242\$514 |
| DIVERSOS | | | | | | |
| Indenizações por acidentes no trabalho | 54:958\$175 | 13:567\$330 | 12:837\$500 | 26:000\$006 | 45:661\$700 | 17:055\$400 |
| Idem por causas não classificadas. | 21:466\$318 | 9:716\$930 | 2:487\$600 | — | — | — |
| Idem decorrente de incendio, premios de Seguros, etc. . . | 21:322\$950 | 19:856\$400 | 33:027\$800 | — | 28:700\$200 | 21:611\$400 |
| Alugueis, Impostos, Telegramas, Estampilhas, despêsas de viagem, etc. | 122:462\$321 | 160:568\$470 | 263:794\$503 | 75:223\$900 | 93:323\$900 | 39:836\$860 |
| Despêsa Séde Central | 148:731\$667 | 197:857\$369 | 41:145\$736 | — | — | — |
| Despêsa Séde Social | 160:055\$527 | 209:196\$102 | 42:023\$758 | — | — | — |
| Quota de Fiscalisação | 77:000\$000 | 77:000\$000 | 32:083\$335 | — | — | — |
| Quota de Arrendamento | 124:108\$272 | 124:108\$272 | 51:711\$780 | — | — | — |
| TOTAL | 730:105\$230 | 811:870\$873 | 479:117\$012 | 101:223\$900 | 167:685\$800 | 78:503\$660 |
| RESUMO : | | | | | | |
| Pessoal | 794:080\$149 | 819:767\$267 | 862:742\$600 | 1.121:302\$100 | 1.503:290\$900 | 1.518:447\$900 |
| Material | 34:009\$465 | 36:152\$311 | 28:843\$704 | 46:111\$920 | 60:945\$358 | 47:622\$153 |
| Diversos | 802:774\$476 | 869:834\$916 | 529:526\$952 | 116:217\$400 | 183:023\$500 | 99:892\$160 |
| TOTAL GERAL | 1.630:864\$090 | 1.725:754\$494 | 1.421:113\$256 | 1.283:631\$420 | 1.747:259\$758 | 1.665:962\$213 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

ANEXO N. 8

1. DIVISÃO

TODA REDE

Descriminação do Custeio

| DESIGNAÇÃO | 1933 | | | 1934 | | | 1935 | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total |
| Administração... | 794:080\$149 | 106:678\$711 | 900:758\$860 | 819:767\$267 | 94:116\$354 | 913:883\$621 | 862:742\$600 | 79:253\$644 | 941:996\$244 |
| Trafego. | 2.002:454\$467 | 197:021\$420 | 2.199:475\$887 | 2.020:814\$078 | 192:602\$187 | 2.213:416\$265 | 2.080:252\$015 | 213:784\$369 | 2.294:036\$384 |
| Locomoção. | 2.768:420\$725 | 2.814:191\$878 | 5.582:612\$603 | 2.987:039\$919 | 2.896:650\$703 | 5.883:690\$622 | 3.248:474\$003 | 3.741:154\$420 | 6.989:628\$423 |
| Via Permanente. . . | 2.095:417\$850 | 895:376\$052 | 2.990:793\$902 | 2.169:747\$743 | 1.135:412\$928 | 3.305:160\$671 | 2.394:370\$009 | 1.155:935\$493 | 3.550:305\$502 |
| Diversos | \$ | \$ | 528:996\$958 | \$ | \$ | 610:762\$601 | \$ | \$ | 395:321\$897 |
| TOTAIS. | 7.660:373\$191 | 4.013:268\$061 | 12.202:638\$210 | 7.997:369\$007 | 4.318:782\$172 | 12.926:913\$780 | 8.585:838\$627 | 5.190:127\$956 | 14.171:288\$450 |

| DESIGNAÇÃO | 1936 | | | 1937 | | | 1938 | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total |
| Administração. . . | 1.121:302\$100 | 61:105\$420 | 1.182:407\$520 | 1.503:290\$900 | 76:283\$058 | 1.579:573\$958 | 1.518:447\$900 | 69:010\$653 | 1.587:458\$553 |
| Trafego. | 2.362:352\$368 | 253:908\$135 | 2.616:260\$503 | 3.197:960\$100 | 287:079\$659 | 3.485:039\$759 | 3.174:601\$845 | 323:180\$771 | 3.497:782\$616 |
| Locomoção. | 3.468:616\$420 | 4.625:502\$784 | 8.094:119\$204 | 4.322:080\$254 | 4.968:964\$204 | 9.291:044\$458 | 4.261:257\$248 | 4.842:843\$248 | 9.104:100\$496 |
| Via Permanente. . . | 1.731:453\$903 | 1.280:525\$440 | 3.011:979\$343 | 2.928:113\$016 | 703:755\$646 | 3.631:868\$662 | 3.387:041\$393 | 1.299:746\$728 | 4.586:788\$121 |
| Diversos | \$ | \$ | 425:776\$559 | \$ | \$ | 841:192\$900 | (1) \$ | \$ | 78:503\$660 |
| TOTAIS. | 8.683:724\$791 | 6.221:041\$779 | 15.330:543\$129 | 11.951:444\$270 | 6.036:082\$567 | 18.828:719\$737 | 12.241:348\$386 | 6.534:761\$400 | 18.854:633\$446 |

| | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|---------------------|---------------------|--------------------|
| NOTA — (1) Custeio industrial | 101:223\$900 | 167:685\$800 | 67:675\$460 |
| Dedução da receita conforme decreto n. 20.922 de 8-1-932 | 22:286\$400 | 14:089\$900 | 10:628\$200 |
| Idem, idem conforme o Decreto 890 de 9-6-936 . | <u>302:266\$259</u> | <u>659:417\$200</u> | — (*) |
| | <u>425:776\$559</u> | <u>842:192\$900</u> | <u>78:503\$660</u> |

(*) Em 1938 os encargos do Decreto 890 de 9-1-936 foram custeados por verba orçamentaria.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

DESCRIMINAÇÃO DO CUSTEIO

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | | 1934 | | |
|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total |
| Administração. | 595:560\$112 | 80:008\$703 | 675:568\$815 | 614:825\$452 | 70:597\$268 | 685:422\$720 |
| Trafego..... | 1.600:178\$970 | 161:730\$491 | 1.761:909\$461 | 1.616:169\$379 | 158:768\$867 | 1.774:938\$246 |
| Locomoção... | 2.248:789\$512 | 2.391:648\$864 | 4.640:438\$376 | 2.435:699\$140 | 2.425:210\$232 | 4.860:909\$372 |
| Via Permanente | 1.568:733\$723 | 673:635\$945 | 2.242:369\$668 | 1.625:891\$960 | 812:310\$566 | 2.438:202\$526 |
| Diversos..... | — | — | 396:746\$215 | — | — | 458:183\$079 |
| Total..... | 6.013:262\$317 | 3.307:024\$003 | 9.717:032\$535 | 6.292:585\$931 | 3.466:886\$933 | 10.217:655\$943 |
| | | <u>1935</u> | | <u>1936</u> | | |
| Administração. | 647:056\$950 | 61:477\$212 | 708:534\$162 | 840:976\$575 | 45:829\$116 | 886:805\$691 |
| Trafego..... | 1.672:058\$742 | 177:781\$719 | 1.849:840\$461 | 1.916:437\$341 | 211:634\$307 | 2.128:071\$648 |
| Locomoção.... | 2.661:304\$108 | 3.149:660\$895 | 5.810:965\$003 | 2.846:848\$244 | 3.937:791\$361 | 6.784:639\$605 |
| Via Permanente | 1.834:019\$087 | 838:054\$271 | 2.672:073\$358 | 1.297:076\$402 | 1.000:676\$402 | 2.297:752\$454 |
| Diversos..... | — | — | 296:491\$424 | — | — | 75:917\$950 |
| Total..... | 6.814:438\$887 | 4.226:974\$097 | 11.337:904\$408 | 6.901:338\$212 | 5.195:931\$186 | 12.173:187\$348 |
| | | <u>1937</u> | | <u>1938</u> | | |
| Administração. | 1.127:468\$425 | 57:212\$403 | 1.184:680\$828 | 1.138:835\$900 | 51:758\$020 | 1.190:593\$920 |
| Trafego..... | 2.614:045\$885 | 249:535\$527 | 2.863:581\$412 | 2.595:171\$363 | 281:896\$599 | 2.877:067\$962 |
| Locomoção... | 3.530:404\$066 | 4.163:376\$673 | 7.693:780\$739 | 3.439:490\$319 | 3.979:045\$682 | 7.418:506\$001 |
| Via Permanente | 2.229:054\$078 | 580:323\$818 | 2.809:377\$896 | 2.480:985\$203 | 1.145:478\$533 | 3.626:463\$736 |
| Diversos..... | — | — | 125:764\$450 | — | — | (1) 58:877\$770 |
| Total..... | 9.500:972\$454 | 5.050:448\$421 | 14.677:185\$325 | 9.654:482\$785 | 5.458:178\$834 | 15.171:539\$389 |

(1) Não foram incluídas as deduções a que se refere o Decreto n. 890 de 9-6-1936.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

DISCRIMINAÇÃO DO CUSTEIO

CENTRAL DA BAHIA

| | 1 9 3 3 | | | 1 9 3 4 | | |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total |
| Administração.. | 198:520\$037 | 26:670\$008 | 225:190\$045 | 204:941\$815 | 23:519\$086 | 228:460\$901 |
| Trafego..... | 402:275\$497 | 35:290\$929 | 437:566\$426 | 404:644\$699 | 33:833\$320 | 438:478\$019 |
| Locomoção.... | 519:631\$213 | 422:543\$014 | 942:174\$227 | 551:340\$779 | 471:440\$471 | 1.022:781\$250 |
| Via Permanente | 526:684\$127 | 221:740\$107 | 748:424\$234 | 543:855\$783 | 323:102\$362 | 866:958\$145 |
| Diversos..... | \$ | \$ | 132:250\$743 | \$ | \$ | 152:579\$522 |
| Totais | 1.647:110\$874 | 706:244\$058 | 2.485:605\$675 | 1.704.783\$076 | 851:895\$239 | 2.709:257\$837 |
| | | <u>1 9 3 5</u> | | | <u>1 9 3 6</u> | |
| Administração.. | 215:685\$650 | 17:776\$432 | 233:462\$082 | 280:325\$525 | 15:276\$304 | 295:601\$829 |
| Trafego..... | 408:193\$273 | 36:002\$650 | 444:195\$923 | 445:915\$027 | 42:273\$828 | 488:188\$855 |
| Locomoção.... | 587:169\$895 | 591:493\$525 | 1.178:663\$420 | 621:768\$176 | 687:711\$423 | 1.309:479\$599 |
| Via Permanente | 560:350\$922 | 317:881\$222 | 878:232\$144 | 434:377\$851 | 279:849\$038 | 714:226\$889 |
| Diversos..... | \$ | \$ | 98:830\$473 | \$ | \$ | 25:305\$950 |
| Totais | 1.771:399\$740 | 963:153\$829 | 2.833:384\$042 | 1.782:386\$579 | 1.025:110\$593 | 2.832:803\$122 |
| | | <u>1 9 3 7</u> | | | <u>1 9 3 8</u> | |
| Administração.. | 375:822\$475 | 19:070\$655 | 394:893\$130 | 379:621\$000 | 17:252\$633 | 396:864\$633 |
| Trafego..... | 583:914\$215 | 37:544\$132 | 621:458\$347 | 579:430\$482 | 41:284\$172 | 620:714\$654 |
| Locomoção.... | 791:676\$188 | 805:587\$531 | 1.597:263\$719 | 821:766\$929 | 863:797\$566 | 1.685:564\$495 |
| Via Permanente | 699:058\$938 | 123:431\$828 | 822:490\$766 | 806:056\$190 | 154:268\$195 | 960:324\$385 |
| Diversos..... | \$ | \$ | 41:921\$350 | \$ | \$ | (1) 19:625\$890 |
| Totais | 2.450:471\$816 | 985:634\$146 | 3.478:027\$312 | 2.586:865\$601 | 1.076:602\$566 | 3.683:094\$057 |

(1) Não foram incluídas as deduções a que se refere o Decreto n. 890 de 9-6-1936.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

1.ª Divisão

RECEITAS TOTAIS

| VERBAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Passageiros | 2.794:386\$055 | 3.065:810\$375 | 3.452:953\$795 | 4.570:992\$400 | 5.203:221\$700 | 5.453:002\$200 |
| Bagagens e Encomendas . | 421:214\$780 | 470:404\$665 | 551:902\$125 | 638:237\$700 | 706:551\$500 | 754:244\$400 |
| Mercadorias | 7.171:337\$070 | 7.909:879\$865 | 9.513:967\$413 | 10.632:873\$451 | 10.978:674\$700 | 9.501:107\$300 |
| Animais | 275:759\$990 | 174:386\$875 | 291:984\$630 | 223:817\$500 | 203:817\$500 | 345:887\$900 |
| Rendas Diversas | 1.687:951\$415 | 1.660:305\$365 | 1.943:877\$520 | 2.138:287\$000(1) | 2.864:618\$200(2) | 2.881:595\$200(3) |
| TOTAIS . . . | 12.350:649\$310 | 13.280:787\$145 | 15.754:685\$483 | 18.204:144\$751 | 19.956:883\$900 | 18.935:837\$200 |

OBS.: (1, 2 e 3) - Nestas parcelas estão incluídas também as rendas Ordinárias e Extraordinárias, nos totais de Rs. 64.110\$50 para o ano de 1936, Rs. 621.944\$100 para o ano de 1937 e Rs. 725.109\$300 para o de 1938.

DESPESAS TOTAIS

| VERBAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Administração Geral | 730:105\$230 | 811:870\$873 | 479:117\$012 | — | — | — |
| " Central | 900:758\$860 | 913:883\$621 | 941:996\$244 | 1.182:407\$520 | 1.579:573\$958 | 1.587:458\$553 |
| Trafego | 2.199:475\$887 | 2.213:416\$265 | 2.294:036\$384 | 2.616:260\$503 | 3.485:039\$759 | 3.497:782\$616 |
| Locomoção | 5.582:612\$603 | 5.883:690\$622 | 6.989:628\$423 | 8.094:119\$204 | 9.291:044\$458 | 9.104:100\$496 |
| Linhas e Edifícios | 2.990:793\$902 | 3.305:160\$671 | 3.550:305\$502 | 3.011:979\$343 | 3.631:868\$662 | 4.586:788\$121 |
| Diversos | — | — | — | 425:776\$559(1) | 841:192\$900(2) | 78:503\$660(3) |
| TOTAIS . . . | 12.403:746\$482 | 13.128:022\$052 | 14.255:083\$565 | 15.330:543\$129 | 18.828:719\$737 | 18.854:633\$446 |

OBS.: (1 e 2) - Estão também incluídas as parcelas a que se refere os Decretos ns. 20:922 e 890, respectivamente de 8-1-1932 e 9-6-1936.
(3) - Em 1938 as despesas com o Decreto n. 890 de 9-6-1936 foram feitas por crédito orçamentário.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DA BAHIA

Receita total por estações

| ESTAÇÕES | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| São Felix | 901:116\$715 | 984:338\$605 | 1.142:164\$175 | 1.291:501\$050 | 1.412:240\$650 | 1.089:106\$150 |
| Salvador Pinto | 3:656\$040 | 4:176\$610 | 4:407\$200 | 6:134\$250 | 7:929\$600 | 5:709\$650 |
| Cruz das Almas | 10:282\$810 | 24:738\$030 | 12:147\$756 | 12:436\$450 | 15:629\$000 | 17:314\$250 |
| Manoel Vitorino | 2:175\$650 | 1:946\$580 | 2:613\$100 | 3:286\$500 | 4:143\$850 | 5:269\$350 |
| Sapé | 3:969\$060 | 7:225\$660 | 5:898\$000 | 7:582\$600 | 10:090\$450 | 9:590\$800 |
| Genipapo | 14:711\$430 | 17:837\$150 | 12:841\$900 | 5:080\$600 | 3:816\$000 | 3:660\$100 |
| Castro Alves | 78:200\$105 | 119:393\$380 | 106:241\$080 | 135:792\$550 | 142:125\$400 | 123:474\$450 |
| Santa Teresinha | 7:328\$910 | 8:547\$110 | 11:065\$400 | 15:166\$900 | 17:013\$950 | 13:227\$100 |
| Tanquinho | 2:736\$870 | 6:181\$060 | 8:728\$750 | 10:072\$700 | 11:461\$050 | 6:139\$600 |
| Lagêdo | 11:039\$360 | 23:259\$325 | 21:498\$150 | 34:041\$350 | 51:423\$350 | 22:583\$250 |
| Santa Rosa | 1:050\$945 | 1:321\$170 | 1:997\$550 | 2:412\$200 | 3:402\$900 | 2:964\$900 |
| Paraguassú | 16:091\$260 | 10:050\$875 | 18:245\$800 | 32:731\$850 | 33:646\$150 | 27:653\$750 |
| Itaberaba | 47:132\$345 | 78:145\$925 | 85:933\$815 | 155:221\$500 | 162:787\$750 | 71:493\$950 |
| Itaiba | 38:516\$020 | 87:574\$410 | 74:031\$750 | 162:718\$800 | 228:074\$850 | 150:219\$200 |
| João Amaro | 28:218\$920 | 8:494\$745 | 11:483\$800 | 34:559\$850 | 45:748\$200 | 31:680\$250 |
| Tamburi | 91:306\$175 | 45:774\$310 | 83:862\$800 | 130:704\$950 | 146:455\$400 | 81:115\$700 |
| Queimadas | 7:248\$150 | 5:500\$325 | 9:453\$100 | 15:111\$300 | 14:714\$250 | 10:666\$300 |
| Bandeira de Melo | 3:688\$190 | 4:024\$170 | 13:915\$350 | 25:364\$750 | 50:370\$400 | 39:172\$650 |
| Itaitê | 70:552\$420 | 91:252\$120 | 105:158\$370 | 128:799\$800 | 194:416\$950 | 215:744\$900 |
| Machado Portela | 4:493\$870 | 4:083\$445 | 11:469\$965 | 9:225\$200 | 10:553\$500 | 14:106\$900 |
| Juraci | 10:077\$920 | 22:702\$810 | 34:160\$550 | 48:917\$650 | 51:622\$900 | 19:974\$450 |
| Iracema | 16:935\$870 | 35:642\$670 | 49:232\$800 | 76:962\$350 | 56:411\$100 | 51:313\$150 |
| Jequi | 30:761\$440 | 46:723\$965 | 44:683\$300 | 85:667\$400 | 132:823\$050 | 79:193\$100 |
| Sincorá | 37:245\$320 | 55:796\$420 | 57:157\$300 | 120:857\$650 | 142:816\$900 | 99:572\$800 |
| Contendas | 383:582\$540 | 413:240\$430 | 656:352\$785 | 491:616\$700 | 497:683\$500 | 610:873\$700 |
| Cachoeira | 239:542\$225 | 226:026\$390 | 226:727\$980 | 242:285\$100 | 277:822\$050 | 339:855\$150 |
| Teixeira de Freitas | 2:100\$240 | 3:123\$200 | 3:382\$450 | 3:913\$600 | 4:780\$500 | 6:048\$300 |
| Conceição | 11:216\$630 | 13:227\$550 | 15:159\$620 | 17:874\$500 | 24:607\$550 | 29:581\$500 |
| Afligidos | 535\$440 | 412\$450 | 1:203\$650 | 2:024\$400 | 1:869\$850 | 1:938\$900 |
| S. Gonçalo | 20:186\$120 | 39:092\$820 | 37:403\$550 | 37:403\$850 | 42:944\$100 | 36:878\$050 |
| Magalhães | 2:178\$750 | 2:544\$980 | 2:983\$100 | 4:180\$000 | 5:201\$550 | 6:977\$500 |
| Feira de S. Ana | 57:330\$385 | 86:403\$535 | 111:251\$650 | 96:304\$050 | 96:085\$750 | 140:710\$200 |
| Ponte D. Pedro II | 121:892\$100 | 64:476\$100 | 62:987\$800 | 22:974\$200 | \$ | \$ |
| TOTAL | 2.277:100\$290 | 2.537:347\$325 | 3.035:741\$955 | 3.468:926\$600 | 3.899:715\$400 | 3.363:810\$000 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultado financeiro da exploração nos seis ultimos anos

TODA RÊDE

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| I) a -- Receita | 12.350:649\$310 | 13.380:787\$145 | 15.754:685\$483 | 18.140:034\$251 | 19.334:939\$800 | 18.200:099\$500 |
| b — Despêsa | 12.202:638\$210 | 12.926:913\$780 | 14.171:288\$450 | 15.005:980\$470 | 18.155:212\$637 | 18.854:633\$446 |
| c — Saldo ou deficit | 148:011\$100 | 353:873\$365 | 1.583:397\$033 | 3.134:053\$781 | 1.179:727\$163 | 654:533\$946 |
| d — Coeficiente do trafego | 101, 41 | 99, 67 | 91, 42 | 82,72% | 93,89% | 103,60 |
| e — Quota de arrendamento | 124:108\$272 | 124:108\$272 | 51:711\$780 | \$ | \$ | \$ |
| f — Quota de fiscalização | 77:000\$000 | 77:000\$000 | 32:083\$335 | \$ | \$ | \$ |
| fl — Despesas accessorias | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| g — Despesas totais . . . (b+e + f + fl | 12.403:746\$482 | 13.128:022\$052 | 14.255:083\$565 | 15.005:990\$470 | 18.155:212\$637 | 18.854:633\$446 |
| Diferença a — g | 53:097\$172 | 152:756\$093 | 1.499:601\$918 | 3.134:043\$781 | 1.179:727\$163 | 654:533\$946 |
| II) — Discriminação da Receita; | | | | | | |
| Passageiros { 1.ª Classe | 1.108:029\$295 | 1.228:882\$350 | 1.391:734\$550 | 1.808:300\$000 | 2.084:319\$700 | 2.280:635\$800 |
| { 2.ª Classe | 1.686:366\$760 | 1.836:927\$825 | 2.061:219\$245 | 2.762:692\$400 | 3.155:966\$900 | 3.268:394\$100 |
| Encomendas | 327:100\$960 | 381:003\$185 | 464:806\$225 | 557:445\$700 | 633:776\$300 | 703:125\$800 |
| Bagagens | 94:113\$820 | 89:401\$480 | 87:095\$900 | 80:792\$000 | 72:775\$900 | 51:118\$800 |
| Animais { Cavalares e muares | 10:132\$595 | 12:931\$856 | 16:769\$980 | 24:080\$545 | 22:307\$900 | 26:132\$000 |
| { Bovinos | 231:861\$845 | 98:780\$294 | 182:216\$855 | 94:641\$945 | 66:181\$900 | 199:721\$200 |
| { Suínos, Ovinos e ca- prinos | 30:663\$575 | 61:066\$845 | 91:779\$095 | 103:154\$910 | 113:656\$900 | 118:796\$700 |
| { Outros | 3:101\$975 | 1:607\$880 | 1:218\$700 | 1:876\$800 | 1:676\$800 | 1:774\$400 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultados financeiros da exploração nos seis ultimos anos

S. Francisco e ramais

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| I) a — Receita | 10.073:549\$020 | 10.743:439\$820 | 12.718:943\$528 | 14.671:107\$651 | 15:435:224\$400 | 14.836:289\$500 |
| b — Despesa | 9.717:032\$535 | 10.217:655\$943 | 11.337:904\$408 | 12.173:187\$348 | 14.577:185\$325 | 15.171:539\$389 |
| c — Saldo ou Deficit | 356.516\$485 | 525:783\$877 | 1.381:039\$120 | 2.497:920\$303 | 758:039\$075 | 335:249\$889 |
| d — Coeficiente do Trafego | 99,27 | 96,51 | 89,64 | 82,97 | 95,09 | 102,26 |
| e — Quota de arrendamento | 93:081\$204 | 93:081\$204 | 38:783\$835 | \$ | \$ | \$ |
| f — Quota de fiscalização | 57:750\$000 | 57:750\$000 | 24:062\$500 | \$ | \$ | \$ |
| fl — Despesas accessorias | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| g — Despesas totais (b + e + f + fl) | 9.876:863\$739 | 10.368:487\$147 | 11.400:750\$743 | 12 173:187\$348 | 14.677:185\$325 | 15.171:539\$389 |
| Diferença a — g | 205.685\$281 | 374:952\$073 | 1.318:192\$785 | 2.497:920\$303 | 738:039\$075 | 335:249\$889 |
| II) -- Discriminação da Receita. | | | | | | |
| Passageiros { 1.ª Classe | 953.437\$745 | 1.059:763\$905 | 1.191:601\$130 | 1.548:759\$000 | 1.793:314\$100 | 1.988:327\$000 |
| { 2.ª Classe | 1.513:452\$780 | 1.627:170\$195 | 1.820:836\$950 | 2.439:154\$700 | 2.745:674\$700 | 2.887:557\$400 |
| Encomendas | 296:627\$855 | 348:006\$985 | 425:186\$965 | 509:407\$400 | 576:308\$400 | 648:088\$700 |
| Bagagens | 81:455\$875 | 79:382\$380 | 76:771\$800 | 72:993\$400 | 67:506\$100 | 48:872\$200 |
| Animais { Cavalares e muares | 8:178\$045 | 10:362\$516 | 12:919\$835 | 15:467\$085 | 16:442\$500 | 20:014\$800 |
| { Bovinos | 176:400\$845 | 45:672\$994 | 27:748\$150 | 23:386\$915 | 23:997\$600 | 96:999\$700 |
| { Suínos, Ovinos e caprinos | 27:599\$575 | 60:407\$470 | 82:088\$300 | 102:146\$000 | 111:811\$000 | 117:052\$900 |
| { Outros | 2:556\$775 | 1.317\$480 | 1:006\$500 | 1:509\$000 | 1:369\$100 | 1:340\$700 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultados financeiros da Exploração nos seis ultimos anos.

Central da Bahia

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| I) a — Receita | 2.277:100\$290 | 2.537:347\$325 | 3.035:741\$955 | 3.468:926\$600 | 3.899:715\$400 | 3.363:810\$000 |
| b — Despêsa | 2.485:605\$675 | 2.709:257\$837 | 2.833:384\$042 | 2.832:803\$122 | 3.478:027\$312 | 3.683:094\$057 |
| c — Saldo ou deficit | 208:505\$385 | 171:910\$512 | 202:357\$913 | 636:123\$478 | 421:688\$088 | 319:284\$057 |
| d — Coeficiente | 115,88 | 108,76 | 94,02 | 81,66 | 89,19 | 109,49 |
| e — Quota de arrendamento . | 31:027\$068 | 31:027\$068 | 12:927\$945 | \$ | \$ | \$ |
| f — Quota de fiscalização . . | 19:250\$000 | 19:250\$000 | 8:020\$835 | \$ | \$ | \$ |
| fl — Despesas acessorias . . . | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| g — Despesas totais (b + e + f + fl) | 2.535:882\$743 | 2.759:534\$905 | 2.854:332\$822 | 2.832:803\$122 | 3.478:027\$312 | 3.683:094\$057 |
| Diferença a — g | 258:782\$453 | 222:187\$580 | 181:409\$133 | 636:123\$478 | 421:688\$088 | 319:284\$057 |
| II) DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA: | | | | | | |
| Passageiros { 1.ª Classe | 154:591\$550 | 169:118\$645 | 200:541\$000 | 259:541\$000 | 291:005\$600 | 292:308\$800 |
| { 2.ª Classe | 172:903\$980 | 209:757\$630 | 240:382\$295 | 323:537\$700 | 410:292\$200 | 380:836\$700 |
| Animais { Cavalares e muares | 1:954\$550 | 2:569\$340 | 3:853\$145 | 8:613\$460 | 5:865\$400 | 6:117\$200 |
| { Bovinos | 55:461\$000 | 53:107\$300 | 154:468\$705 | 71:313\$030 | 42:184\$300 | 102:721\$500 |
| { Suínos, ovinos e caprinos | 3:064\$000 | 656\$375 | 9:690\$795 | 1:008\$910 | 1:845\$900 | 1:743\$800 |
| { Outros | 545\$200 | 290\$400 | 212\$200 | 367\$800 | 301\$700 | 433\$700 |
| Encomendas | 30:473\$105 | 32:996\$200 | 39:619\$260 | 48:038\$300 | 57:467\$900 | 55:037\$100 |
| Bagagens | 12:657\$945 | 10:019\$100 | 10:324\$100 | 7:798\$600 | 5:269\$400 | 2:269\$400 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultados financeiros da Exploração nos seis ultimos anos

TODA A RÊDE

| MERCADORIAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| Alcool e aguardente... | 57:962\$264 | 72:376\$442 | 111:326\$601 | 149:284\$431 | 122:016\$000 | 108:163\$800 |
| Algodão | 387:113\$200 | 549:272\$700 | 738:109\$900 | 649:044\$600 | 580:311\$700 | 580:443\$400 |
| Açúcar..... | 420:891\$400 | 344:633\$900 | 417:816\$500 | 469:699\$160 | 484:021\$600 | 296:241\$500 |
| Arroz..... | 44:709\$200 | 72:585\$100 | 72:228\$500 | 84:473\$700 | 63:799\$900 | 82:301\$000 |
| Batatas | 1:344\$800 | 1:560\$200 | 1:807\$100 | 1:949\$000 | 1:815\$000 | 1:140\$600 |
| Borracha..... | 21\$100 | \$ | \$ | 4:062\$300 | 14:219\$600 | 662\$500 |
| Cacau | \$ | 2\$000 | \$ | \$ | 3\$700 | \$ |
| Castanha..... | 22\$500 | 235\$000 | 639\$600 | 1:236\$300 | 717\$000 | 414\$500 |
| Café | 78:048\$000 | 195:895\$800 | 146:310\$800 | 324:105\$448 | 383:025\$100 | 136:464\$700 |
| Cana..... | 1:926\$800 | 1:617\$400 | 7:081\$500 | 561\$100 | 1:390\$700 | 1:800\$000 |
| Carne..... | \$ | 18\$100 | 1\$000 | \$300 | 1\$200 | \$ |
| Carvão vegetal..... | 208:749\$800 | 235:694\$700 | 214:979\$800 | 195:163\$700 | 152:347\$800 | 131:748\$000 |
| Côcos | 2:478\$700 | 3:595\$500 | 3:358\$500 | 3:427\$900 | 3:815\$700 | 17:321\$500 |
| Couros..... | 315:434\$010 | 276:468\$508 | 275:209\$000 | 255:164\$300 | 280:538\$600 | 211:668\$000 |
| Farinha de mandioca.. | 557:478\$750 | 271:701\$500 | 184:723\$100 | 402:502\$100 | 842:588\$800 | 350:362\$800 |
| Feijão | 227:937\$700 | 214:436\$100 | 261:527\$300 | 349:318\$600 | 183:828\$100 | 266:856\$600 |
| Fumo..... | 199:538\$700 | 556:340\$500 | 483:345\$300 | 484:341\$900 | 292:393\$000 | 169:363\$900 |
| Lenha..... | 87:713\$800 | 122:734\$400 | 134:082\$600 | 175:438\$300 | 130:928\$700 | 125:932\$100 |
| Madeiras | 94:081\$700 | 110:322\$000 | 148:593\$100 | 205:318\$600 | 187:396\$500 | 222:005\$800 |
| Mamonas..... | \$ | \$ | 1.014:775\$000 | 794:681\$600 | 1.246:005\$600 | 1.343:903\$700 |
| Milho..... | 183:355\$700 | 316:660\$400 | 238:663\$800 | 290:542\$500 | 244:748\$900 | 337:082\$300 |
| Minerios | 5:565\$900 | 2:584\$700 | 1:940\$200 | 106:777\$600 | 18:764\$800 | 34:320\$400 |
| Peles..... | 84:625\$000 | 81:000\$500 | 84:936\$500 | 87:450\$000 | 90:653\$400 | 61:981\$100 |
| Sal..... | 721:898\$720 | 579:961\$800 | 768:444\$562 | 660:055\$200 | 787:258\$400 | 638:835\$800 |
| Tecidos nacionais..... | 400:357\$198 | 507:804\$634 | 627:461\$573 | 616:372\$550 | 603:399\$000 | 452:099\$800 |
| Xarques..... | 106:952\$740 | 96:387\$100 | 106:044\$100 | 84:943\$100 | 51:208\$400 | 53:468\$200 |
| Outras..... | 2.963:128\$388 | 3.295:990\$881 | 3.470:661\$777 | 4.236:959\$162 | 4.211:477\$500 | 3.925:322\$700 |
| Total..... | 7.171:337\$070 | 7.909:879\$865 | 9.513:967\$413 | 10.632:873\$451 | 10.978:674\$700 | 9.550:104\$700 |
| Telegramas..... | 82:917\$400 | 81:328\$890 | 92:167\$700 | 103:476\$200 | 118:020\$600 | 121:313\$300 |
| Receitas diversas..... | 211:663\$420 | 242:855\$110 | 196:342\$250 | 108:723\$200 | 119:091\$100 | 124:322\$600 |
| Receitas acessorias.... | 1.393:370\$595 | 1.336:121\$365 | 1.655:367\$570 | 1.861:977\$100 | 1.972:895\$600 | 1.754:660\$300 |

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultados financeiros da Exploração nos seis ultimos anos

S. FRANCISCO E RAMAIS

| MERCADORIAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Alcool e aguardente... | 44:336\$364 | 56:799\$442 | 94:698\$101 | 127:761\$331 | 92:329\$400 | 89:888\$400 |
| Algodão | 110:458\$700 | 283:932\$400 | 331:384\$800 | 349:516\$600 | 296:731\$700 | 226:087\$600 |
| Açucar | 337:523\$900 | 280:089\$500 | 352:976\$400 | 401:148\$760 | 414:560\$400 | 217:843\$100 |
| Arroz | 41:305\$000 | 66:148\$600 | 66:762\$100 | 80:243\$200 | 57:822\$200 | 76:855\$800 |
| Batatas | 1:305\$700 | 1:493\$000 | 1:760\$300 | 1:932\$600 | 1:798\$600 | 1:119\$100 |
| Borracha | 21\$100 | \$ | \$ | 4:006\$500 | 14:087\$200 | 662\$500 |
| Cacau | \$ | 2\$000 | \$ | \$ | 3\$700 | \$ |
| Castanha | 22\$500 | 235\$000 | 639\$600 | 1:236\$300 | 717\$000 | 414\$500 |
| Café | 49:047\$700 | 116:201\$500 | 107:804\$700 | 192:261\$148 | 203:172\$400 | 52:362\$400 |
| Cana | 1:926\$800 | 1:615\$000 | 7:068\$100 | 537\$500 | 502\$100 | 1:800\$000 |
| Carne | \$ | 18\$100 | 1\$000 | \$300 | \$ | \$ |
| Carvão vegetal | 208:749\$800 | 235:694\$700 | 214:979\$800 | 195:157\$200 | 152:337\$400 | 131:623\$500 |
| Cócos | 2:124\$200 | 2:980\$300 | 3:034\$100 | 2:958\$200 | 3:514\$100 | 17:030\$700 |
| Couros | 254:029\$110 | 195:437\$508 | 200:011\$900 | 189:480\$100 | 204:662\$800 | 141:092\$800 |
| Feijão | 220:587\$100 | 201:787\$000 | 253:942\$200 | 323:632\$900 | 171:111\$200 | 261:465\$200 |
| Farinha de mandioca.. | 558:329\$250 | 243:443\$500 | 146:820\$100 | 268:987\$300 | 614:840\$200 | 220:737\$200 |
| Fumo | 123:119\$900 | 327:787\$600 | 298:897\$200 | 266:974\$400 | 135:347\$300 | 91:331\$600 |
| Lenha | 84:207\$000 | 118:265\$000 | 132:460\$000 | 173:965\$300 | 129:032\$000 | 123:374\$500 |
| Madeiras | 54:585\$900 | 64:806\$900 | 83:091\$100 | 121:855\$300 | 99:075\$600 | 79:860\$600 |
| Mamonas | \$ | \$ | 975:999\$700 | 639:167\$500 | 1:061:189\$200 | 1:232:384\$300 |
| Milho | 179:934\$900 | 308:058\$800 | 218:138\$900 | 257:354\$700 | 215:912\$100 | 318:999\$000 |
| Minérios | 5:168\$900 | 2:398\$500 | 1:940\$200 | 100:954\$800 | 18:698\$000 | 31:562\$200 |
| Péles | 81:492\$200 | 76:267\$700 | 81:385\$600 | 83:309\$100 | 87:136\$100 | 58:123\$100 |
| Sal | 602:827\$920 | 471:062\$400 | 649:416\$562 | 543:373\$400 | 659:353\$000 | 526:767\$000 |
| Tecidos nacionais | 298:063\$698 | 391:556\$334 | 475:564\$173 | 451:622\$950 | 432:983\$700 | 324:696\$600 |
| Xarques | 102:217\$140 | 91:437\$100 | 102:603\$000 | 82:254\$000 | 49:692\$900 | 52:756\$700 |
| Outras | 2.337:302\$638 | 2.638:485\$926 | 2.676:266\$452 | 3.379:772\$162 | 3.187:961\$200 | 3.112:241\$100 |
| T O T A L..... | 5.668:687\$420 | 6.175:993\$810 | 7.477:646\$088 | 8.239:411\$551 | 8.304:551\$500 | 7.391:079\$500 |
| Telegramas | 60:327\$625 | 60:341\$690 | 70:183\$450 | 77:597\$650 | 88:519\$900 | 95:586\$600 |
| Receitas Diversas | 204:514\$970 | 235:365\$860 | 189:732\$900 | 108:128\$450 | 118:442\$900 | 1.418:584\$000 |
| Receitas Acessórias ... | 1.060:309\$510 | 1.039:654\$535 | 1.343:224\$460 | 1.533:204\$500 | 1.587:286\$600 | 122:786\$000 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Resultados Financeiros da Exploração nos seis ultimos anos

CENTRAL DA BAHIA

1a. Divisão

| MERCADORIAS | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Algodão..... | 286:854\$500 | 265:340\$300 | 406:725\$100 | 299:528\$000 | 283:580\$000 | 354:355\$800 |
| Alcool e aguardente... | 13:625\$900 | 15:577\$000 | 16:628\$500 | 21:523\$100 | 29:686\$600 | 18:275\$400 |
| Açucar..... | 83:367\$500 | 64:544\$400 | 64:840\$100 | 68:550\$400 | 69:461\$200 | 78:398\$400 |
| Arroz..... | 3:404\$200 | 6:436\$500 | 5:466\$400 | 4:230\$500 | 5:977\$700 | 5:445\$200 |
| Batatas..... | 39\$100 | 67\$200 | 46\$800 | 16\$400 | 16\$400 | 21\$500 |
| Borracha..... | \$ | \$ | \$ | 55\$800 | 132\$400 | \$ |
| Cacau..... | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Castanha..... | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Café..... | 29:000\$300 | 79:694\$300 | 38:506\$100 | 131:844\$300 | 179:852\$700 | 84:102\$300 |
| Cana..... | \$ | 2\$400 | 13\$400 | 53\$600 | 88\$600 | \$ |
| Carne..... | \$ | \$ | \$ | \$ | 1\$200 | \$ |
| Carvão Vegetal..... | \$ | \$ | \$ | 6\$500 | 10\$400 | 124\$500 |
| Côcos..... | 354\$500 | 615\$200 | 324\$400 | 469\$700 | 301\$600 | 290\$800 |
| Couros..... | 61:405\$900 | 81:031\$000 | 75:197\$100 | 65:736\$200 | 75:875\$800 | 70:575\$200 |
| Farinha de mandioca.. | 19:149\$500 | 28:258\$000 | 37:903\$000 | 133:514\$800 | 227:768\$600 | 89:097\$600 |
| Feijão..... | 7:350\$600 | 12:649\$100 | 7:585\$100 | 23:685\$700 | 12:716\$900 | 46:119\$400 |
| Fumo..... | 76:418\$800 | 228:552\$900 | 184:447\$800 | 217:367\$500 | 157:045\$700 | 78:032\$300 |
| Lenha..... | 3:506\$800 | 4:569\$400 | 1:622\$600 | 1:473\$000 | 1:896\$700 | 2:557\$600 |
| Madeiras..... | 39:495\$800 | 45:515\$100 | 65:502\$000 | 83:463\$300 | 88:320\$900 | 142:145\$200 |
| Mamonas..... | \$ | \$ | 38:775\$300 | 155:541\$100 | 184:816\$400 | 111:519\$400 |
| Milho..... | 3:420\$800 | 8:601\$600 | 20:524\$900 | 33:187\$800 | 28:836\$800 | 18:083\$300 |
| Minérios..... | 397\$000 | 186\$200 | \$ | 5:822\$800 | 66\$800 | 2:758\$200 |
| Pés..... | 3:132\$800 | 4:742\$800 | 3:450\$900 | 4:140\$900 | 3:517\$300 | 3:838\$000 |
| Sal..... | 119:070\$800 | 108:899\$400 | 119:028\$000 | 116:681\$800 | 127:905\$400 | 112:068\$800 |
| Tecidos nacionais..... | 102:293\$500 | 116:248\$300 | 151:897\$400 | 164:749\$600 | 170:415\$300 | 127:403\$200 |
| Xarques..... | 4:735\$600 | 4:950\$000 | 3:441\$100 | 2:639\$100 | 1:515\$500 | 711\$500 |
| Outras..... | 625:825\$750 | 657:504\$055 | 794:395\$325 | 857:187\$000 | 1.023:516\$300 | 813:081\$800 |
| T o t a l..... | 1.482:649\$650 | 1.733:886\$055 | 2.036:321\$325 | 2.395:461\$900 | 2.674:123\$200 | 2.159:025\$200 |
| Telegramas..... | 22:589\$775 | 20:987\$200 | 21:984\$250 | 25:878\$550 | 29:500\$700 | 25:726\$700 |
| Receitas diversas..... | 7:148\$450 | 7:489\$250 | 6:609\$350 | 594\$750 | 648\$200 | 1:536\$600 |
| Receitas acessórias.... | 333:061\$085 | 296:466\$830 | 312:143\$110 | 328:772\$600 | 381:210\$900 | 336:076\$300 |



VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de trens

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 2.328 | 193.430 | 2.388 | 213.220 | 2.407 | 252.866 | 3.167 | 280.626 | 5.603 | 367.042 | 5.723 | 370.970 |
| Trens mixtos..... | 4.590 | 604.024 | 4.456 | 583.086 | 3.986 | 505.436 | 4.087 | 518.771 | 4.156 | 526.740 | 4.171 | 529.032 |
| Trens de carga..... | 4.381 | 585.841 | 4.788 | 589.400 | 6.161 | 746.372 | 8.010 | 923.632 | 7.457 | 878.391 | 6.910 | 881.355 |
| Total dos trens remunerados. | 11.399 | 1.383.295 | 11.632 | 1.385.706 | 12.554 | 1.504.674 | 15.264 | 1.723.029 | 17.216 | 1.772.173 | 16.804 | 1.781.357 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 327 | 15.632 | 38 | 9.574 | 315 | 12.031 | 335 | 18.724 | 337 | 23.962 | 377 | 33.213 |
| Trens de carga..... | 3.544 | 278.603 | 3.754 | 273.700 | 4.350 | 352.969 | 5.381 | 410.502 | 4.988 | 402.138 | 5.563 | 429.719 |
| Trens de lastro..... | 1.094 | 62.776 | 994 | 63.718 | 1.417 | 86.528 | 1.546 | 105.031 | 2.260 | 139.236 | 1.578 | 145.645 |
| Total dos trens não remunerados | 4.965 | 357.011 | 4.786 | 346.992 | 6.082 | 451.528 | 7,262 | 534.257 | 7.585 | 565.336 | 7.518 | 608.577 |
| Total geral..... | 16.264 | 1.740.306 | 16.418 | 1.732.698 | 18.636 | 1.956.202 | 22.526 | 2.257.286 | 24.801 | 2.337.509 | 24.322 | 2.389.934 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de trens
S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 2.313 | 192.801 | 2.356 | 211.202 | 2.381 | 251.669 | 3.122 | 278.765 | 5.579 | 366.230 | 5.701 | 369.755 |
| Trens mixtos..... | 2.816 | 432.267 | 2.356 | 427.548 | 2.467 | 358.700 | 2.523 | 368.601 | 2.590 | 376.577 | 2.609 | 378.444 |
| Trens de carga..... | 3.008 | 529.625 | 4.362 | 523.995 | 5.486 | 640.495 | 6.794 | 786.985 | 5.792 | 711.451 | 5.565 | 714.044 |
| Total dos trens remunerados..... | 8.137 | 1.154.693 | 9.546 | 1.162.745 | 10.334 | 1.250.864 | 12.439 | 1.434.351 | 13.961 | 1.454.258 | 13.875 | 1.462.243 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 314 | 13.163 | 345 | 19.474 | 315 | 12.031 | 330 | 17.713 | 330 | 23.159 | 371 | 32.611 |
| Trens de carga..... | 2.856 | 209.989 | 2.707 | 191.761 | 3.139 | 243.946 | 3.938 | 295.275 | 3.682 | 301.350 | 4.028 | 333.501 |
| Trens de lastro..... | 829 | 48.415 | 704 | 42.343 | 1.140 | 63.000 | 1.278 | 79.093 | 1.700 | 109.767 | 1.150 | 115.372 |
| Total dos trens não remunerados..... | 3.999 | 271.567 | 3.756 | 253.578 | 4.594 | 318.977 | 5.546 | 392.081 | 5.712 | 434.276 | 5.549 | 481.484 |
| Total geral..... | 12.136 | 1.426.260 | 13.302 | 1.416.323 | 14.928 | 1.569.841 | 17.985 | 1.826.432 | 19.673 | 1.888.534 | 19.424 | 1.943.727 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de trens

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 15 | 629 | 32 | 2.018 | 26 | 1.197 | 45 | 1.861 | 24 | 812 | 22 | 1.215 |
| Trens mixtos..... | 1.774 | 171.757 | 1.628 | 155.538 | 1.519 | 146.736 | 1.564 | 150.170 | 1.566 | 150.163 | 1.562 | 150.588 |
| Trens de carga..... | 373 | 56.216 | 426 | 65.405 | 675 | 105.877 | 1.216 | 136.647 | 1.665 | 166.940 | 1.345 | 167.311 |
| Total dos trens remunerados..... | 2.162 | 228.602 | 2.086 | 222.961 | 2.220 | 253.810 | 2.825 | 288.678 | 3.255 | 317.915 | 2.929 | 319.114 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| Trens de passageiros.. | 13 | 2.469 | 4 | 1.050 | — | — | 5 | 1.011 | 7 | 803 | 6 | 602 |
| Trens de carga..... | 739 | 64.984 | 736 | 70.989 | 1.211 | 109.023 | 1.443 | 115.227 | 1.306 | 100.788 | 1.535 | 92.218 |
| Trens de lastro..... | 265 | 14.361 | 290 | 21.375 | 277 | 23.528 | 268 | 25.938 | 560 | 29.469 | 428 | 30.273 |
| Total dos trens não remunerados..... | 1.017 | 81.814 | 1.030 | 93.414 | 1.488 | 132.551 | 1.716 | 142.176 | 1.673 | 131.060 | 1.969 | 127.093 |
| Total geral..... | 3.179 | 310.416 | 3.116 | 316.373 | 3.708 | 386.361 | 4.541 | 430.854 | 5.128 | 448.975 | 4.898 | 446.207 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de veículos

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|----------------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Automotrizes. | — | — | — | — | — | — | 452 | 7.552 | 2.147 | 36.634 | 2.328 | 39.287 |
| Passageiros de 1.a classe | 10.600 | 1.665.202 | 11.253 | 1.707.211 | 10.426 | 1.685.602 | 10.990 | 1.736.584 | 10.631 | 1.748.537 | 10.682 | 1.804.803 |
| Passageiros de 2.a classe | 11.150 | 1.223.332 | 12.545 | 1.295.348 | 13.146 | 1.280.402 | 15.378 | 1.370.081 | 19.490 | 1.559.287 | 20.380 | 1.642.904 |
| Passageiros mixtos . . . | 1.226 | 61.691 | 1.450 | 78.206 | 1.415 | 74.406 | 1.170 | 97.572 | 1.536 | 101.391 | 1.363 | 53.916 |
| Correio e Bagagens . . . | 8.588 | 1.112.243 | 8.529 | 1.083.710 | 7.763 | 1.011.588 | 7.740 | 1.006.755 | 7.850 | 1.145.711 | 7.274 | 1.083.492 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais. | 7.727 | 1.181.273 | 7.505 | 1.083.502 | 8.586 | 1.231.690 | 6.209 | 911.226 | 6.166 | 859.050 | 5.974 | 825.062 |
| Mercadorias | 50.981 | 5.849.436 | 54.875 | 5.914.200 | 58.816 | 6.240.025 | 72.529 | 7.605.965 | 73.549 | 7.683.240 | 73.974 | 7.943.067 |
| Total de veículos remun. | 90.272 | 11.093.177 | 96.157 | 11.162.176 | 100.152 | 11.523.713 | 114.468 | 12.735.735 | 121.369 | 13.133.850 | 121.245 | 13.392.531 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Automotrizes | — | — | — | — | — | — | 3 | 1.127 | 25 | 5.963 | 6 | 346 |
| Passageiros de 1.a classe | 250 | 29.801 | 502 | 39.267 | 416 | 19.443 | 377 | 39.409 | 350 | 24.905 | 325 | 31.716 |
| Passageiros de 2.a classe | 443 | 14.848 | 825 | 25.065 | 805 | 22.709 | 1.028 | 32.858 | 856 | 28.110 | 917 | 39.456 |
| Passageiros mixtos . . . | 4 | 192 | 5 | 145 | 211 | 3.229 | 12 | 680 | 16 | 846 | 5 | 576 |
| Correio e Bagagem. . . | 310 | 24.457 | 461 | 34.405 | 821 | 51.651 | 1.065 | 74.841 | 869 | 57.553 | 750 | 63.059 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais. | 498 | 49.154 | 414 | 51.332 | 1.657 | 188.150 | 577 | 55.110 | 261 | 28.010 | 169 | 13.500 |
| Mercadorias | 39.052 | 2.687.876 | 38.287 | 2.581.687 | 44.597 | 3.035.408 | 47.163 | 3.320.105 | 50.233 | 3.561.418 | 55.613 | 3.855.253 |
| Total dos veíc. não remu. | 40.557 | 2.806.328 | 40.494 | 2.731.901 | 48.507 | 3.320.590 | 50.225 | 3.524.130 | 52.610 | 3.706.805 | 57.785 | 4.004.906 |
| Total geral | 130.829 | 13.899.505 | 136.651 | 13.894.077 | 148.659 | 14.844.303 | 164.693 | 16.259.865 | 173.979 | 16.840.655 | 179.979 | 17.397.437 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de veículos

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|----------------------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Automotrizes | — | — | — | — | — | — | 452 | 7.552 | 2.174 | 36.634 | 2.328 | 39.287 |
| Passageiros de 1.a classe | 9.402 | 1.527.549 | 10.177 | 1.595.923 | 9.337 | 1.565.219 | 9.674 | 1.587.023 | 9.249 | 1.587.563 | 9.410 | 1.639.518 |
| Passageiros de 2.a classe | 9.902 | 1.096.252 | 11.303 | 1.189.029 | 11.893 | 1.171.053 | 13.783 | 1.230.734 | 17.691 | 1.390.838 | 18.503 | 1.476.847 |
| Passageiros mixtos | 480 | 6.344 | 608 | 15.070 | 628 | 16.363 | 458 | 56.295 | 94 | 77.496 | 837 | 31.664 |
| Correio e Bagagens. . . . | 6.463 | 890.078 | 6.613 | 884.583 | 5.963 | 814.812 | 5.896 | 828.911 | 5.948 | 964.335 | 5.559 | 915.306 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais. | 5.287 | 898.339 | 5.517 | 842.084 | 6.129 | 825.588 | 3.958 | 626.753 | 4.076 | 630.300 | 4.201 | 654.643 |
| Mercadorias. | 44.364 | 5.143.211 | 47.107 | 5.146.475 | 50.002 | 5.367.077 | 59.755 | 6.513.304 | 57.109 | 6.356.687 | 59.207 | 6.615.105 |
| Total dos veículos remun. | 75.898 | 9.552.773 | 81.325 | 9.673.164 | 83.952 | 9.760.112 | 93.976 | 10.850.572 | 97.249 | 11.043.853 | 100.045 | 11.372.370 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Automotrizes. | — | — | — | — | — | — | 3 | 1.127 | 25 | 5.963 | 6 | 346 |
| Passageiros de 1.a classe | 214 | 24.618 | 456 | 31.782 | 390 | 17.278 | 284 | 28.678 | 284 | 19.913 | 262 | 24.296 |
| Passageiros de 2.a classe | 427 | 14.132 | 790 | 22.999 | 787 | 22.305 | 953 | 30.129 | 759 | 22.530 | 870 | 36.900 |
| Passageiros mixtos | — | — | — | — | 200 | 2.392 | 4 | 214 | 10 | 489 | 1 | 74 |
| Correio e Bagagens. . . . | 210 | 16.356 | 380 | 24.113 | 558 | 20.874 | 552 | 31.533 | 556 | 32.514 | 637 | 54.063 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais | 159 | 17.536 | 36 | 2.864 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Mercadorias | 30.864 | 2.023.319 | 29.513 | 1.836.896 | 33.736 | 2.152.978 | 35.291 | 2.383.385 | 38.791 | 2.712.551 | 43.316 | 2.998.915 |
| Lastro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total de veíc. não remun. | 31.874 | 2.095.961 | 31.175 | 1.918.654 | 35.671 | 2.215.827 | 37.087 | 2.475.066 | 40.425 | 2.793.960 | 45.092 | 3.114.594 |
| Total geral | 107.772 | 11.648.734 | 112.500 | 11.591.818 | 119.623 | 11.975.939 | 131.674 | 13.837.813 | 137.674 | 13.837.813 | 145.137 | 14.486.964 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Movimento de veículos

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|----------------------------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso | N. | Percurso |
| Em serviço remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1.a classe | 1.198 | 137.653 | 1.076 | 111.228 | 1.089 | 120.383 | 1.316 | 149.561 | 1.337 | 160.974 | 1.272 | 165.285 |
| Passageiros de 2.a classe | 1.248 | 127.080 | 1.242 | 106.318 | 1.253 | 109.349 | 1.595 | 139.347 | 1.799 | 168.449 | 1.877 | 166.058 |
| Passageiros mixtos . . . | 746 | 55.347 | 842 | 63.136 | 787 | 58.043 | 712 | 41.277 | 552 | 23.895 | 526 | 22.252 |
| Correio e Bagagens. . . | 2.125 | 222.165 | 1.916 | 199.127 | 1.800 | 196.776 | 1.844 | 177.844 | 1.902 | 181.376 | 1.715 | 168.186 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais | 2.440 | 282.934 | 1.988 | 241.418 | 2.457 | 406.102 | 2.251 | 284.473 | 2.090 | 228.750 | 1.773 | 170.419 |
| Mercadorias | 6.617 | 715.225 | 7.774 | 768.052 | 8.814 | 872.948 | 12.774 | 1.092.661 | 16.440 | 1.326.553 | 14.037 | 1.327.962 |
| Total de veículos remun. | 14.374 | 1.540.404 | 14.838 | 1.489.339 | 16.200 | 1.763.601 | 20.492 | 1.885.163 | 24.120 | 2.089.997 | 21.200 | 2.020.161 |
| Em serviço não remunerado | | | | | | | | | | | | |
| CARROS | | | | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1.a classe | 36 | 5.183 | 46 | 7.485 | 26 | 2.165 | 93 | 10.731 | 66 | 4.992 | 63 | 7.420 |
| Passageiros de 2.a classe | 16 | 716 | 35 | 2.066 | 18 | 404 | 75 | 2.729 | 97 | 5.580 | 47 | 2.556 |
| Passageiros mixtos . . . | 4 | 192 | 5 | 145 | 11 | 837 | 8 | 466 | 6 | 357 | 4 | 502 |
| Correio e Bagagens. . . | 100 | 8.101 | 81 | 10.292 | 263 | 30.777 | 513 | 43.308 | 313 | 25.039 | 113 | 8.996 |
| VAGÕES | | | | | | | | | | | | |
| Animais | 339 | 31.618 | 378 | 48.468 | 1.657 | 188.150 | 577 | 55.110 | 261 | 28.010 | 169 | 13.500 |
| Mercadorias. | 8.188 | 664.557 | 8.768 | 744.464 | 10.861 | 882.430 | 11.872 | 936.720 | 11.442 | 848.867 | 12.297 | 857.338 |
| Lastro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total de veíc. não remun. | 8.683 | 710.367 | 9.313 | 812.920 | 12.836 | 1.104.763 | 13.138 | 1.049.064 | 12.185 | 912.845 | 12.693 | 890.312 |
| Total geral | 23.057 | 2.250.771 | 24.151 | 2.302.259 | 29.036 | 2.868.364 | 33.630 | 2.934.227 | 36.305 | 3.002.842 | 33.893 | 2.910.473 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transportes ordinarios

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|-------------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 154.136 | 12.512.203 | 179.353 | 13.993.472 | 194.094 | 16.203.185 | 224.201 | 18.155.430 | 280.237 | 21.743.267 | 325.818 | 22.983.153 |
| 2.a Classe. | 734.101 | 32.375.593 | 873.707 | 36.783.981 | 953.987 | 41.127.601 | 1.106.122 | 48.696.654 | 1.242.605 | 54.958.994 | 1.303.066 | 56.853.462 |
| Total | 888.237 | 44.887.796 | 1.053.060 | 50.777.453 | 1.148.081 | 57.330.786 | 1.330.323 | 66.852.084 | 1.522.842 | 76.702.261 | 1.628.884 | 79.836.615 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares. | 1.411 | 128.777 | 1.644 | 162.948 | 2.409 | 209.132 | 3.157 | 335.153 | 3.163 | 269.353 | 3.357 | 327.449 |
| Bovinos. | 18.024 | 5.776.297 | 8.930 | 2.318.431 | 14.873 | 4.410.709 | 8.911 | 2.363.303 | 7.097 | 1.487.078 | 15.084 | 4.776.375 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 1.507 | 211.228 | 1.167 | 154.457 | 1.903 | 410.706 | 1.497 | 216.426 | 1.837 | 271.893 | 2.167 | 339.569 |
| Suínos. | 8.483 | 1.363.149 | 14.811 | 3.199.145 | 21.663 | 4.827.971 | 26.601 | 5.825.222 | 26.419 | 6.435.121 | 27.267 | 7.073.795 |
| Outros. | 848 | 84.769 | 744 | 77.883 | 649 | 63.076 | 922 | 93.815 | 853 | 84.001 | 881 | 92.558 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 5.146 | 495.040 | 5.558 | 583.649 | 5.784 | 663.529 | 6.557 | 795.647 | 7.085 | 870.436 | 7.720 | 962.873 |
| Mercadorias | 182.883 | 43.710.701 | 214.224 | 46.052.754 | 243.950 | 57.826.086 | 271.995 | 64.969.048 | 270.236 | 72.132.826 | 249.175 | 66.119.066 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas. | 48.272 | 799.099 | 47.478 | 752.768 | 53.651 | 820.876 | 59.550 | 931.284 | 66.705 | 1.042.584 | 65.632 | 1.105.469 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transportes ordinarios

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1948 | |
|-------------------------|---------|------------|---------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 135.569 | 10.914.537 | 158.892 | 12.265.383 | 168.344 | 14.127.237 | 191.579 | 15.749.036 | 245.527 | 18.981.406 | 291.700 | 20.257.970 |
| 2.a Classe | 673.176 | 29.493.007 | 794.802 | 33.369.701 | 862.460 | 37.183.642 | 987.018 | 43.749.397 | 1.109.160 | 49.222.658 | 1.175.948 | 51.456.695 |
| Total | 808.745 | 40.407.544 | 953.694 | 45.635.084 | 1.030.804 | 51.310.879 | 1.178.597 | 59.498.433 | 1.354.687 | 68.204.064 | 1.467.648 | 71.714.665 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares. . . | 1.105 | 103.372 | 1.282 | 132.578 | 1.780 | 160.612 | 2.137 | 191.923 | 2.247 | 195.475 | 2.422 | 252.548 |
| Bovinos | 13.377 | 4.451.867 | 5.405 | 955.916 | 4.666 | 511.851 | 3.928 | 465.122 | 4.107 | 421.557 | 8.065 | 2.177.711 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 1.151 | 122.995 | 967 | 123.520 | 1.115 | 152.790 | 1.275 | 185.257 | 1.552 | 240.186 | 1.703 | 304.515 |
| Suinos | 8.455 | 1.361.236 | 14.767 | 3.196.571 | 21.604 | 4.823.869 | 26.425 | 5.802.803 | 26.013 | 6.371.365 | 26.929 | 7.027.069 |
| Outros | 712 | 68.933 | 618 | 64.321 | 543 | 52.126 | 742 | 74.407 | 696 | 68.837 | 660 | 70.864 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 4.740 | 455.536 | 5.113 | 546.638 | 5.303 | 621.453 | 6.068 | 749.037 | 6.508 | 811.447 | 7.160 | 906.685 |
| Mercadorias | 154.022 | 38.279.357 | 175.668 | 39.637.969 | 201.685 | 49.575.749 | 220.603 | 54.200.948 | 208.501 | 59.241.085 | 199.487 | 55.743.662 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 34.698 | 571.856 | 34.810 | 552.500 | 40.609 | 627.385 | 45.447 | 706.873 | 48.785 | 758.626 | 50.608 | 850.910 |

VIACÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transportes por conta do Governo Federal

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|-----------------------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 18.567 | 1.597.666 | 20.461 | 1.728.089 | 25.750 | 2.075.948 | 32.622 | 2.406.394 | 34.710 | 2.761.861 | 34.118 | 2.725.183 |
| 2.a Classe. | 60.925 | 2.882.586 | 78.905 | 3.414.280 | 91.527 | 3.943.959 | 119.104 | 4.947.257 | 133.445 | 5.736.336 | 127.118 | 5.396.767 |
| Total | 79.492 | 4.480.252 | 99.366 | 5.142.369 | 117.277 | 6.019.900 | 151.726 | 7.353.651 | 168.155 | 8.498.197 | 161.236 | 8.121.950 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | <i>Cabeça km.</i> | | <i>Cabeça km.</i> | | <i>Cabeça km.</i> | | <i>Cabeça km.</i> | | <i>Cabeça km.</i> | | <i>Cabeça km.</i> | |
| Cavalares | 306 | 25.405 | 362 | 3.0370 | 629 | 48.520 | 1.020 | 143.230 | 916 | 73.878 | 935 | 74.901 |
| Bovinos | 4.647 | 1.324.430 | 3.525 | 1.362.515 | 10.205 | 3.899.058 | 4.983 | 1.798.181 | 2.990 | 1.065.251 | 70.019 | 2.598.664 |
| Ovinos e Caprinos | 356 | 88.233 | 200 | 30.937 | 788 | 257.916 | 222 | 31.169 | 285 | 31.707 | 464 | 35.054 |
| Suínos. | 28 | 1.913 | 44 | 2.574 | 69 | 4.102 | 176 | 22.419 | 406 | 63.756 | 338 | 46.726 |
| Outros | 146 | 15.836 | 126 | 13.562 | 106 | 10.950 | 180 | 19.408 | 157 | 15.164 | 221 | 21.694 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 406 | 39.504 | 445 | 37.011 | 481 | 42.079 | 489 | 46.610 | 557 | 50.989 | 560 | 56.188 |
| Mercadorias | 28.861 | 5.431.344 | 38.556 | 6.414.785 | 42.265 | 8.247.340 | 51.392 | 10.768.100 | 61.735 | 12.861.741 | 49.688 | 10.375.404 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 13.574 | 227.243 | 12.668 | 203.268 | 13.042 | 193.491 | 14.112 | 224.411 | 17.920 | 283.958 | 15.024 | 254.559 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transportes por conta do Governo Federal

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 2.736 | 506.368 | 2.668 | 592.766 | 2.573 | 561.516 | 2.607 | 589.845 | 3.090 | 745.551 | 3.767 | 1.362.629 |
| 2.a Classe. | 2.398 | 373.084 | 4.766 | 665.921 | 2.439 | 584.948 | 1.166 | 325.232 | 1.132 | 280.500 | 1.046 | 257.469 |
| Total | 5.134 | 879.452 | 7.434 | 1.258.687 | 5.012 | 1.146.464 | 3.773 | 915.077 | 4.226 | 1.026.051 | 4.813 | 1.620.098 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares. | 12 | 3.596 | 101 | 16.658 | 50 | 9.491 | 100 | 12.625 | 69 | 8.896 | 104 | 31.531 |
| Bovinos. | 23 | 11.044 | 244 | 48.965 | 107 | 18.186 | 156 | 25.651 | 125 | 18.457 | 276 | 55.353 |
| Ovinos e Caprinos. | 46 | 9.042 | 63 | 19.731 | 64 | 11.071 | 31 | 9.644 | 1 | 325 | 37 | 3.998 |
| Suínos. | 7 | 3.255 | 13 | 4.145 | 13 | 2.270 | 1 | 351 | 5 | 1.248 | 39 | 5.145 |
| Outros. | 2 | 189 | — | — | — | — | — | — | 2 | 348 | 3 | 511 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 82 | 25.561 | 129 | 38.108 | 137 | 38.704 | 141 | 35.390 | 227 | 62.810 | 164 | 36.331 |
| Mercadorias. | 3.564 | 1.417.503 | 702 | 187.896 | 2.089 | 294.109 | 2.026 | 611.412 | 2.106 | 561.343 | 1.575 | 313.401 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas. | 8 | 243 | 60 | 1.552 | 40 | 1.331 | 8 | 292 | 62 | 6.811 | 81 | 5.172 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transportes por conta do Governo. Federal

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 2.471 | 455.884 | 2.441 | 563.028 | 2.283 | 511.232 | 2.202 | 533.035 | 2.813 | 698.412 | 3.560 | 1.331.612 |
| 2.a Classe | 2.085 | 336.292 | 4.204 | 628.992 | 2.240 | 558.794 | 944 | 257.113 | 999 | 250.226 | 975 | 246.030 |
| Total | 4.556 | 792.116 | 6.645 | 1.192.020 | 4.523 | 1.070.026 | 3.146 | 790.148 | 3.812 | 948.638 | 4.535 | 1.577.642 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares | 11 | 3.337 | 45 | 13.970 | 39 | 8.457 | 61 | 9.118 | 68 | 8.704 | 73 | 26.925 |
| Bovinos | 23 | 11.044 | 237 | 47.537 | 90 | 14.981 | 127 | 19.139 | 117 | 17.093 | 217 | 41.731 |
| Ovinos e Caprinos | 46 | 9.042 | 62 | 19.551 | 48 | 7.999 | 30 | 9.452 | 2 | 352 | 37 | 3.998 |
| Suínos | 7 | 3.255 | 13 | 4.145 | 13 | 2.270 | 1 | 351 | 5 | 1.248 | 38 | 4.953 |
| Outros | 2 | 189 | — | — | — | — | — | — | 1 | 96 | 3 | 511 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas | 73 | 23.693 | 123 | 37.007 | 124 | 35.979 | 122 | 31.135 | 210 | 59.788 | 155 | 35.042 |
| Mercadorias | 2.444 | 1.776.863 | 621 | 168.890 | 1.984 | 264.725 | 1.601 | 536.852 | 1.736 | 488.389 | 1.441 | 293.082 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 8 | 243 | 56 | 1.482 | 40 | 1.331 | 8 | 292 | 62 | 6.811 | 81 | 5.712 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transporte por conta do Governo Federal

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|----------------|------------|---------------|------------|---------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 265 | 50.484 | 227 | 29.738 | 290 | 50.284 | 405 | 56.810 | 281 | 47.139 | 207 | 31.017 |
| 2.a Classe | 313 | 36.852 | 562 | 36.929 | 199 | 28.154 | 222 | 68.110 | 133 | 30.374 | 71 | 11.439 |
| Total | 578 | 87.336 | 789 | 66.667 | 489 | 76.438 | 627 | 124.920 | 414 | 77.413 | 278 | 42.546 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares | 1 | 259 | 56 | 2.688 | 11 | 1.034 | 39 | 3.507 | 1 | 192 | 31 | 4.606 |
| Bovinos | — | — | 7 | 1.428 | 17 | 3.205 | 29 | 6.512 | 8 | 1.364 | 59 | 13.622 |
| Ovinos e Caprinos | — | — | 1 | 160 | 16 | 3.072 | 1 | 192 | — | — | — | — |
| Suínos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 192 |
| Outros | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 252 | — | — |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas | 9 | 1.868 | 6 | 1.101 | 13 | 2.725 | 19 | 4.255 | 17 | 3.022 | 9 | 1.289 |
| Mercadorias | 1.120 | 240.640 | 81 | 19.006 | 105 | 29.384 | 425 | 74.560 | 370 | 72.954 | 134 | 20.319 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | — | — | 4 | 70 | — | — | — | — | — | — | — | — |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transporte por conta dos Governos Estaduais

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 2.923 | 524.938 | 3.768 | 599.105 | 3.597 | 747.990 | 4.605 | 812.727 | 5.545 | 913.097 | 6.079 | 1.326.479 |
| 2.a Classe. | 8.557 | 1.442.839 | 8.162 | 1.615.042 | 10.108 | 1.843.820 | 13.891 | 2.632.744 | 13.187 | 2.787.568 | 14.120 | 2.752.748 |
| Total | 11.480 | 1.967.777 | 11.930 | 2.214.147 | 13.705 | 2.591.810 | 18.496 | 3.445.471 | 18.732 | 3.700.665 | 20.199 | 4.079.227 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 29 | 4.877 | 14 | 797 | 38 | 12.750 | 39 | 6.811 | 53 | 11.042 | 168 | 29.115 |
| Bovinos | 221 | 65.935 | 46 | 5.953 | 74 | 27.850 | 49 | 18.241 | 77 | 26.024 | 553 | 116.763 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 9 | 851 | — | — | — | — | — | — | 13 | 7.159 | 74 | 25.573 |
| Suínos | 17 | 2.678 | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 7.709 |
| Outros | 117 | 22.533 | 2 | 34 | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 76 | 22.549 | 41 | 12.503 | 58 | 17.240 | 84 | 25.944 | 114 | 39.656 | 199 | 52.156 |
| Mercadorias. | 2.260 | 193.476 | 4.935 | 322.563 | 942 | 201.918 | 1.063 | 141.248 | 651 | 114.248 | 1.877 | 287.117 |
| | Numero | Palavras. | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 56 | 1.422 | 68 | 1.985 | 82 | 3.958 | 50 | 1.491 | 74 | 2.745 | 187 | 9.469 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO
Transporte por conta dos Governos Estaduais
S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 2.496 | 448.481 | 3.330 | 526.445 | 2.995 | 642.520 | 3.978 | 730.921 | 4.924 | 815.662 | 5.303 | 1.191.805 |
| 2.a Classe | 7.507 | 1.325.830 | 7.176 | 1.452.366 | 9.020 | 1.668.278 | 12.662 | 2.478.871 | 11.815 | 2.615.936 | 12.733 | 2.592.883 |
| Total | 10.003 | 1.774.311 | 10.506 | 1.978.811 | 12.015 | 2.310.798 | 16.640 | 3.209.792 | 16.739 | 3.431.598 | 18.036 | 3.784.688 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| Cavaleiros e muaras | 28 | 4.685 | 14 | 797 | 38 | 12.750 | 38 | 6.619 | 46 | 9.770 | 161 | 28.607 |
| Bovinos | 213 | 64.239 | 45 | 5.761 | 73 | 27.466 | 43 | 17.089 | 75 | 25.520 | 542 | 115.416 |
| Ovinos e Caprinos | 9 | 851 | — | — | — | — | — | — | 13 | 7.159 | 68 | 25.097 |
| Suínos | 17 | 2.678 | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 7.709 |
| Outros | 93 | 18.897 | 2 | 34 | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas | 71 | 21.189 | 33 | 10.035 | 48 | 15.071 | 69 | 21.097 | 99 | 36.629 | 177 | 47.518 |
| Mercadorias | 2.245 | 191.486 | 4.924 | 321.638 | 907 | 197.439 | 1.057 | 140.242 | 536 | 107.110 | 577 | 65.033 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 43 | 1.227 | 66 | 1.951 | 82 | 3.058 | 49 | 1.464 | 73 | 2.725 | 158 | 8.652 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO
Transportes por conta dos Governos Estaduais
CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 427 | 76.457 | 438 | 72.660 | 602 | 105.470 | 627 | 81.806 | 621 | 97.435 | 776 | 134.674 |
| 2.a Classe. | 1.050 | 117.009 | 986 | 162.676 | 1.088 | 175.542 | 1.229 | 153.873 | 1.372 | 171.632 | 1.387 | 159.865 |
| Total | 1.477 | 193.466 | 1.424 | 235.336 | 1.690 | 281.012 | 1.856 | 235.679 | 1.993 | 269.067 | 2.163 | 294.539 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| Cavalares e muares. | 1 | 192 | — | — | — | — | 1 | 192 | 7 | 1.272 | 7 | 508 |
| Bovinos | 8 | 1.696 | 1 | 192 | 1 | 379 | 6 | 1.152 | 2 | 504 | 11 | 1.347 |
| Ovinos e caprinos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 476 |
| Suinos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Outros | 24 | 3.636 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 5 | 1.360 | 8 | 2.418 | 10 | 2.169 | 15 | 2.847 | 15 | 3.027 | 22 | 4.638 |
| Mercadorias | 15 | 1.990 | 11 | 925 | 35 | 4.479 | 6 | 1.006 | 115 | 7.214 | 1.300 | 222.084 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 8 | 195 | 2 | 34 | — | — | 1 | 27 | 1 | 20 | 29 | 817 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transporte por conta da Estrada

TODA A RÉDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 106.308 | 7.910.663 | 90.619 | 7.044.670 | 89.153 | 7.144.963 | 96.195 | 5.782.399 | 83.995 | 5.425.634 | 105.222 | 3.386.518 |
| 2.a Classe. | 149.662 | 8.058.244 | 151.827 | 6.036.905 | 149.978 | 9.235.969 | 189.295 | 8.023.656 | 195.250 | 8.598.432 | 157.017 | 11.853.799 |
| Total | 255.970 | 15.968.907 | 242.446 | 15.081.575 | 239.131 | 16.380.932 | 285.490 | 13.606.055 | 279.245 | 14.024.066 | 262.239 | 15.240.317 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares | — | — | — | 167 | — | — | — | — | 4 | 308 | 13 | 1.243 |
| Bovinos. | — | — | 1 | 231 | 1 | 228 | 2 | 28 | 6 | 644 | 5 | 1.152 |
| Ovinos e Caprinos | 6 | 9.042 | 2 | — | — | — | 2 | 454 | 4 | 1.685 | 2 | 228 |
| Suínos | — | 2.301 | — | — | 4 | 513 | 58 | 13.589 | 43 | 5.664 | 9 | 1.459 |
| Outros | 1 | 84 | — | — | — | — | 1 | 120 | 1 | 41 | 4 | 1.005 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 213 | 44.433 | 394 | 90.759 | 235 | 66.257 | 324 | 76.240 | 195 | 47.830 | 218 | 41.320 |
| Mercadorias. | 155.778 | 15008.412 | 137.405 | 13.240.965 | 147.419 | 14.417.487 | 128.924 | 13.525.967 | 131.284 | 9.748.465 | 41.808 | 5.945.860 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 93.251 | 1.988.347 | 91.723 | 2.176.516 | 147.959 | 3.736.633 | 129.771 | 2.907.648 | 130.328 | 3.227.637 | 136.947 | 3.349.204 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transporte por conta da Estrada

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 101.799 | 6.868.873 | 86.007 | 6.029.995 | 84.520 | 6.136.537 | 92.797 | 5.123.953 | 80.479 | 4.771.990 | 103.518 | 2.921.078 |
| 2.a Classe. | 143.665 | 7.291.593 | 143.965 | 7.141.691 | 142.080 | 8.378.555 | 183.382 | 7.315.377 | 188.296 | 7.756.330 | 147.096 | 8.882.105 |
| Total | 245.464 | 14.160.466 | 229.972 | 13.171.686 | 226.600 | 14.515.092 | 276.179 | 12.439.330 | 268.775 | 12.528.320 | 250.614 | 11.803.183 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| Cavalares e muares . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 308 | 12 | 1.201 |
| Bovinos | — | — | 1 | 167 | 1 | 228 | 2 | 28 | 6 | 664 | 5 | 1.152 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 6 | 2.301 | 2 | 231 | — | — | 2 | 454 | 3 | 1.330 | 2 | 228 |
| Suínos | — | — | — | — | 3 | 551 | 58 | 13.589 | 31 | 3.891 | 7 | 1.099 |
| Outros | 1 | 84 | — | — | — | — | 1 | 120 | 1 | 41 | 4 | 1.005 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 193 | 41.552 | 372 | 87.241 | 200 | 62.070 | 245 | 70.182 | 181 | 45.136 | 193 | 36.557 |
| Mercadorias. | 127.819 | 12.191.145 | 104.270 | 9.663.642 | 121.175 | 11.392.032 | 90.311 | 8.156.835 | 96.392 | 6.479.333 | 20.496 | 3.898.571 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 53.168 | 1.380.434 | 37.086 | 827.852 | 67.814 | 1.636.133 | 71.006 | 1.800.416 | 71.405 | 1,954.520 | 56.914 | 1.140.622 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Transporte por conta da Estrada CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classê. | 4.509 | 1.041.790 | 4.612 | 1.014.675 | 4.633 | 1.008.426 | 3.398 | 658.446 | 3.516 | 653.644 | 1.704 | 465.440 |
| 2.a Classe. | 5.997 | 766.651 | 7.862 | 895.214 | 7.898 | 857.414 | 5.913 | 708.279 | 6.954 | 842.102 | 9.921 | 2.971.694 |
| Total | 10.506 | 1.808.441 | 12.474 | 1.909.889 | 12.531 | 1.865.840 | 9.311 | 1.366.725 | 10.470 | 1.495.746 | 11.625 | 3.437.143 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 42 |
| Bovinos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ovinos e caprinos . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 355 | — | — |
| Suinos | — | — | — | — | 1 | 162 | — | — | 12 | 1.773 | 2 | 360 |
| Outros | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 20 | 2.882 | 22 | 3.528 | 25 | 4.187 | 79 | 6.058 | 14 | 2.694 | 25 | 4.763 |
| Mercadorias | 27.959 | 2.817.267 | 33.235 | 3.577.123 | 26.244 | 3.025.455 | 38.615 | 4.369.132 | 34.892 | 3.269.132 | 21.312 | 2.047.279 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 40.083 | 607.913 | 54.637 | 1.348.664 | 80.145 | 2.100.322 | 58.765 | 1.107.233 | 58.923 | 1.273.117 | 80.033 | 2.208.582 |

VIÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos transportes remunerados

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 159.795 | 13.543.509 | 185.789 | 15.185.343 | 200.264 | 17.512.691 | 231.413 | 19.558.002 | 288.876 | 23.401.915 | 335.664 | 25.672.261 |
| 2.a Classe. | 745.056 | 34.191.516 | 886.635 | 39.064.944 | 967.534 | 43.556.369 | 1.121.179 | 51.654.630 | 1.256.924 | 8.027.062 | 1.318.232 | 59.863.679 |
| Total | 904.851 | 47.735.025 | 1.072.424 | 54.250.287 | 1.166.798 | 61.069.060 | 1.352.592 | 71.212.632 | 1.545.800 | 31.428.977 | 1.653.896 | 85.535.940 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | |
| Cavalares. | 1.452 | 137.250 | 1.759 | 180.403 | 2.497 | 231.373 | 3.296 | 354.389 | 3.285 | 289.291 | 3.556 | 361.170 |
| Bovinos. | 18.268 | 5.853.276 | 9.220 | 2.373.349 | 15.054 | 4.456.740 | 9.116 | 2.307.195 | 7.299 | 1.531.559 | 15.696 | 4.906.760 |
| Ovinos e Caprinos. | 1.562 | 221.121 | 1.230 | 174.188 | 1.967 | 421.777 | 1.528 | 226.070 | 1.851 | 279.404 | 2.241 | 365.142 |
| Suínos. | 8.507 | 1.369.082 | 14.824 | 3.203.290 | 21.676 | 4.830.241 | 26.602 | 5.825.573 | 26.424 | 6.436.469 | 27.284 | 7.081.696 |
| Outros. | 967 | 107.491 | 746 | 77.917 | 649 | 63.076 | 922 | 93.815 | 855 | 84.349 | 882 | 92.573 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 5.304 | 543.150 | 5.729 | 634.260 | 5.979 | 719.473 | 6.782 | 854.081 | 7.426 | 972.902 | 8.083 | 1.051.360 |
| Mercadorias | 188.707 | 45.321.690 | 219.861 | 46.563.213 | 246.981 | 58.319.113 | 275.085 | 65.701.728 | 272.993 | 72.808.493 | 252.626 | 66.719.584 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas. | 48.336 | 800.764 | 47.606 | 759.305 | 53.775 | 826.165 | 59.617 | 933.067 | 66.841 | 1.052.140 | 65.900 | 1.120.650 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos Transportes Remunerados

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------|---------|------------|---------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 140.536 | 11.818.902 | 164.633 | 13.354.856 | 173.622 | 15.280.989 | 197.759 | 17.012.992 | 253.264 | 20.495.480 | 300.563 | 22.781.387 |
| 2.a Classe | 682.768 | 31.155.069 | 806.182 | 35.451.050 | 873.720 | 39.410.714 | 1.000.624 | 46.485.381 | 1.121.974 | 52.088.820 | 1.189.656 | 54.295.608 |
| | 823.304 | 42.973.971 | 970.845 | 48.805.915 | 1.047.342 | 54.691.703 | 1.198.383 | 63.498.373 | 1.373.238 | 72.584.300 | 1.490.219 | 77.076.995 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavaleares e muares . . . | 1.144 | 111.394 | 1.341 | 147.345 | 1.857 | 181.819 | 2.236 | 207.660 | 2.361 | 213.949 | 2.583 | 281.155 |
| Bovinos | 13.613 | 4.527.150 | 5.687 | 1.009.214 | 4.829 | 554.098 | 4.098 | 501.350 | 4.299 | 464.170 | 8.607 | 2.293.127 |
| Ovinos e Caprinos | 1.206 | 132.888 | 1.029 | 143.071 | 1.163 | 160.789 | 1.305 | 194.709 | 1.566 | 247.697 | 1.771 | 329.612 |
| Suinos | 8.479 | 1.367.169 | 14.780 | 3.200.716 | 21.617 | 4.826.139 | 25.426 | 5.803.154 | 26.018 | 6.372.613 | 26.945 | 7.034.778 |
| Outros | 807 | 88.019 | 620 | 64.355 | 543 | 52.126 | 742 | 74.407 | 697 | 68.933 | 661 | 70.879 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 4.884 | 500.418 | 5.269 | 593.730 | 5.475 | 672.503 | 6.259 | 801.269 | 6.817 | 907.864 | 7.492 | 989.245 |
| Mercadorias | 158.711 | 39.647.706 | 181.213 | 40.128.497 | 204.576 | 50.037.910 | 223.261 | 54.878.042 | 210.773 | 59.836.584 | 201.505 | 56.101.777 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 34.754 | 573.326 | 34.932 | 555.933 | 40.731 | 632.674 | 45.504 | 768.629 | 48.920 | 788.162 | 50.847 | 865.274 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos transportes remunerados

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|--------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 19.259 | 1.724.627 | 21.126 | 1.830.487 | 26.642 | 2.231.702 | 33.654 | 2.545.010 | 35.612 | 2.906.435 | 35.101 | 2.890.874 |
| 2.a Classe. | 62.283 | 3.036.447 | 80.453 | 3.613.885 | 92.814 | 4.145.655 | 120.555 | 5.169.249 | 134.950 | 5.938.242 | 128.576 | 5.568.071 |
| Total | 81.547 | 4.761.054 | 101.579 | 5.444.372 | 119.456 | 6.377.357 | 154.209 | 7.417.259 | 170.562 | 8.844.677 | 163.677 | 8.458.945 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 308 | 25.856 | 418 | 33.058 | 640 | 49.554 | 1.060 | 146.929 | 924 | 75.342 | 973 | 80.015 |
| Bovinos | 4.655 | 1.326.126 | 3.533 | 1.364.135 | 10.225 | 3.902.642 | 5.018 | 1.805.845 | 3.000 | 1.067.389 | 7.089 | 2.613.633 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 356 | 88.233 | 201 | 31.117 | 804 | 260.988 | 223 | 31.361 | 285 | 31.707 | 470 | 35.530 |
| Suínos. | 28 | 1.913 | 44 | 2.574 | 59 | 4.102 | 176 | 22.419 | 406 | 63.756 | 339 | 46.918 |
| Outros | 160 | 19.472 | 126 | 13.562 | 106 | 10.950 | 180 | 19.408 | 158 | 15.416 | 221 | 21.694 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 420 | 42.732 | 459 | 40.530 | 504 | 46.970 | 523 | 53.712 | 609 | 65.038 | 591 | 62.115 |
| Mercadorias. | 29.995 | 5.673.974 | 38.648 | 6.434.716 | 42.405 | 8.281.203 | 51.823 | 10.843.666 | 62.220 | 12.971.909 | 51.121 | 10.617.807 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 13.582 | 227.438 | 12.674 | 203.372 | 13.042 | 193.491 | 14.113 | 224.438 | 17.921 | 283.978 | 15.053 | 255.376 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos Transportes não Remunerados

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 165.572 | 7.980.126 | 90.907 | 7.116.154 | 89.657 | 7.288.940 | 96.395 | 5.822.855 | 84.794 | 5.565.135 | 105.917 | 3.377.066 |
| 2.a Classe. | 149.853 | 8.068.982 | 151.941 | 8.055.779 | 152.071 | 9.371.879 | 191.686 | 8.212.318 | 198.244 | 8.814.655 | 158.818 | 12.060.610 |
| Total | 256.425 | 16.049.110 | 242.848 | 15.171.933 | 241.728 | 16.660.819 | 289.081 | 14.035.173 | 283.028 | 14.379.790 | 264.735 | 15.637.676 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 37 | 5.253 | 19 | 1.107 | 16 | 1.340 | — | — | 7 | 538 | 13 | 1.243 |
| Bovinos | — | — | 9 | 3.199 | 1 | 228 | 2 | 28 | 6 | 644 | 7 | 1.252 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 6 | 2.301 | 2 | 231 | — | — | 2 | 454 | 4 | 1.685 | 2 | 228 |
| Suínos | — | — | — | — | 4 | 513 | 58 | 13.589 | 43 | 5.664 | 9 | 1.459 |
| Outros | 1 | 84 | — | — | — | — | 1 | 120 | 1 | 41 | 4 | 1.005 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 267 | 58.886 | 424 | 99.110 | 305 | 87.336 | 338 | 80.359 | 232 | 54.722 | 283 | 53.210 |
| Mercadorias. | 155.942 | 16.529.480 | 137.478 | 13.263.547 | 147.513 | 14.439.607 | 128.944 | 12.489.619 | 131.455 | 9.836.326 | 41.649 | 5.954.518 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 93.251 | 1.988.347 | 91.723 | 2.176.516 | 147.967 | 3.736.788 | 129.771 | 2.917.648 | 130.411 | 3.229.985 | 136.949 | 3.349.232 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos transportes não remunerados

S. FRANCISCO E RAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 101.975 | 6.919.958 | 86.251 | 6.094.940 | 84.955 | 6.270.471 | 92.961 | 5.158.689 | 81.141 | 4.892.346 | 104.107 | 3.094.097 |
| 2.a Classe. | 143.843 | 7.301.283 | 144.069 | 7.159.451 | 143.944 | 8.500.303 | 185.324 | 7.464.283 | 190.265 | 7.896.619 | 148.433 | 9.023.802 |
| Total | 245.818 | 14.221.241 | 230.320 | 13.254.391 | 228.899 | 14.770.774 | 278.285 | 12.622.972 | 271.406 | 12.788.965 | 252.540 | 12.117.899 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares. . . | 31 | 4.761 | 13 | 629 | 14 | 1.118 | — | — | 7 | 538 | 12 | 1.201 |
| Bovinos. | — | — | 1 | 167 | 1 | 228 | 2 | 28 | 6 | 644 | 7 | 1.252 |
| Ovinos e Caprinos. . . . | 6 | 2.301 | 2 | 231 | — | — | 2 | 458 | 3 | 1.330 | 2 | 228 |
| Suínos. | 1 | — | — | — | 3 | 351 | 58 | 13.589 | 31 | 3.891 | 7 | 1.099 |
| Outros. | — | 84 | — | — | — | — | 1 | 120 | 1 | 41 | 4 | 1.005 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 241 | 55.110 | 395 | 94.489 | 274 | 81.690 | 254 | 72.865 | 208 | 50.268 | 263 | 47.513 |
| Mercadorias. | 127.982 | 13.712.091 | 104.207 | 9.674.804 | 121.242 | 11.408.791 | 90.329 | 8.163.364 | 96.561 | 6.566.436 | 20.536 | 3.907.119 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas. | 53.163 | 1.380.434 | 37.086 | 827.852 | 67.814 | 1.636.313 | 71.006 | 1.800.416 | 71.488 | 1.956.868 | 56.916 | 1.140.650 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos Transportes não Remunerados
CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 4.597 | 1.060.170 | 4.656 | 1.021.214 | 4.702 | 1.018.469 | 3.434 | 664.166 | 3.643 | 672.789 | 1.810 | 482.969 |
| 2.a Classe. | 6.010 | 767.699 | 7.872 | 896.328 | 8.127 | 871.576 | 6.362 | 748.035 | 7.979 | 918.036 | 10.385 | 3.036.808 |
| Total | 10.607 | 1.827.869 | 12.528 | 1.917.542 | 12.829 | 1.890.045 | 9.796 | 1.412.201 | 11.692 | 1.590.825 | 12.195 | 3.519.777 |
| ANIMAIS | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 6 | 492 | 6 | 478 | 2 | 222 | — | — | — | — | 1 | 42 |
| Bovinos | — | — | 8 | 3.032 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ovinos e Caprinos . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Suínos | — | — | — | — | 1 | 162 | — | — | 1 | 355 | — | — |
| Outros | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 1.773 | 2 | 360 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 26 | 3.776 | 29 | 4.621 | 31 | 5.648 | 84 | 7.494 | 24 | 4.454 | 30 | 5.697 |
| Mercadorias | 27.960 | 2.817.389 | 35.271 | 3.588.743 | 26.371 | 3.030.816 | 38.615 | 4.326.255 | 34.894 | 3.269.890 | 21.313 | 2.047.697 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 54.800 | 1.364.099 | 54.637 | 1.348.804 | 80.153 | 2.100.475 | 58.765 | 1.107.232 | 58.923 | 1.273.117 | 80.330 | 2.208.582 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos transportes efetuados

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|-------------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe. | 266.367 | 21.523.637 | 276.696 | 22.301.497 | 289.921 | 24.801.631 | 327.808 | 25.380.857 | 373.660 | 28.967.050 | 441.581 | 29.249.327 |
| 2.a Classe. | 894.909 | 42.260.498 | 1.038.576 | 47.120.723 | 1.118.805 | 52.928.248 | 1.312.865 | 59.866.948 | 1.455.168 | 66.841.717 | 1.477.050 | 71.924.289 |
| Total | 1.161.276 | 63.784.135 | 1.315.272 | 69.422.220 | 1.408.526 | 77.729.879 | 1.640.673 | 85.247.805 | 1.828.828 | 95.808.767 | 1.918.631 | 101.173.616 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares. . . | 1.489 | 142.503 | 1.778 | 181.510 | 2.513 | 232.713 | 3.296 | 354.389 | 3.292 | 289.829 | 3.569 | 362.413 |
| Bovinos. | 18.288 | 5.853.376 | 9.229 | 2.376.548 | 15.055 | 4.456.968 | 9.118 | 2.307.223 | 7.305 | 1.532.203 | 15.703 | 4.908.012 |
| Ovinos e Caprinos. . . | 1.568 | 223.422 | 1.232 | 174.410 | 1.967 | 421.777 | 1.530 | 226.524 | 1.855 | 281.089 | 2.243 | 365.370 |
| Suínos. | 8.507 | 1.369.082 | 14.824 | 3.203.290 | 21.680 | 4.830.754 | 26.660 | 5.839.162 | 26.407 | 6.442.033 | 27.293 | 7.083.155 |
| Outros. | 968 | 107.575 | 746 | 77.917 | 649 | 63.076 | 923 | 93.935 | 856 | 84.390 | 886 | 93.578 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 5.571 | 602.036 | 6.152 | 733.370 | 6.284 | 806.809 | 7.120 | 935.340 | 7.658 | 1.027.624 | 8.366 | 1.104.570 |
| Mercadorias. | 344.649 | 61.851.160 | 357.339 | 59.826.760 | 394.449 | 72.753.720 | 404.023 | 78.2113.27 | 404.448 | 82.644.819 | 294.475 | 72.674.102 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas. | 141.587 | 2.788.111 | 139.329 | 2.935.821 | 201.740 | 4.562.953 | 189.388 | 3.840.715 | 197.252 | 4.282.125 | 202.849 | 4.469.882 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos transportes efetuados

S. FRANCISCO E FAMAIS

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|--------------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 242.511 | 18.738.860 | 250.914 | 19.449.796 | 258.577 | 21.551.460 | 290.720 | 22.171.681 | 334.405 | 25.387.826 | 404.670 | 25.875.484 |
| 2.a Classe | 826.611 | 38.456.352 | 950.251 | 42.610.510 | 1.017.664 | 47.911.017 | 1.185.948 | 53.949.664 | 1.312.239 | 59.985.439 | 1.338.089 | 63.319.410 |
| Total | 1.069.122 | 57.195.212 | 1.201.165 | 62.060.306 | 1.276.241 | 69.462.477 | 1.476.668 | 76.121.345 | 1.646.644 | 85.373.265 | 1.742.759 | 89.194.894 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 1.175 | 116.155 | 1.354 | 147.974 | 1.871 | 182.237 | 2.236 | 207.660 | 2.368 | 214.487 | 2.595 | 282.356 |
| Bovinos | 13.613 | 4.527.150 | 5.688 | 1.009.381 | 4.830 | 554.326 | 4.100 | 501.378 | 4.305 | 464.814 | 8.614 | 2.294.379 |
| Ovinos e Caprinos . . . | 1.212 | 135.189 | 1.031 | 163.302 | 1.163 | 160.789 | 1.307 | 195.163 | 1.569 | 249.027 | 1.773 | 329.840 |
| Suinos | 8.479 | 1.367.169 | 14.780 | 3.200.716 | 21.620 | 4.826.490 | 26.484 | 5.816.743 | 26.049 | 6.376.504 | 26.952 | 7.035.877 |
| Outros | 808 | 88.103 | 620 | 64.355 | 543 | 52.126 | 743 | 74.527 | 698 | 68.874 | 665 | 71.884 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas. | 5.125 | 555.528 | 5.684 | 688.219 | 5.749 | 754.193 | 6.513 | 874.134 | 7.025 | 958.132 | 7.745 | 1.036.758 |
| Mercadorias | 286.693 | 53.359.797 | 285.420 | 48.803.301 | 325.818 | 61.446.701 | 313.590 | 63.041.406 | 307.334 | 66.403.020 | 222.041 | 60.008.896 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 87.922 | 1.953.760 | 72.018 | 1.383.785 | 108.545 | 2.268.897 | 116.510 | 2.509.045 | 120.408 | 2.725.030 | 107.763 | 2.005.924 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Total dos Transportes Efetuados

CENTRAL DA BAHIA

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------|--------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. | N. | Pass. km. |
| PASSAGEIROS | | | | | | | | | | | | |
| 1.a Classe | 23.856 | 2.784.777 | 25.782 | 2.951.701 | 31.334 | 3.250.171 | 37.088 | 3.209.176 | 39.255 | 3.579.224 | 36.911 | 3.373.843 |
| 2.a Classe | 68.298 | 3.604.148 | 88.325 | 4.510.213 | 100.941 | 5.017.231 | 126.917 | 5.917.284 | 142.929 | 6.856.278 | 138.961 | 8.604.879 |
| Total | 92.154 | 6.588.923 | 114.107 | 7.361.914 | 132.285 | 8.267.402 | 164.005 | 9.126.460 | 182.184 | 10.435.502 | 175.872 | 11.978.722 |
| ANIMAIS | | | | | | | | | | | | |
| | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. | | Cabeça km. |
| Cavalares e muares . . . | 314 | 26.348 | 424 | 33.636 | 642 | 49.776 | 1.060 | 145.929 | 924 | 75.342 | 974 | 80.057 |
| Bovinos | 4.665 | 1.326.126 | 3.541 | 1.367.167 | 10.225 | 3.902.642 | 5.018 | 1.805.845 | 3.000 | 1.067.389 | 7.089 | 2.613.633 |
| Ovinos e caprinos | 356 | 88.233 | 201 | 31.117 | 804 | 260.988 | 223 | 31.361 | 286 | 32.062 | 470 | 35.530 |
| Suínos | 28 | 1.913 | 44 | 2.574 | 60 | 4.264 | 176 | 22.419 | 418 | 65.529 | 341 | 47.278 |
| Outros | 160 | 19.472 | 126 | 13.562 | 106 | 10.950 | 180 | 19.408 | 158 | 15.416 | 221 | 21.694 |
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Bagagens e encomendas . | 446 | 46.508 | 488 | 45.151 | 535 | 52.616 | 607 | 61.206 | 633 | 69.492 | 621 | 67.812 |
| Mercadorias | 57.959 | 8.491.363 | 71.919 | 10.023.459 | 68.676 | 11.312.016 | 90.438 | 15.169.921 | 97.114 | 16.241.799 | 72.434 | 12.665.206 |
| | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras | Numero | Palavras |
| Telegramas | 53.665 | 835.331 | 67.311 | 1.552.036 | 93.195 | 2.293.966 | 72.876 | 1.331.670 | 76.844 | 1.557.095 | 95.085 | 2.493.958 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Especificação do transporte de algumas mercadorias (inclusive as que mais avultaram)

TODA A REDE

| | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| MERCADORIAS | | | | | | | | | | | | |
| Alcool e aguardente | 658 | 147.345 | 705 | 37.035 | 1.178 | 298.995 | 1.318 | 404.824 | 1.162 | 308.237 | 1.117 | 283.787 |
| Algodão | 4.108 | 1.636.025 | 5.732 | 2.380.459 | 8.408 | 3.305.686 | 6.666 | 2.823.400 | 6.065 | 2.474.317 | 6.506 | 2.672.760 |
| Açúcar | 10.237 | 1.881.032 | 12.369 | 1.681.417 | 17.836 | 2.096.520 | 13.773 | 2.118.531 | 13.126 | 2.099.814 | 11.542 | 2.117.505 |
| Arroz | 1.524 | 442.380 | 1.995 | 746.219 | 2.113 | 729.027 | 2.374 | 823.976 | 1.937 | 638.446 | 2.931 | 1.329.939 |
| Batatas | 43 | 8.854 | 66 | 11.733 | 57 | 13.668 | 56 | 12.783 | 49 | 12.888 | 32 | 7.290 |
| Borracha | 1 | 102 | — | — | — | — | 77 | 23.253 | 175 | 84.727 | 9 | 3.838 |
| Cacau | — | — | 1 | 9 | — | — | — | — | 1 | 10 | — | — |
| Castanhas | 2 | 76 | 12 | 829 | 23 | 2.196 | 46 | 4.465 | 30 | 2.614 | 13 | 1.531 |
| Café | 1.180 | 248.921 | 2.500 | 623.518 | 2.089 | 423.280 | 3.732 | 1.093.697 | 4.039 | 1.318.925 | 1.528 | 468.634 |
| Cana | 719 | 11.498 | 508 | 11.432 | 1.177 | 43.568 | 131 | 4.319 | 190 | 11.221 | 196 | 14.949 |
| Carne | — | — | 1 | 49 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 5 | — | — |
| Carvão vegetal . . | 19.124 | 1.364.834 | 20.203 | 1.545.955 | 17.682 | 1.386.487 | 16.158 | 1.266.754 | 12.383 | 989.147 | 10.091 | 810.412 |
| Côcos | 98 | 14.667 | 127 | 19.548 | 131 | 19.452 | 113 | 20.019 | 171 | 23.438 | 583 | 115.235 |
| Couros | 3.720 | 1.492.904 | 3.648 | 1.279.826 | 3.519 | 1.230.460 | 3.439 | 1.156.929 | 3.493 | 1.322.437 | 2.665 | 976.480 |
| Farinha mandioca. | 22.022 | 6.840.428 | 11.961 | 3.048.263 | 10.788 | 2.002.121 | 18.952 | 4.515.419 | 31.575 | 10.296.290 | 9.765 | 1.824.879 |
| Feijão | 7.554 | 1.969.639 | 7.628 | 2.022.173 | 9.501 | 2.559.970 | 12.045 | 3.340.744 | 6.553 | 1.755.873 | 9.555 | 2.470.927 |
| Fumo | 5.309 | 527.895 | 14.378 | 1.471.671 | 11.793 | 1.231.940 | 10.155 | 1.240.400 | 6.983 | 759.623 | 3.675 | 464.810 |
| Lenha | 19.103 | 883.222 | 22.703 | 1.272.011 | 21.582 | 1.407.608 | 25.372 | 1.729.689 | 21.034 | 1.404.939 | 19.253 | 1.240.875 |
| Madeiras | 8.004 | 936.274 | 9.030 | 1.157.784 | 10.681 | 1.543.734 | 14.724 | 2.059.762 | 13.673 | 1.942.922 | 13.877 | 2.370.769 |
| Mamonas | — | — | — | — | 27.314 | 12.770.463 | 24.898 | 10.226.961 | 36.831 | 16.338.705 | 37.772 | 17.634.000 |
| Milho | 9.517 | 2.012.767 | 17.687 | 3.357.079 | 12.859 | 2.537.235 | 14.389 | 3.102.742 | 12.579 | 2.604.371 | 17.754 | 3.611.659 |
| Minerios | 102 | 37.127 | 41 | 16.773 | 31 | 13.666 | 4.822 | 1.640.927 | 629 | 300.728 | 972 | 463.944 |
| Peles | 998 | 393.873 | 918 | 377.876 | 1.019 | 400.865 | 990 | 415.078 | 998 | 431.596 | 662 | 295.705 |
| Sal | 16.568 | 8.296.844 | 14.202 | 6.506.728 | 17.746 | 8.614.000 | 15.574 | 7.209.492 | 17.594 | 8.351.566 | 14.914 | 6.613.917 |
| Tecidos nacionais. | 2.270 | 870.319 | 2.970 | 1.091.483 | 3.525 | 1.318.614 | 3.607 | 1.324.319 | 3.431 | 1.313.402 | 2.552 | 1.015.974 |
| Xarque | 2.296 | 442.970 | 2.124 | 396.671 | 2.432 | 401.901 | 1.996 | 308.737 | 1.147 | 197.809 | 1.002 | 252.541 |
| Outros | 53.550 | 14.861.684 | 68.352 | 17.506.672 | 63.496 | 13.975.654 | 79.676 | 18.854.437 | 77.144 | 17.825.443 | 83.660 | 19.657.224 |
| Total | 188.707 | 45.321.680 | 219.861 | 46.563.213 | 246.981 | 58.319.113 | 275.084 | 65.721.708 | 272.993 | 72.808.493 | 252.626 | 66.719.584 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Especificação dos transportes de algumas mercadorias (inclusive as que mais avultaram)

S. FRANCISCO E RAMAIS

| MERCADORIAS | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| Alcool e aguardente | 467 | 115.110 | 426 | 144 | 962 | 258.517 | 1.051 | 355.608 | 806 | 239.883 | 912 | 241.386 |
| Algodão | 916 | 432.914 | 2.797 | 1.272.834 | 3.906 | 1.596.003 | 3.400 | 1.592.904 | 3.073 | 1.354.796 | 2.317 | 1.094.929 |
| Açucar | 8.921 | 1.637.539 | 11.129 | 1.492.893 | 16.751 | 1.910.738 | 12.678 | 1.921.751 | 12.062 | 1.904.017 | 10.317 | 1.894.809 |
| Arroz | 1.392 | 423.357 | 1.818 | 710.664 | 1.978 | 689.695 | 2.258 | 799.537 | 1.758 | 590.848 | 2.791 | 1.294.443 |
| Batatas | 41 | 8.630 | 52 | 11.296 | 55 | 13.449 | 55 | 12.692 | 48 | 12.807 | 30 | 7.111 |
| Borracha | 1 | 102 | — | — | — | — | 76 | 23.056 | 173 | 83.997 | 9 | 3.838 |
| Cacau | — | — | 1 | 9 | — | — | — | — | 1 | 10 | — | — |
| Castanhas | 2 | 76 | 12 | 829 | 23 | 2.196 | 46 | 4.465 | 30 | 2.614 | 13 | 1.531 |
| Café | 658 | 165.649 | 1.381 | 391.782 | 1.490 | 315.145 | 2.089 | 705.891 | 1.998 | 777.011 | 588 | 207.318 |
| Cana | 719 | 11.498 | 507 | 11.415 | 1.175 | 43.453 | 128 | 4.132 | 73 | 4.076 | 196 | 14.949 |
| Carne | — | — | 1 | 49 | 1 | 3 | 1 | 1 | — | — | — | — |
| Carvão vegetal | 19.124 | 1.364.834 | 20.203 | 1.545.955 | 17.682 | 1.386.487 | 16.157 | 1.266.726 | 12.382 | 989.100 | 10.085 | 809.793 |
| Côcos | 87 | 12.861 | 106 | 15.627 | 116 | 17.835 | 95 | 17.480 | 150 | 21.166 | 553 | 113.658 |
| Couros | 2.756 | 1.226.767 | 2.424 | 930.024 | 2.412 | 907.487 | 2.499 | 871.748 | 2.386 | 991.900 | 1.671 | 670.761 |
| Farinha mandioca | 20.342 | 6.644.093 | 10.781 | 2.741.675 | 9.188 | 1.587.033 | 13.249 | 3.068.337 | 21.375 | 7.921.754 | 4.546 | 906.657 |
| Feijão | 7.080 | 1.918.708 | 7.023 | 1.908.887 | 8.970 | 2.494.249 | 10.770 | 3.110.871 | 5.814 | 1.647.873 | 7.484 | 2.054.845 |
| Fumo | 2.040 | 318.040 | 5.148 | 816.091 | 4.753 | 752.545 | 4.377 | 672.530 | 2.126 | 367.117 | 1.243 | 268.210 |
| Lenha | 18.156 | 851.197 | 21.532 | 1.230.224 | 20.931 | 1.394.448 | 24.780 | 1.718.342 | 20.264 | 1.389.726 | 18.215 | 1.220.918 |
| Madeiras | 6.330 | 503.708 | 6.968 | 662.063 | 7.693 | 816.040 | 11.282 | 1.205.633 | 9.733 | 951.747 | 7.620 | 763.937 |
| Mamonas | — | — | — | — | 25.286 | 12.339.210 | 17.067 | 8.470.746 | 27.998 | 14.250.653 | 32.169 | 16.377.707 |
| Milho | 9.143 | 1.977.996 | 16.028 | 3.272.629 | 11.130 | 2.318.645 | 12.641 | 2.747.966 | 11.212 | 2.290.433 | 16.514 | 3.411.201 |
| Minérios | 77 | 34.506 | 37 | 15.760 | 31 | 13.666 | 4.802 | 1.634.884 | 628 | 300.362 | 963 | 460.947 |
| Peles | 932 | 380.936 | 840 | 359.035 | 935 | 380.347 | 926 | 397.729 | 945 | 416.774 | 607 | 279.232 |
| Sal | 11.861 | 7.217.977 | 9.565 | 5.524.662 | 13.018 | 7.560.582 | 10.973 | 6.184.829 | 12.202 | 7.243.887 | 10.000 | 5.614.444 |
| Tecidos nacionais | 1.646 | 669.308 | 2.217 | 865.456 | 2.566 | 1.008.308 | 2.561 | 999.129 | 2.365 | 979.148 | 1.735 | 748.232 |
| Xarque | 2.100 | 429.149 | 1.906 | 381.617 | 2.307 | 390.361 | 1.891 | 299.861 | 1.112 | 192.999 | 982 | 250.474 |
| Outros | 43.920 | 13.302.751 | 58.251 | 15.966.872 | 51.217 | 11.841.468 | 67.410 | 16.701.544 | 60.059 | 14.911.886 | 69.687 | 17.390.676 |
| Total | 158.711 | 39.647.706 | 181.213 | 40.128.497 | 204.576 | 50.037.910 | 223.361 | 54.878.042 | 210.773 | 59.836.584 | 201.505 | 56.101.777 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Especificação do transporte de algumas mercadorias (inclusive as que mais avultaram)

CENTRAL DA BAHIA

| MERCADORIAS | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|---------------------------|-------------------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. | Tons. | Tons. km. |
| | Alcool e aguardente . . | 191 | 32.235 | 219 | 36.891 | 216 | 40.478 | 267 | 49.216 | 356 | 68.354 | 205 |
| Algodão | 3.192 | 1.203.111 | 2.935 | 1.107.625 | 4.502 | 1.709.683 | 3.266 | 1.230.946 | 2.992 | 1.119.521 | 4.189 | 1.577.831 |
| Açúcar | 1.316 | 243.492 | 1.240 | 188.519 | 1.085 | 185.782 | 1.095 | 197.230 | 1.064 | 195.521 | 967 | 222.696 |
| Arroz | 132 | 19.023 | 177 | 35.555 | 135 | 31.232 | 116 | 24.389 | 179 | 47.598 | 140 | 35.496 |
| Batatas | 2 | 224 | 14 | 437 | 2 | 219 | 1 | 91 | 1 | 81 | 2 | 179 |
| Borracha | — | — | — | — | — | — | 1 | 197 | 2 | 730 | — | — |
| Cacau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Castanhas | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Café | 522 | 83.272 | 1.119 | 231.736 | 599 | 108.135 | 1.643 | 387.806 | 2.041 | 541.914 | 940 | 261.316 |
| Cana | — | — | 1 | 17 | 2 | 115 | 3 | 187 | 117 | 7.145 | — | — |
| Carne | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 5 | — | — |
| Carvão vegetal | — | — | — | — | — | — | 1 | 28 | 1 | 47 | 6 | 619 |
| Côcos | 11 | 1.806 | 21 | 3.921 | 15 | 1.617 | 18 | 2.539 | 21 | 2.272 | 30 | 1.517 |
| Couros | 964 | 266.137 | 1.224 | 349.802 | 1.107 | 323.073 | 940 | 285.181 | 1.107 | 330.537 | 994 | 305.719 |
| Farinha de mandioca . . | 1.680 | 126.335 | 1.180 | 306.588 | 1.600 | 415.088 | 5.703 | 1.447.082 | 10.200 | 2.374.536 | 5.219 | 918.222 |
| Feijão | 474 | 50.931 | 605 | 113.286 | 531 | 65.721 | 1.275 | 229.873 | 739 | 108.000 | 2.071 | 416.082 |
| Jumo | 3.269 | 209.855 | 9.230 | 655.560 | 70.040 | 479.395 | 5.778 | 567.870 | 4.857 | 392.506 | 2.432 | 196.600 |
| Lenha | 947 | 32.025 | 1.171 | 41.787 | 651 | 13.160 | 592 | 11.347 | 770 | 15.213 | 1.038 | 19.957 |
| Madeiras | 1.674 | 432.566 | 2.062 | 495.721 | 2.988 | 727.694 | 3.442 | 854.129 | 3.940 | 991.175 | 6.257 | 1.606.832 |
| Mamonas | — | — | — | — | 2.028 | 431.253 | 7.831 | 1.756.215 | 8.833 | 2.087.052 | 5.603 | 1.256.293 |
| Milho | 374 | 34.771 | 1.659 | 84.450 | 1.729 | 218.590 | 1.478 | 354.776 | 1.367 | 313.938 | 1.240 | 200.458 |
| Minerios | 25 | 2.621 | 4 | 1.013 | — | — | 20 | 6.043 | 1 | 366 | 9 | 2.997 |
| Peles | 66 | 12.937 | 78 | 18.841 | 84 | 20.518 | 65 | 17.349 | 53 | 14.822 | 55 | 16.702 |
| Sal | 4.706 | 1.078.867 | 4.667 | 982.066 | 4.728 | 1.059.418 | 4.601 | 1.024.663 | 5.392 | 1.107.679 | 4.914 | 999.473 |
| Tecidos nacionais | 624 | 201.011 | 753 | 226.027 | 959 | 310.306 | 1.046 | 325.190 | 1.066 | 334.254 | 817 | 267.742 |
| Xarque | 196 | 13.821 | 218 | 15.054 | 125 | 11.540 | 105 | 8.876 | 35 | 4.810 | 20 | 2.067 |
| Outros | 9.630 | 1.558.933 | 10.101 | 1.539.800 | 12.279 | 2.134.186 | 12.266 | 2.062.893 | 17.085 | 2.913.557 | 13.973 | 2.266.548 |
| Total | 29.996 | 5.673.974 | 38.648 | 6.434.716 | 42.405 | 8.281.203 | 51.823 | 10.843.666 | 62.220 | 12.971.909 | 51.121 | 10.617.807 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Trafego — Discriminação geral do custeio — Sextenio de 1933 a 1938.

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Administração Central | | | | | | |
| Pessoal..... | 105:334\$000 | 113:369\$300 | 80:649\$200 | 119:549\$500 | 150:668\$300 | 147:473\$000 |
| Material..... | 4:249\$836 | 5:072\$130 | 5:992\$661 | 5:166\$653 | 6:825\$974 | 18:153\$777 |
| Diversos..... | 2:864\$500 | 3:441\$350 | 2:452\$900 | 788\$500 | 910\$400 | 4:650\$600 |
| Total..... | 112:448\$336 | 121:882\$780 | 89:094\$761 | 125:504\$653 | 158:404\$674 | 170:277\$377 |
| Inspetorias | | | | | | |
| Pessoal..... | 75:221\$338 | 78:840\$153 | 82:531\$141 | 90:430\$612 | 118:506\$017 | 111:191\$020 |
| Material..... | 4:225\$801 | 3:563\$389 | 3:452\$050 | 5:386\$019 | 4:276\$063 | 4:520\$078 |
| Diversos..... | 1:437\$300 | 778\$700 | 886\$000 | 700\$900 | 240\$100 | — |
| Total..... | 80:884\$439 | 83:182\$142 | 86:869\$191 | 96:517\$531 | 123:022\$180 | 115:711\$098 |
| Estações | | | | | | |
| Pessoal — Agentes..... | 402:696\$261 | 415:089\$869 | 435:063\$625 | 476:117\$173 | 1.401:035\$108 | 1.300:785\$308 |
| Fieis, Conferentes e telegrafistas | 397:802\$554 | 396:666\$945 | 416:686\$488 | 494:582\$872 | — | — |
| Manobreiros e Guarda Chaves.. | 246:546\$737 | 249:096\$993 | 254:136\$708 | 260:000\$241 | 124:650\$839 | 61:878\$213 |
| Serventes e Vigias..... | 292:180\$830 | 286:470\$937 | 305:516\$814 | 322:774\$252 | 532:451\$928 | 626:666\$297 |
| Abastecimento..... | 16:121\$109 | 10:257\$215 | 10:519\$248 | 11:000\$624 | 10:294\$350 | 23:151\$094 |
| Material..... | 136:843\$262 | 131:934\$321 | 143:584\$123 | 149:309\$621 | 180:463\$078 | 189:772\$392 |
| Diversos..... | 17:198\$742 | 16:927\$521 | 24:641\$400 | 38:767\$100 | 49:832\$200 | 46:272\$700 |
| Total..... | 1.509:389\$495 | 1.506:443\$801 | 1.590:148\$406 | 1.752:551\$683 | 2.298:727\$503 | 2.248:526\$004 |
| Movimento | | | | | | |
| Pessoal..... | 53:064\$000 | 56:436\$700 | 63:085\$000 | 75:811\$400 | 99:357\$800 | 99:155\$200 |
| Material..... | 1:076\$970 | 1:934\$711 | 1:513\$619 | 1:166\$932 | 2:406\$676 | 1:589\$342 |
| Diversos..... | 553\$800 | 707\$700 | — | — | — | — |
| Total..... | 54:696\$770 | 59:079\$111 | 64:598\$619 | 76:978\$332 | 101:764\$476 | 100:744\$542 |
| Serviço de Trens | | | | | | |
| Pessoal — Chefes de Trens..... | 142:119\$875 | 147:563\$150 | 161:894\$985 | 201:069\$410 | 339:814\$337 | 334:837\$581 |
| Bagageiros, Camareiros e Zela- | 22:293\$836 | 22:203\$373 | 19:632\$461 | 35:294\$525 | 38:464\$041 | 32:742\$083 |
| dadores..... | 221:287\$834 | 216:306\$041 | 220:653\$553 | 266:623\$940 | 352:519\$136 | 431:881\$719 |
| Guarda-Freios..... | 467\$670 | 897\$450 | 679\$920 | 1:160\$875 | 1:585\$200 | 1:297\$130 |
| Abastecimento..... | 15:542\$526 | 16:990\$595 | 17:236\$033 | 20:190\$628 | 32:083\$673 | 19:054\$899 |
| Material..... | 4:165\$310 | 3:915\$750 | 4:353\$800 | 5:085\$800 | 5:417\$500 | 6:263\$700 |
| Diversos..... | — | — | — | — | — | — |
| Total..... | 405:877\$051 | 407:876\$359 | 424:450\$752 | 529:425\$178 | 769:883\$887 | 826:077\$112 |
| Baldeação, carga e descarga, entrega a domicilio | | | | | | |
| Pessoal..... | 2:662\$848 | 1:538\$388 | 1:535\$144 | 2:131\$576 | 2:557\$100 | 3:543\$200 |
| Material..... | 3:074\$529 | 2:075\$782 | 3:016\$483 | 3:368\$282 | 3:511\$995 | 4:049\$283 |
| Diversos..... | — | — | 322\$100 | — | — | — |
| Total..... | 5:737\$377 | 3:614\$170 | 4:873\$727 | 5:499\$858 | 6:069\$095 | 7:592\$483 |
| Indenizações | | | | | | |
| Diversos..... | 3:012\$144 | 3:438\$338 | 4:945\$600 | 3:977\$500 | — | — |
| Aluguéis | | | | | | |
| Pessoal..... | 24:655\$575 | 26:077\$564 | 27:667\$728 | 5:805\$368 | 26:055\$944 | — |
| Diversos..... | 300\$000 | — | — | 16:343\$900 | 880\$000 | 28:854\$000 |
| Total..... | 24:955\$575 | 26:077\$564 | 27:667\$728 | 22:149\$268 | 26:935\$944 | 28:854\$000 |
| Publicações | 2:388\$500 | 1:802\$000 | 413\$000 | 3:595\$000 | 232\$000 | — |
| Despesas Extraordinarias..... | 86\$200 | 20\$000 | 974\$600 | 61\$300 | — | — |
| Total..... | 2.199:475\$887 | 2.213:416\$265 | 2.294:036\$384 | 2.616:260\$503 | 3.485:039\$759 | 3.497:782\$616 |
| RESUMO | | | | | | |
| Pessoal..... | 2.002:454\$467 | 2.020:814\$078 | 2.030:252\$015 | 2.362:352\$368 | 3.197:960\$100 | 3.174:601\$845 |
| Material..... | 165:012\$924 | 161:570\$828 | 174:794\$969 | 184:588\$135 | 229:567\$459 | 237:139\$771 |
| Diversos..... | 32:008\$496 | 31:031\$359 | 38:989\$400 | 69:320\$000 | 57:512\$200 | 86:041\$000 |
| Total Geral..... | 2.199:475\$887 | 2.213:416\$265 | 2.294:036\$384 | 2.616:260\$503 | 3.485:039\$759 | 3.497:782\$616 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Produção de Tração e rendimento das locomotivas durante o sextenio 1933-1938.

| DESIGNAÇÃO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | Diferença 1937 para 1938 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------------|
| (C) | | | | | | | |
| Loco-quilometro | 2:328\$608 | 2:266\$587 | 2:519\$167 | 2:855\$354 | 2:961\$239 | 3:077\$561 | + 3,9 % |
| Veículo-quilometro..... | 13:899\$473 | 13:894\$077 | 14:844\$313 | 16:251\$860 | 16:798\$058 | 17:384\$248 | + 3,5 % |
| (B) | | | | | | | |
| Trens-quilometro | 1:736\$676 | 1:732\$689 | 1:956\$202 | 2:258\$316 | 2:337\$509 | 2:389\$332 | + 3,2 % |
| (A) | | | | | | | |
| Toneladas-quilometro..... | 225:512\$021 | 219:570\$598 | 247:506\$422 | 268:357\$998 | 278:586\$366 | 290:682\$709 | + 3,6 % |
| $\frac{A}{B}$ | | | | | | | |
| Toneladas por trens..... | 129 | 127 | 127 | 119 | 119 | | |
| $\frac{A}{C}$ | | | | | | | |
| Toneladas por locos..... | 97 | 97 | 98 | 94 | 94 | | |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Lubrificantes e estopas — Consumo total

Linha de S. Francisco

| | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| Óleo — Cilindro-litro | 54.484,670 | 45.360,222 | 42.767,250 | 42.391,895 | 44.020,783 | 47.999,050 | 44.750,4 | 50.230,750 | 38.073,025 |
| » — Máquina | 66.154,250 | 60.451,226 | 53.170,824 | 53.314,360 | 54.708,140 | 56.233,850 | 53.270,5 | 58.118,350 | 43.117,300 |
| » — Carro | 110.947,400 | 84.663,000 | 78.193,500 | 70.625,500 | 70.301,000 | 85.270,000 | 99.702,0 | 101.715,000 | 103.097,000 |
| » — Superaquecedor | 3.830,610 | 2.476,690 | 3.082,250 | 1.708,550 | — | 830,300 | 3.567,6 | 5.448,350 | 1.036,750 |
| Total | 235.416,910 | 192.251,138 | 177.159,824 | 168.040,305 | 169.029,923 | 190.333,200 | 201.290,5 | 215.512,450 | 185.324,075 |
| Estopa — quilos | 40.150,750 | 35.688,500 | 31.146,250 | 32.692,700 | 39.640,800 | 45.781,500 | 52.341, | 54.621 | 57.091,000 |

CENTRAL DA BAHIA

| | | | | | | | | | |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|
| Óleo — Cilindro-litros | 4.413,500 | 3.165,000 | 3.091,000 | 4.888,500 | 7.817,000 | 10.444,000 | 6.743,5 | 6.295,250 | 4.920,500 |
| » — Máquina | 12.263,000 | 12.347,000 | 8.431,500 | 9.818,000 | 9.889,500 | 12.908,000 | 11.420,5 | 7.006,750 | 6.622,250 |
| » — Carro | 22.900,000 | 20.290,500 | 12.218,000 | 14.628,500 | 16.990,000 | 23.367,000 | 27.407,5 | 14.180,300 | 21.346,000 |
| » — Superaquecedor | 7.215,500 | 5.170,000 | 4.250,000 | 1.974,000 | — | 525,000 | 4.043,5 | 1.366,500 | — |
| Total | 46.792,000 | 40.792,500 | 27.990,500 | 30.309,000 | 34.696,500 | 47.244,000 | 49.615,0 | 28.846,800 | 32.888,750 |
| Estopa — quilos | 9.780,500 | 9.177,500 | 4.882,000 | 5.982,500 | 8.508,000 | 8.779,000 | 13.073 | 9.369 | 13.257,000 |

RESUMO TODA A REDE

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| Óleos — litros | 282.208,210 | 233.923,638 | 205.150,324 | 198.349,305 | 203.726,423 | 237.577,200 | 230.905,0 | 244.361,250 | 218.212,825 |
| Estopa — quilos | 49.931,250 | 44.866,000 | 36.028,250 | 38.584,200 | 48.148,800 | 54.560,500 | 65.414,5 | 63.990,000 | 70.348,000 |

ESTOPA — TODA A REDE

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Para veículos | 37.607,000 |
| » locomotivas | 4.223,000 |
| » Ofc. truques e diversos | 28.518,000 |
| Total | 70.348,000 |

VIACÃO FERREÁ FEDERAL LESTE BRASILEIRO

LOCOMOÇÃO

Óleos - Consumo - Total Detalhado por Distrito

| LOCAL DO EMPREGO | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|-------------|-------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| (1º) | | | PARA LOCOMOTIVAS—TODOS OS OLEOS | | | | | | |
| 1.º Distrito | 56.636,510 | 45.810,138 | 48.145,324 | 48.065,865 | 46.907,623 | 50.033,900 | 50.421,0 | 56.627,450 | 43.179,075 |
| 2.º > | 23.096,000 | 19.055,000 | 16.414,000 | 18.915,000 | 18.513,000 | 20.380,000 | 15.837,5 | 17.583,000 | 12.727,500 |
| 3.º > | 20.557,000 | 16.122,000 | 16.758,000 | 15.942,640 | 15.482,500 | 19.513,800 | 19.244,0 | 20.787,000 | 13.938,000 |
| 4.º > | 23.477,500 | 17.137,000 | 13.967,000 | 14.072,500 | 16.168,500 | 21.755,500 | 19.827,5 | 12.124,000 | 9.698,250 |
| Total | 123.767,010 | 98.124,138 | 95.284,324 | 96.996,005 | 97.011,623 | 111.683,200 | 105.330,0 | 107.121,450 | 79.542,825 |
| (2º) | | | PARA VEÍCULOS — OLEOS DE CAIXA | | | | | | |
| 1.º Distrito | 68.371,000 | 52.733,000 | 46.491,000 | 45.488,000 | 44.668,000 | 48.161,000 | 51.048,0 | 50.031,500 | 60.309,500 |
| 2.º > | 10.507,000 | 8.795,000 | 6.220,000 | 7.377,000 | 8.874,000 | 10.476,000 | 10.793,0 | 11.006,000 | 10.523,000 |
| 3.º > | 8.715,000 | 8.374,000 | 7.631,000 | 8.617,000 | 9.663,000 | 16.847,000 | 17.773,0 | 18.566,000 | 20.404,000 |
| 4.º > | 15.976,000 | 15.439,000 | 10.752,500 | 13.190,000 | 16.893,000 | 23.084,000 | 27.320,0 | 13.984,800 | 21.346,000 |
| Total | 103.569,000 | 85.341,000 | 71.544,500 | 74.673,000 | 80.098,000 | 98.568,000 | 106.934,0 | 93.588,300 | 112.582,500 |
| (3º) | | | | | | | | | |
| Oficina Dep. Bomb | 54.872,900 | 50.458,500 | 38.321,500 | 26.680,300 | 26.616,800 | | | | |
| > > Óleo Cilindro | — | — | — | — | — | 8.669,500 | 9.227,0 | 11.654,000 | 7.933,000 |
| > > > Máquina | — | — | — | — | — | 8.587,500 | 9.239,0 | 10.071,000 | 6.397,000 |
| > > > Carro. | — | — | — | — | — | 9.487,000 | 20.175,5 | 21.825,500 | 11.757,500 |
| Diversos | — | — | — | — | — | 582,000 | — | 101,000 | — |
| Total | — | — | — | — | — | 27.326,000 | 38.641,5 | 43.651,500 | 26.087,500 |
| Total geral-(1.º) (2.º) (3.º) | 282.208,910 | 233.923,638 | 205.150,324 | 198.349,305 | 203.726,223 | 237.577,200 | 250.905,5 | 244.361,250 | 218.212,825 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

LOCOMOTIVAS

| DISTRITOS | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|--------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|------------------|--------------------|-------------------|
| (1º) | | | OLEO DE VALVULA (CILINDRO) | | | | | | |
| 1.º Distrito | 23.249,650 | 18.505,222 | 18.987,750 | 19.624,205 | 20.610,783 | 21.920,150 | 20.875,4 | 23.107,750 | 19.098,025 |
| 2.º » | 10.928,000 | 9.427,000 | 8.206,500 | 9.344,000 | 9.183,000 | 10.150,500 | 7.921,0 | 8.779,000 | 6.211,000 |
| 3.ª » | 9.416,000 | 6.971,500 | 7.209,000 | 6.752,190 | 6.725,500 | 8.219,900 | 7.860,0 | 8.850,500 | 5.577,000 |
| 4.º » | 3.253,500 | 2.305,000 | 2.082,000 | 4.072,500 | 7.049,000 | 9.483,000 | 5.610,5 | 4.134,750 | 4.174,500 |
| Total | 46.847,150 | 37.268,222 | 36.485,250 | 39.796,895 | 43.568,283 | 49.773,550 | 42.266,9 | 44.872,000 | 35.060,525 |
| (2º) | | | OLEO DE SUPERAQUECEDOR | | | | | | |
| 1.º Distrito | 3.830,610 | 2.476,690 | 3.028,250 | 1.708,550 | — | 830,300 | 3.567,0 | 5.347,350 | 1.036,750 |
| 2.º » | 9.780,500 | 5.170,000 | 4.250,000 | 1.974,000 | — | 525,000 | 4.048,5 | — | — |
| 4.º » | — | — | — | — | — | — | — | 1.366,500 | — |
| Total | 13.611,110 | 7.646,690 | 7.278,250 | 3.682,550 | — | 1.355,300 | 7.611,1 | 6.713,850 | 1.036,750 |
| (3º) | | | OLEO DE MOVIMENTO (MÁQUINA) | | | | | | |
| 1.º Distrito | 29.556,250 | 24.768,226 | 26.129,324 | 26.733,110 | 26.296,840 | 27.283,450 | 25.978,0 | 27.936,850 | 22.977,300 |
| 2.º » | 12.168,000 | 9.628,009 | 8.207,500 | 9.571,000 | 9.330,000 | 10.229,500 | 7.916,0 | 8.558,000 | 6.480,500 |
| 3.º » | 11.141,000 | 9.150,500 | 9.549,000 | 9.190,450 | 8.757,000 | 11.293,900 | 11.384,0 | 11.936,500 | 8.361,000 |
| 4.º » | 10.443,500 | 9.662,000 | 7.635,000 | 8.022,000 | 9.059,500 | 11.747,500 | 10.178,5 | 6.622,750 | 5.523,750 |
| Total | 63.308,750 | 53.208,726 | 51.520,824 | 53.516,560 | 53.443,340 | 60.554,350 | 55.452,0 | 55.054,100 | 43.342,550 |
| (4º) | | | OLEO DE CAIXA | | | | | | |
| 1.º Distrito | — | — | — | — | — | — | — | 235,500 | 67,000 |
| 2.º » | — | — | — | — | — | — | — | 246,000 | 36,000 |
| Total | — | — | — | — | — | — | — | 481,500 | 103,000 |
| Total geral-1.º, 2.º, 3.º e 4.º | 123.767,010 | 98.124,138 | 95.284,324 | 96.996,005 | 97.011,623 | 111.683,200 | 105.330,0 | 107.121,450 | 79.542,825 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

LOCOMOÇÃO

Tração - Custeio detalhado

| CLASSIFICAÇÃO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tração | | | | | | |
| Carreira — Pessoal... | 414:242\$000 | 423:471\$400 | 422:963\$234 | 518:389\$900 | 678:172\$000 | 691:193\$000 |
| Material e diversos.... | 2:965\$480 | 2:080\$964 | 3:742\$970 | 3:915\$828 | 3:929\$888 | 4:347\$926 |
| Combustiveis | | | | | | |
| Lenha | 1.054:031\$028 | 1.047:402\$808 | 1.327:149\$256 | 1.621:303\$244 | 1.866:317\$829 | 1.961:426\$780 |
| Carvão (Óleo combustível).. | | | 30:619\$450 | 5:114\$670 | 30:360\$833 | 23:706\$142 |
| Lubrificação | | | | | | |
| Locomotivas | 118:942\$611 | 80:148\$378 | 143:891\$963 | 137:651\$205 | 146:659\$884 | 146:550\$326 |
| Carros..... | 16:035\$461 | 9:729\$831 | 11:935\$573 | 15:756\$814 | 22:458\$013 | 46:259\$671 |
| Vagões..... | 80:614\$755 | 74:556\$603 | 131:352\$828 | 129:764\$343 | 113:504\$560 | 158:062\$014 |
| Abastecimento d'agua | | | | | | |
| Pessoal | 116:514\$129 | 117:727\$253 | 127:466\$881 | 126:498\$868 | 146:079\$286 | 158:074\$436 |
| Material e diversos.... | 72:220\$058 | 73:643\$863 | 88:663\$581 | 105:100\$180 | 11:972\$606 | 131:705\$748 |
| Total geral..... | 1.875:295\$522 | 1.828:761\$100 | 2.287:785\$736 | 2.663:495\$052 | 3.126:654\$899 | 3.321:326\$043 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Percurso de cada locomotiva em 1938

| LOCOS | PERCURSO KM.º | LOCOS | PERCURSO KM.º | LOCOS | PERCURSO KM.º |
|-----------|------------------|-------|------------------|---------|------------------|
| 1 | 0.000 | 204 | 43.549 | 246 | 29.115 |
| 2 | 3.012 | 205 | 32.536 | 247 | 29.377 |
| 3 | 20.901 | 206 | 39.359 | 248 | 30.329 |
| 4 | 18.110 | 207 | 34.738 | 249 | 20.800 |
| 5 | 18.204 | 208 | 23.998 | 250 | 31.138 |
| 6 | 21.805 | 209 | 39.424 | 251 | 17.891 |
| 7 | 22.556 | 210 | 39.603 | 252 | 26.038 |
| 8 | 19.693 | 211 | 39.342 | 253 | 23.233 |
| 9 | 36.726 | 212 | 38.614 | 254 | 22.033 |
| 10 | 29.151 | 213 | 35.012 | 255 | 40.906 |
| 11 | 19.173 | 214 | 30.806 | 256 | 21.352 |
| 12 | 13.883 | 215 | 34.820 | 257 | 26.138 |
| 13 | 9.086 | 216 | 30.341 | 258 | 33.162 |
| (1) 50 | 19.725 | 217 | 35.835 | 259 | 3.481 |
| (1) 51 | 8.574 | 218 | 24.409 | 260 | 31.209 |
| (1) 52 | 2.222 | 219 | 16.079 | 261 | 25.900 |
| (1) 53 | 15.711 | 220 | 14.988 | 262 | 18.051 |
| 100 | 22.429 | 221 | 29.317 | 263 | 33.124 |
| 101 | 23.057 | 222 | 26.801 | 264 | 36.872 |
| 102 | 33.189 | 223 | 3.335 | 265 | 26.513 |
| 103 | 18.573 | 224 | 11.919 | 266 | 27.566 |
| 104 | 16.503 | 225 | 904 | 267 | 32.747 |
| 105 | 13.743 | 226 | — | 268 | 18.873 |
| 106 | 23.520 | 227 | 18.956 | 269 | 26.180 |
| 107 | 25.053 | 228 | 34.172 | 270 | 26.833 |
| 108 | 23.501 | 229 | 31.080 | 271 | 25.815 |
| 109 | 20.213 | 230 | 23.817 | 272 | 20.109 |
| 110 | 7.064 | 231 | 26.584 | 273 | 26.014 |
| 111 | 26.805 | 232 | 22.067 | 274 | 30.954 |
| 112 | 26.585 | 233 | 30.613 | 275 | 25.914 |
| 113 | — | 234 | 18.244 | 276 | 26.214 |
| 114 | 22.233 | 235 | 29.396 | 277 | 20.926 |
| 115 | 22.618 | 236 | 18.568 | 278 | 32.448 |
| 116 | 23.398 | 237 | 23.503 | 279 | 24.014 |
| 117 | — | 238 | 26.537 | 300 | 31.466 |
| 118 | 27.850 | 239 | 25.547 | 301 | 33.209 |
| 119 | 32.762 | 240 | 26.370 | 302 | 34.020 |
| 120 | 21.750 | 241 | 25.595 | (2) 400 | 34.272 |
| 200 | — | 242 | 22.703 | (2) 401 | 32.553 |
| 201 | 31.433 | 243 | 20.257 | 402 | 23.450 |
| 202 | 36.690 | 244 | 26.554 | 403 | 22.243 |
| 203 | 37.480 | 245 | 32.145 | 404 | 18.451 |
| | | | | 405 | 20.205 |
| Total.... | — | — | — | — | 3.077.561 |

Numero de locomotivas em 31-12-1938 123

« « automotrizes em 31-12-1938 4

Total das unidades de tração 127

Percurso total em 1935 2.519.167 loc. km.

« « « 1936 2.955.354 « «

« « « 1937 2.961.259 « «

« « « 1938 3.077.561 « «

Dif. para mais de 1938 para 1937 116.302 « »

Percurso médio em 1935 21.906 « «

« « « 1936 23.597 « «

» « « 1937 24.076 « «

« « « 1938 24.236 « «

Diferença para mais de 1938 sobre 1937 160 loc. km.

(1) Automotrizes.

(2) Essas locomotivas foram emprestadas pela Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil e devolvidas no começo de 1939.

NOTA:- Dessas 123 locomotivas, apenas a de n.º 1, tipo MOGUL,

de 1884, se acha encostada, aguardando baixa, por não

ser mais possível qualquer reparação economica.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

CONSERVAÇÃO — (Custeio detachado)

LOCOMOÇÃO

| CLASSIFICAÇÃO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| I - Depósitos e reservas | | | | | | |
| Pessoal | 206:705\$629 | 219:769\$700 | 223:293\$043 | 197:740\$361 | 225:691\$081 | 210:353\$583 |
| Material e diversos | 61:044\$612 | 71:823\$379 | 101:716\$907 | 119:850\$668 | 90:355\$088 | 64:015\$793 |
| Total | 269:750\$241 | 291:592\$085 | 325:309\$950 | 317:591\$029 | 316:046\$169 | 274:369\$376 |
| II - Revisão de locomotivas | | | | | | |
| Pessoal | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Material | 3:024\$944 | 3:020\$058 | 4:013\$520 | 4:871\$075 | 4:798\$290 | 3:954\$078 |
| III - Revisão de carros | | | | | | |
| Pessoal | 64:952\$919 | 70:758\$253 | 68:132\$133 | 82:010\$110 | 117:300\$927 | 139:724\$251 |
| Material | 49:694\$677 | 50:354\$841 | 57:709\$940 | 61:763\$287 | 65:244\$171 | 74:546\$231 |
| Total | 114:647\$596 | 121:104\$094 | 125:902\$073 | 143:773\$397 | 182:545\$098 | 214:270\$482 |
| IV - Revisão de vagões | | | | | | |
| Pessoal | 88:984\$614 | 103:630\$461 | 104:962\$654 | 99:294\$231 | 108:312\$791 | 109:107\$395 |
| Material | 83:399\$902 | 103:401\$374 | 127:861\$772 | 123:469\$364 | 95:113\$481 | 110:251\$258 |
| Total | 172:384\$606 | 207:001\$835 | 232:724\$426 | 222:765\$595 | 203:427\$272 | 219:358\$653 |
| V - Limpeza de locomotivas | | | | | | |
| Pessoal | 84:977\$408 | 81:797\$937 | 76:717\$042 | 77:995\$797 | 89:580\$578 | 112:327\$689 |
| Material | 22:448\$363 | 22:510\$091 | 29:261\$840 | 36:772\$942 | 38:069\$403 | 48:569\$664 |
| Total | 107:425\$771 | 104:308\$028 | 105:978\$882 | 114:768\$737 | 127:649\$981 | 158:897\$353 |
| VI - Reparos de conservação | | | | | | |
| Pessoal | 205:621\$360 | 244:700\$525 | 273:414\$235 | 255:529\$498 | 290:021\$392 | 318:488\$771 |
| Material | 111:538\$324 | 152:755\$319 | 132:461\$241 | 156:826\$911 | 148:035\$232 | 135:732\$996 |
| Total | 317:160\$184 | 397:456\$844 | 412:893\$476 | 412:418\$409 | 438:056\$524 | 454:241\$767 |
| VII - Iluminação de locomotivas | | | | | | |
| Pessoal | 3:704\$520 | 5:770\$909 | 8:867\$525 | 12:252\$524 | 16:107\$264 | 22:379\$101 |
| Material | 30:633\$402 | 32:018\$309 | 37:177\$209 | 34:763\$564 | 21:330\$869 | 35:776\$531 |
| Total | 34:337\$922 | 37:719\$218 | 46:044\$734 | 47:016\$069 | 37:433\$133 | 58:152\$722 |
| VIII - Iluminação de carros | | | | | | |
| Pessoal | 12:621\$258 | 18:094\$334 | 15:676\$320 | 18:568\$881 | 17:435\$556 | 21:224\$498 |
| Material | 30:298\$077 | 24:975\$779 | 58:675\$505 | 58:663\$929 | 50:650\$531 | 36:895\$742 |
| Total | 42:919\$335 | 43:070\$113 | 74:352\$325 | 76:232\$810 | 68:086\$087 | 58:120\$240 |
| Total geral | 1.061:850\$599 | 1.205:372\$293 | 1.327:261\$386 | 1.339:435\$120 | 1.378:047\$654 | 1.441:364\$571 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Material de transporte — Carros e vagões

Reparos de conservação e revisão por depósito e reservas

| DESIGNAÇÃO | Calçada | S. Francisco | Aracajú | Bomfim | São Felix | Barracão | Santa Luzia | Barro Vermelho | França | Paraguassú | Cóntendas | Total | |
|------------|------------------|--------------|---------|--------|-----------|----------|-------------|----------------|--------|------------|-----------|-------|--------|
| 1933 { | Carros | 4.505 | 27 | 43 | 60 | 436 | 4 | — | 85 | 128 | 26 | 82 | 5.397 |
| | Vagões | 2.000 | 1.347 | 669 | 1.984 | 955 | 436 | 304 | 976 | 452 | 712 | 549 | 10.384 |
| 1934 { | Carros | 4.692 | 25 | 107 | 103 | 408 | 17 | 14 | 115 | 105 | 30 | 61 | 5.677 |
| | Vagões | 1.338 | 1.632 | 607 | 408 | 1.035 | 479 | 476 | 894 | 423 | 473 | 353 | 9.372 |
| 1935 { | Carros | 4.311 | 30 | 111 | 101 | 370 | 21 | 29 | 236 | 54 | 23 | 23 | 5.309 |
| | Vagões | 1.294 | 1.136 | 615 | 2.194 | 1.026 | 621 | 486 | 910 | 484 | 643 | 279 | 9.658 |
| 1936 { | Carros | 3.646 | 23 | 146 | 72 | 387 | 34 | 35 | 146 | 43 | 21 | 27 | 4.580 |
| | Vagões | 1.226 | 1.012 | 580 | 1.434 | 1.153 | 558 | 618 | 924 | 267 | 559 | 203 | 8.594 |
| 1937 { | Carros | 1.778 | 37 | 119 | 56 | 420 | 29 | 46 | 200 | 2 | 32 | 31 | 2.750 |
| | Vagões | 1.495 | 976 | 467 | 1.482 | 1.231 | 612 | 575 | 769 | 11 | 454 | 158 | 8.230 |
| 1938 { | Carros | 619 | 222 | 173 | 104 | 378 | 87 | 50 | 149 | 1 | 27 | 60 | 1.870 |
| | Vagões | 259 | 1.557 | 588 | 1.887 | 903 | 568 | 817 | 794 | 164 | 444 | 185 | 8.166 |

VIACÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Situação dos carros em 31-12-1938

SÃO FRANCISCO E RAMAIS

| DESIGNAÇÃO | Serie | Efetivo | Em serviço | Em reparação | Aguardando reparação |
|--------------------|-------|---------|------------|--------------|----------------------|
| Administração | A | 7 | 7 | — | — |
| 1ª Classe..... | B | 36 | 36 | — | — |
| 2ª Classe..... | C | 50 | 50 | — | — |
| Mixtos..... | BC | 3 | 3 | — | — |
| Dormitorios..... | D | 9 | 8 | 1 | — |
| Restaurantes..... | R | 14 | 10 | 2 | 2 |
| Chefes de trens... | E | 34 | 34 | — | — |
| Total | | 153 | 148 | 3 | 2 |

CENTRAL DA BAHIA

| | | | | | |
|--------------------|----|-----|-----|---|---|
| Administração | A | 3 | 3 | — | — |
| 1ª Classe..... | B | 11 | 10 | 1 | — |
| 2ª Classe..... | C | 14 | 12 | 2 | — |
| Mixtos | BC | 5 | 5 | — | — |
| Dormitorios..... | D | — | — | — | — |
| Restaurantes..... | R | 3 | 3 | — | — |
| Chefes de trens... | E | 15 | 8 | 1 | 6 |
| Total..... | | 51 | 41 | 4 | 6 |
| Total geral... | | 204 | 189 | 7 | 8 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Situação do Material de Transporte de Mercadorias em 31 de Dezembro de 1938

| DESIGNAÇÃO | VAGÕES DA VIAÇÃO FERREA | | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|------------|-----------|-------------------|------------|-------|
| | Série | Em Serviço | Em reparo | Aguardando reparo | Para baixa | Total |
| Frigorificos | F | 1 | — | — | — | 1 |
| Para canas | K | 76 | — | — | — | 76 |
| Plataformas | L | 191 | 2 | 4 | — | 197 |
| Fechados | M | 390 | 6 | 26 | — | 422 |
| Para animais | N | 83 | 2 | 6 | — | 91 |
| Bordas baixas e altas | O | 124 | 2 | 19 | — | 145 |
| Para pedras | P | 39 | — | — | — | 39 |
| Tanques | V | 45 | 1 | — | — | 46 |
| Para inflamaveis .. | X | 15 | — | 2 | — | 17 |
| Guindastes | Y | 5 | — | — | — | 5 |
| Automoveis de linha | — | 3 | — | — | — | 3 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Demonstrativo da produção geral de locomotivas, carros e vagões por oficinas

LOCOMOÇÃO

| ANOS | OFICINAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | TOTAIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|----------|---|---|-------|----|---|----------|----|----|--------------|-------|-------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|--------------|----|----------|--------------|---|---|--------------|---|--------|-------|---|---|--------|----|-----|----|----|---|---|----|----|---------|-----|-----|
| | Calçada | | | | | | Periperi | | | S. Francisco | | | Aramari | | | Aracaju | | | São Felix | | | | | | PARCIAIS | | | | | | GERAIS | | | | | | | | | | | | | | | |
| | R. G. | | | R. P. | | | C. N. | | | R. G. | R. P. | R. G. | R. P. | R. G. | R. P. | C. N. | R. G. | R. P. | C. N. | R. G. | R. P. | C. N. | (a) R. G. | | | (b) R. P. | | | (c) C. N. | | | a+b+c | | | | | | | | | | | | | | |
| | L | C | W | L | C | W | C | W | L | L | L | L | L | L | C | W | C | W | C | W | L | L | C | L | C | W | L | C | W | L | C | W | L | C | W | | | | | | | | | | | |
| 1934 | — | — | — | — | 15 | — | — | — | — | 8 | — | 15 | 15 | 17 | 133 | 1 | — | 2 | — | 10 | 1 | — | 11 | 16 | 73 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 44 | 33 | 206 | 17 | 16 | 2 | — | 2 | — | 61 | 51 | 208 |
| 1935 | 5 | — | — | 1 | 31 | 2 | — | — | — | 18 | 2 | 29 | 2 | 33 | 220 | 2 | 3 | 9 | — | 12 | 1 | — | 14 | 14 | 80 | 4 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | 78 | 47 | 300 | 10 | 38 | 3 | — | 9 | — | 88 | 94 | 303 |
| 1936 | 3 | 2 | 8 | 2 | 15 | — | — | — | — | 16 | 7 | 29 | 6 | 44 | 244 | 2 | 4 | 8 | 10 | 11 | 6 | — | 11 | 13 | 81 | 6 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 70 | 59 | 333 | 27 | 20 | 4 | — | 8 | 10 | 97 | 87 | 347 |
| 1937 | 8 (1) | — | 3 | 2 | 32 | 4 | — | — | — | 19 (1) | 3 | 32 | 7 | 50 | 280 | 3 | 1 | 3 | 25 | 15 | 2 | — | 16 | 13 | 83 | 1 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | 88 (1) | 63 | 366 | 15 | 37 | 5 | — | 3 | 25 | 103 (1) | 103 | 371 |
| 1938 | 5 | — | — | — | 38 | 8 | — | 29 | 24 | 2 | 36 | 6 | 54 | 271 | — | — | — | 16 | 60 | 12 | 6 | — | 18 | 13 | 85 | 4 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | 95 | 67 | 256 | 19 | 35 | 8 | — | 20 | 80 | 113 | 102 | 364 |

OBSERVAÇÕES: R. G. — Reparos gerais. — R. P. — Reparos parciais. — C. N. — Construções novas. — L. — Locomotivas. — C. — Carros.

W. — Wagões.

(1) Estão incluídos dois reparos feitos em duas automotrizes, em Calçada, e mais dois reparos gerais feitos em dois grandes guindastes a vapor, nas oficinas de Periperi.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Construções de carros e vagões de estrados e armações metálicos, durante o
quatriênio de 1935-1938

LOCOMOÇÃO

| 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 |
|--------------------|-------------|--------------------|----------------|-----------------------------|----------------|-------------------|
| CARROS | Va- gões | CARROS | VAGÕES | CARROS | VAGÕES | CARROS |
| B. 48 (1.a classe) | — | B. 52 (1.a classe) | M. 411 (fech.) | A 11 (Admistra.) | M. 421 (fech.) | E 49 (Bagagem) |
| B. 49 > | — | B. 53 > | M. 412 > | B 54 (1.a classe) | M. 422 > | E 50 > |
| B. 50 > | — | D. 7 (Dormito.) | M. 413 > | C 62 (2.a classe) | M. 423 > | E 51 > |
| B. 51 > | — | E. 44 (Breack) | M. 414 > | C 63 > | M. 424 > | |
| C. 59 (2.a classe) | — | E. 45 (Auxiliar) | M. 415 > | D 8 (Dormitor.) | M. 425 > | |
| C. 60 > | — | E. 46 > | M. 416 > | D 9 > | M. 426 > | E 54 > |
| E. 43 (Breack) | — | E. 47 > | M. 417 > | D 10 > | M. 427 > | E 55 > |
| R. 14 (Restaur.) | — | E. 48 > | M. 418 > | E 49 (Correio e bagagem) | M. 428 > | E 56 > |
| R. 15 > | — | | M. 419 > | | M. 429 > | E 57 > |
| | | | M. 420 > | E 50 (idem) | M. 430 > | C 62 (2.a classe) |
| | | | | R 16 (Restaur.) | M. 431 > | C 63 > |
| | | | | R 17 > | M. 432 > | C 64 > |
| | | | | | M. 433 > | C. 65 > |
| | | | | | M. 434 > | C. 66 > |
| | | | | | M. 435 > | B. 54 (1. classe) |
| | | | | | M. 436 > | B. 56 > |
| | | | | | M. 437 > | B. 58 > |
| | | | | | M. 438 > | D. 9 (Dormito.) |
| | | | | | M. 439 > | D. 10 > |
| | | | | | M. 440 > | R. 17 (Restaur.) |
| | | | | | M. 441 > | R. 18 > |
| | | | | | M. 442 > | R. 19 > |
| | | | | | M. 443 > | |
| | | | | | M. 444 > | |
| | | | | | M. 445 > | |

NOTA: Os carros construídos acima constituem a composição do trem de alumínio, a composição do trem azul e outros diversos carros para trens de suburbio.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Situação das Locomotivas em 31-12-1938

| DESIGNAÇÃO | Linha de S. Francisco e Ramais | | | |
|--------------------|---------------------------------|------------|-----------|-------------------|
| | Efetivo | Em serviço | Em reparo | Aguardando reparo |
| Mogul..... | 1 | — | — | 1 |
| American..... | 2 | 2 | — | — |
| Frairie..... | 2 | 2 | — | — |
| Atlantic..... | 5 | 5 | — | — |
| 2-4-0..... | 2 | 2 | — | — |
| Consolidation..... | 10 | 10 | — | — |
| Ten Wheeled..... | 61 | 54 | 7 | — |
| Pacific..... | 3 | 3 | — | — |
| Mikado..... | 6 | 6 | — | — |
| Automotrizes..... | 4 | 3 | 1 | — |
| Total..... | 96 | 87 | 8 | 1 |
| | Linha Central da Bahia e Ramais | | | |
| 0-6-0..... | 1 | 1 | 1 | — |
| Consolidation..... | 11 | 10 | — | — |
| Ten Wheeled..... | 19 | 19 | — | — |
| Total..... | 31 | 30 | 1 | — |
| Total Geral.... | 127 | 111 | 9 | 1 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

LOCOMOTIVAS (Características)

S. Francisco e Ramais e Central da Bahia

| N. de Matrícula | TIPO | Fabricante | Ano da Fabricação | Mês e ano da entrada em serviço | Bítola | Esforço de tração T. C. 65 pd. $\frac{21}{D}$ | Locomotivas com super-aquecedor | OBSERVAÇÕES |
|-----------------|---------------------|------------|-------------------|---------------------------------|--------|---|---------------------------------|---|
| 1 | Mogul..... | Inglaterra | 1884 | Novº 1913 | 1 m. | 3.215 | — | |
| 2 | Americana.... | » | 1898 | — | » | 3.215 | — | |
| 3 | Centiped..... | Baldwin | 1917 | Agosto 1917 | » | 3.627 | — | |
| 4 | American..... | » | — | Outº 1917 | » | 4.060 | — | |
| 5 | Praire..... | » | 1921 | — | » | 4.734 | — | Loco-tender |
| 6 | »..... | » | 1920 | Janº 1921 | » | 4.734 | — | » » |
| 7 | Atlantic..... | » | 1913 | Outº 1913 | » | 5.778 | Super-aquecedor | |
| 8 | »..... | » | 1913 | » 1913 | » | 5.778 | » » | |
| 9 | »..... | » | 1913 | Março 1914 | » | 5.778 | » » | |
| 10 | »..... | » | 1913 | Janº 1914 | » | 5.778 | » » | |
| 11 | »..... | » | 1913 | Feverº 1914 | » | 5.778 | » » | |
| 12 | »..... | » | 1912 | 1935 | » | — | — | Adquirida pelo Gover. F. em 1935 |
| 13 | Six Weel Switche... | Alemanha | — | 1935 | » | 2.741 | — | » » » » » 1935 |
| 50 | 4—4..... | » | 1928 | Outº 1936 | » | 2.500 | 2 mots. Diezel | Idem, idem em Outubro » » 1936 |
| 51 | 4—4..... | » | 1928 | » 1936 | » | 2.500 | » » Man | Automotriz, Idem, idem em 1936 |
| 52 | 4—4..... | » | 1928 | Junho 1937 | » | 2.500 | » » a gazolina | Idem, idem, idem em 1936 |
| 53 | 4—4..... | » | 1928 | — | » | 2.500 | » » Man | Está sof. compl. reconst. recebendo 2 motores Diezel Mand. de 100/110 HP. |
| 100 | Consolidation.. | » | 1893 | Janº 1927 | » | 3.466 | — | |
| 101 | »..... | » | 1881 | — | » | 5.115 | — | |
| 102 | »..... | » | 1891 | — | » | 4.441 | — | |
| 103 | »..... | » | 1881 | — | » | 5.115 | — | |
| 104 | »..... | » | 1888 | — | » | 5.115 | — | |
| 105 | »..... | » | 1888 | — | » | 5.115 | — | |
| 106 | »..... | » | 1922 | Janº 1923 | » | 5.935 | — | |
| 107 | »..... | » | 1924 | Dezº 1924 | » | 5.935 | — | |
| 108 | »..... | » | 1924 | » 1924 | » | 5.935 | — | |
| 109 | »..... | Belgica | 1925 | » 1925 | » | 6.689 | — | |
| 110 | »..... | » | 1925 | » 1925 | » | 6.689 | — | |
| 111 | »..... | Alemanha | 1913 | Junho 1913 | » | 7.137 | — | |
| 112 | »..... | » | 1913 | » 1913 | » | 7.137 | — | |
| 113 | »..... | » | 1913 | » 1913 | » | 7.137 | — | |
| 114 | »..... | » | 1913 | Abril 1913 | » | 7.137 | — | |
| 115 | »..... | Baldwin | 1913 | Fevº 1915 | » | 7.850 | Super-aquecedor | |
| 116 | »..... | » | 1913 | Outº 1914 | » | 7.850 | » » | |
| 117 | »..... | » | 1913 | » 1914 | » | 7.850 | » » | |
| 118 | »..... | » | 1913 | » 1914 | » | 7.850 | » » | |
| 119 | »..... | » | 1913 | » 1914 | » | 7.850 | » » | |
| 120 | »..... | » | 1913 | Junho 1916 | » | 7.850 | » » | |
| 200 | Ten Wheeled.. | » | 1907 | — | » | 5.115 | — | |
| 201 | »..... | » | 1909 | Julho 1913 | » | 5.023 | — | |
| 202 | »..... | » | 1909 | » 1913 | » | 5.023 | — | |
| 203 | »..... | » | 1909 | » 1913 | » | 5.023 | — | |
| 204 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 205 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 206 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 207 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 208 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 209 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 210 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 211 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.023 | — | |
| 212 | »..... | » | 1909 | — 1913 | » | 5.623 | — | |
| 213 | »..... | » | 1909 | Abril 1922 | » | 5.690 | — | |
| 214 | »..... | » | 1909 | Maió 1922 | » | 5.690 | — | |
| 215 | »..... | » | 1922 | » 1922 | » | 5.690 | — | |
| 216 | »..... | » | 1922 | » 1922 | » | 5.690 | — | |
| 217 | »..... | » | 1922 | Janeiro 1923 | » | 5.690 | — | |
| 218 | »..... | » | 1922 | » 1923 | » | 5.690 | — | |
| 219 | »..... | » | 1922 | » 1923 | » | 5.690 | — | |
| 220 | »..... | » | 1922 | » 1923 | » | 5.690 | — | |
| 221 | »..... | » | 1922 | » 1923 | » | 5.690 | — | |
| 221 | »..... | » | 1922 | » 1923 | » | 5.690 | — | |

| N. de Matricula | TIPO | Fabricante | Ano da Fabricação | Mes e ano da entrada em serviço | Bitola | Esforço de tração T. C, 65 pd $\frac{21}{D}$ | Locomotivas com super-aquecedor | OBSERVAÇÕES |
|-----------------|-------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------------------|-------------|--|---------------------------------|---|
| 223 | Ten Wheeled . . | Belgica | 1924 | 1925 | 1 m. | 5.651 | — | |
| 224 | » » . . | » | 1924 | 1925 | » | 5.651 | — | |
| 225 | » » . . | » | 1924 | 1925 | » | 5.651 | — | |
| 226 | » » . . | » | 1924 | 1925 | » | 5.651 | — | |
| 227 | » » . . | » | 1924 | 1924 | » | 5.651 | — | |
| 228 | » » . . | » | 1924 | 1924 | » | 5.690 | — | |
| 229 | » » . . | » | 1924 | 1924 | » | 5.690 | — | |
| 230 | » » . . | » | 1924 | 1924 | » | 5.690 | — | |
| 231 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 232 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 233 | » » . . | » | 1912 | Outubro 1912 | » | 5.999 | — | |
| 234 | » » . . | » | 1912 | Janeiro 1913 | » | 5.999 | — | |
| 235 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 236 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 237 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 238 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 239 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 240 | » » . . | » | 1912 | Janeiro 1913 | » | 5.999 | — | |
| 241 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 242 | » » . . | » | 1912 | 1912 | » | 5.999 | — | |
| 243 | » » . . | » | 1912 | Dezº 1912 | » | 5.999 | — | |
| 244 | » » . . | » | 1912 | Janeiro 1913 | » | 5.999 | — | |
| 245 | » » . . | » | 1912 | Fevereiro 1913 | » | 5.999 | — | |
| 246 | » » . . | » | 1912 | Dezº 1912 | » | 5.999 | — | |
| 247 | » » . . | » | 1912 | 1913 | » | 5.999 | — | |
| 248 | » » . . | » | 1911-12 | Setembro 1917 | » | 6.500 | — | |
| 249 | » » . . | » | 1911-12 | Agosto 1913 | » | 6.500 | — | |
| 250 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 251 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 252 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 253 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 254 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 255 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 256 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 257 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 258 | » » . . | » | 1911-12 | Outubro 1912 | » | 6.500 | — | |
| 259 | » » . . | » | 1911-12 | Agosto 1912 | » | 6.500 | — | |
| 260 | » » . . | » | 1911-12 | Julho 1912 | » | 6.500 | — | |
| 261 | » » . . | » | 1911-12 | Agosto 1912 | » | 6.500 | — | |
| 262 | » » . . | » | 1911-12 | Julho 1912 | » | 6.500 | — | |
| 263 | » » . . | » | 1911-12 | Agosto 1913 | » | 6.500 | — | |
| 264 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.590 | — | |
| 265 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 266 | » » . . | » | 1911-12 | » 1912 | » | 6.500 | — | |
| 267 | » » . . | » | 1911-12 | » 1913 | » | 6.500 | — | |
| 268 | » » . . | Baldwin | 1913 | Março 1914 | » | 6.598 | Super-aquecedor | |
| 269 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » « | |
| 270 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 271 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » « | |
| 272 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 273 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 274 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 275 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 276 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 277 | » » . . | » | 1913 | » 1914 | » | 6.598 | » » | |
| 278 | » » . . | » | 1913 | Março 1923 | » | 6.598 | » » | |
| 279 | » » . . | » | 1913 | Fevereiro 1923 | » | 6.598 | » » | |
| 300 | Pacific | » | 1923 | » 1923 | » | 7.419 | » » | |
| 301 | » | » | 1923 | » 1936 | » | 7.419 | » » | |
| 302 | » | » | 1923 | » 1936 | » | 7.419 | » » | |
| 400 | Mikado | Schwartz | 1936 | 21/11 | » | 8.424 | » » | |
| 401 | » | Ropff 936 Berlim Alemanha | » » » | 21/11 » » | » » » | 8.424 » » | » » » | As locomotivas 400 e 401 foram devolvidas a Noroeste do Brasil por ordem do Exm. Snr. Ministro da Viação em 1939. |
| 402 | » | » | 1938 | » | » | 8.424 | » » | Adq. pelo Governo Fed. em 1938. |
| 403 | » | » | 1938 | » | » | 8.424 | » » | Idem, idem, idem. |
| 404 | » | » | 1938 | » | » | 8.424 | » » | » » » |
| 405 | » | » | 1938 | » | » | 8.424 | » » | » » » |

VIACÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

LOCOMOÇÃO

1936 — Quadro de Acidentes nas Inspetorias — 1938

| ANOS | Em patcos | | | | | Em quilometros | | | | | Totais | | | | |
|------|-----------|-----|-----|-----|-------|----------------|-----|-----|-----|-------|--------|-----|-----|-----|-------|
| | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Leste | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Leste | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Leste |
| 1936 | 91 | 23 | 12 | 34 | 160 | 287 | 226 | 128 | 169 | 810 | 378 | 249 | 140 | 203 | 970 |
| 1937 | 93 | 29 | 26 | 15 | 163 | 328 | 316 | 211 | 117 | 972 | 421 | 345 | 237 | 132 | 1135 |
| 1938 | 68 | 25 | 25 | 13 | 131 | 227 | 254 | 113 | 104 | 698 | 295 | 279 | 138 | 117 | 829 |

1936 — Quadro da natureza dos acidentes descriminando os distritos — 1938

| ANOS | Descarrilamentos locos | | | | | Descarrilame. veiculos | | | | | Tombamentos | | | | | Abalroamentos | | | | | Trolleys alcançados | | | | | Pessoas alcançadas | | | | | Animais alcançados | | | | |
|------|------------------------|-----|-----|-----|-------|------------------------|-----|-----|-----|-------|-------------|-----|-----|-----|-------|---------------|-----|-----|-----|-------|---------------------|-----|-----|-----|-------|--------------------|-----|-----|-----|-------|--------------------|-----|-----|-----|-------|
| | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total |
| 1936 | 128 | 77 | 36 | 63 | 304 | 209 | 153 | 91 | 93 | 546 | 2 | 2 | 2 | 1 | 7 | 10 | 3 | 1 | 6 | 20 | 3 | 1 | 3 | 3 | 10 | 13 | 4 | 1 | 4 | 22 | 14 | 9 | 6 | 33 | 62 |
| 1937 | 170 | 132 | 39 | 48 | 389 | 209 | 197 | 178 | 63 | 647 | 3 | 6 | 5 | 2 | 15 | 6 | 4 | 4 | 3 | 18 | 1 | 1 | 1 | — | 3 | 16 | 2 | 6 | 2 | 26 | 16 | 3 | 4 | 14 | 37 |
| 1938 | 112 | 74 | 45 | 44 | 275 | 156 | 193 | 80 | 53 | 482 | 1 | — | 3 | 1 | 5 | 2 | 2 | 3 | 1 | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 7 | 3 | 2 | 6 | 18 | 16 | 6 | 4 | 11 | 37 |

1936 — Categorias dos trens — 1938

| ANOS | Passageiros | | | | | Mixtos | | | | | Carga | | | | | Lastro | | | | | Lenha | | | | | Isoladas-Socorros Insp. | | | | | Observações |
|------|-------------|-----|-----|-----|-------|--------|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-------|--------|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|-------|-------------------------|-----|-----|-----|-------|-------------|
| | 1.o | 3.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | |
| 1936 | 44 | 33 | 5 | 1 | 83 | 70 | 54 | 24 | 52 | 200 | 179 | 72 | 91 | 98 | 440 | 7 | 10 | — | 4 | 21 | 25 | 68 | 15 | 9 | 117 | 52 | 12 | 5 | 39 | 108 | |
| 1937 | 49 | 70 | 3 | 2 | 124 | 68 | 92 | 52 | 42 | 254 | 237 | 100 | 160 | 55 | 552 | 2 | 10 | 2 | 2 | 16 | 22 | 63 | 9 | 22 | 116 | 43 | 10 | 11 | 9 | 73 | |
| 1938 | 27 | 46 | 5 | — | 78 | 25 | 39 | 22 | 22 | 108 | 170 | 82 | 99 | 59 | 410 | 33 | 47 | 2 | 2 | 84 | 23 | 57 | 4 | 18 | 102 | 17 | 8 | 6 | 16 | 47 | |

Quadro da categoria dos trens acidentados

| | 1937 | | | | | 1938 | | | | |
|--|------|-----|-----|-----|-------|------|-----|-----|-----|-------|
| | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total |
| Passageiros | 49 | 70 | 3 | 2 | 124 | 27 | 46 | 5 | — | 78 |
| Mixto | 68 | 92 | 52 | 42 | 254 | 25 | 39 | 22 | 22 | 108 |
| Carga | 237 | 100 | 160 | 55 | 552 | 170 | 82 | 99 | 59 | 410 |
| Lastro | 2 | 10 | 2 | 2 | 16 | 33 | 47 | 2 | 2 | 84 |
| Lenha | 22 | 63 | 9 | 22 | 116 | 23 | 57 | 4 | 18 | 102 |
| Loco isolada, inspeção, socorro espera, etc. | 43 | 10 | 11 | 9 | 73 | 17 | 8 | 6 | 16 | 47 |
| Total | 421 | 345 | 237 | 132 | 1.135 | 295 | 279 | 138 | 117 | 829 |

Causas

| ANOS | Linha | | | | | Material | | | | | Trafego | | | | | Ignoradas e Diversas | | | | |
|------|-------|-----|-----|-----|-------|----------|-----|-----|-----|-------|---------|-----|-----|-----|-------|----------------------|-----|-----|-----|-------|
| | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total | 1.o | 2.o | 3.o | 4.o | Total |
| 1936 | 185 | 160 | 96 | 123 | 564 | 92 | 46 | 27 | 16 | 181 | 6 | 1 | 1 | 4 | 12 | 95 | 42 | 16 | 60 | 213 |
| 1937 | 232 | 244 | 174 | 87 | 737 | 80 | 72 | 40 | 21 | 213 | 2 | 2 | 2 | 3 | 9 | 107 | 27 | 21 | 21 | 176 |
| 1938 | 184 | 170 | 91 | 81 | 526 | 48 | 83 | 36 | 15 | 182 | 1 | 6 | — | — | 7 | 62 | 20 | 11 | 21 | 114 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

REPARAÇÃO — CUSTEIO DETALHADO

| CLASSIFICAÇÃO | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| REPARAÇÃO | | | | | | |
| Despesas Gerais — oficinas: | | | | | | |
| Pessoal | 300:184\$732 | 309:623\$695 | 334:887\$829 | 350:238\$612 | 392:415\$607 | 366:365\$444 |
| Material e diversos..... | 195:028\$609 | 196:361\$879 | 273:147\$324 | 285:452\$721 | 328:922\$220 | 313:263\$225 |
| Reparação de locos — Pessoal. | 570:940\$656 | 677:768\$283 | 318:491\$763 | 800:780\$402 | 1.059:508\$542 | 1.111:025\$131 |
| Material e diversos..... | 441:392\$434 | 518:178\$095 | 495:335\$348 | 767:631\$012 | 873:609\$308 | 672:315\$866 |
| Reparação de carros — Pessoal. | 204:490\$353 | 202:124\$334 | 214:766\$835 | 266:999\$076 | 293:698\$598 | 247:493\$791 |
| Material e diversos..... | 160:360\$649 | 194:362\$090 | 328:699\$243 | 428:892\$628 | 497:982\$054 | 473:536\$162 |
| Reparação de vagões — Pessoal. | 200:101\$227 | 198:975\$314 | 258:203\$384 | 259:426\$707 | 306:165\$485 | 296:527\$081 |
| Material e diversos..... | 250:615\$270 | 203:168\$890 | 299:228\$186 | 470:260\$052 | 417:031\$063 | 361:759\$144 |
| Despesas extraordinarias: | | | | | | |
| Pessoal..... | 1:547\$420 | 12:235\$939 | 13:250\$347 | 11:988\$753 | 12:804\$047 | 6:635\$737 |
| Material e diversos..... | 11\$500 | 5:026\$497 | 4:084\$716 | 2:383\$369 | 185\$172 | 3\$525 |
| Total Geral..... | 2.324:672\$850 | 2.517:825\$016 | 3.040:099\$525 | 3.664:103\$332 | 4.182:323\$096 | 3.848:935\$046 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Extensão Quilometrica das Linhas e Ramais em 31-12-1938

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | QUILOMETRAGEM | ESTAÇÕES EXTREMAS |
|---|---------------|-----------------------------------|
| ESTRADA DE FERRO SÃO FRANCISCO E RAMAIS | | |
| Bahia—Alagoinhas | 124.940,000 | Calçada—S. Francisco |
| Agua-Comprida—Buranhem (C. Oeste) | 51.789,400 | Agua-Comprida—Buranhem |
| S. Francisco—Joazeiro | 453.138,000 | S. Francisco—Joazeiro |
| Bomfim—Barra | 208.415,500 | Bomfim—Barra |
| Ramal de Campo Formoso | 9.772,100 | Itinga—Campo Formoso |
| Alagoinhas—Propriá. | 428.057,000 | S. Francisco—Propriá |
| Ramal de Capela | 11.304,200 | Murta—Capela |
| Ramal de Aracajú. | 1.946,600 | Ponta do Triangulo de Aracajú |
| Total | 1.289.362,800 | |
| DESVIOS | | |
| Extensão em toda a linha | 78.358,760 | |
| Total | 1.367.721,560 | |
| ESTRADA DE FERRO CENTRAL DA BAHIA E RAMAIS | | |
| S. Felix—Contendas | 378.506,700 | S. Felix—Contendas |
| Ramal de Monte Cruzeiro. | 1.636,200 | Ponta do Triangulo—Monte Cruzeiro |
| Paraguassú—Itaíba | 41.597,000 | Paraguassú—Itaíba |
| Queimadinhos—Itaeté | 33.733,900 | Queimadinhos—Itaeté |
| S. Felix—Cachoeira (Ponte D. Pedro II) | 1.601,650 | S. Felix—Cachoeira |
| Cachoeira—Feira de S. Anna | 47.073,900 | Cachoeira—Feira S. Anna |
| Conceição—Afligidos | 21.819,900 | Conceição—Afligidos |
| Total | 525.969,250 | |
| DESVIOS | | |
| Extensão em toda a linha | 19.226,000 | |
| Total | 545.969,250 | |
| Extensão em toda a rede | 1.815.332,050 | |
| Extensão total dos desvios | 97.584,760 | |
| Total Geral. | 1.912.916,810 | |

LINHAS

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Empedramento Realizado em 1938.

| Residências | LINHAS | Brilamento re-composto (m) | Extensão britada (m) | Total pelas Residências |
|-------------|---|----------------------------|----------------------|-------------------------|
| 1ª | Bahia — Alagoinhas..... | 21.042 | 14.393 | 14.889 |
| » | Centro — Oeste..... | 420 | 320 | |
| » | Alagoinhas — Barracão..... | 1.652 | — | |
| » | S. Francisco — Santa Luzia... | 1.292 | 176 | |
| | Total..... | | | |
| 2ª | Barracão — Propriá e Ramal de Capela..... | 11.700 | 6.188 | 6.188 |
| | Total..... | | | |
| 3ª | Santa Luzia — Joazeiro..... | 120 | | 416 |
| » | Bomfim Barra de Mundo Novo e Campo Formoso..... | | 416 | |
| | Total..... | | | |
| 4ª | São Felix — Contendas e Ramais..... | 2.223 | | 1.256 |
| | Cachoeira — Feira..... | | 1.256 | |
| | Total..... | | | |
| | Total Geral..... | 38.449 | | 22.749 |

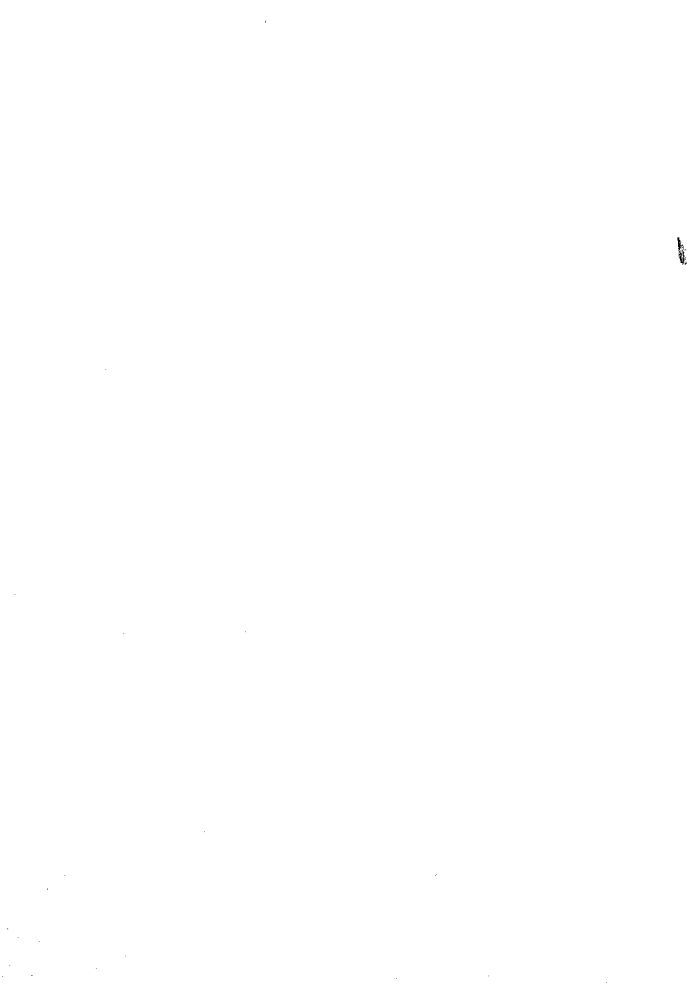
VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Comparativo do emprego de dormentes, trilhos e acessórios durante os anos de
1933 a 1938

| N.º de ordem | Descrição dos materiais | Quantidade total existente nas linhas | Empregados durante os anos de | | | | | | % dos empregados sobre os existentes | | | | | |
|--------------|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
| 1 | Dormentes | 2.643.630 | 184.441 | 231.743 | 206.064 | 251.471 | 271.816 | 352.878 | 6,97 | 8,66 | 7,80 | 9,40 | 10,43 | 13,34 |
| 2 | Trilhos | 372.246 | 142 | 214 | 393 | 1.268 | 8.495 | 19.201 | 0,04 | 0,05 | 0,10 | 0,34 | 2,28 | 5,16 |
| 3 | Parafusos de junção . . . | 1.488.984 | 28.854 | 37.535 | 49.252 | 73.118 | 107.650 | 266.180 | 1,97 | 2,54 | 3,33 | 4,96 | 7,23 | 17,87 |
| 4 | Grampos | 2.160.542 | — | 79.907 | 74.779 | 250.771 | 619.878 | 1.118.475 | — | 21,88 | 20,48 | 68,68 | 69,61 | 51,77 |
| 5 | Tirefonds | 8.413.928 | 29.428 | 61.067 | 31.099 | 15.234 | 1.349 | 1.185 | 0,27 | 0,59 | 0,30 | 0,14 | 0,14 | 0,022 |
| 6 | Talas de junção | 744.492 | 3.866 | 5.832 | 6.074 | 7.684 | 22.564 | 65.113 | 0,53 | 0,79 | 0,82 | 1,04 | 3,03 | 8,74 |

NOTA: — Os elementos acima foram calculados na seguinte base:

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Dormentes | 1.400 p.km. linha |
| Trilhos | 200 » » |
| Talas (pares) | 200 » » |
| Parafusos | 800 » » |
| Tirefonds e grampos | 5.600 » » |



VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Dormentes imprestáveis e substituídos no sextenio de
1933 — 1938

| Anos | Dormentes | 1.a Resi. | 2.a Resi. | 3.a Resi. | 4.a Resi. | Totais |
|------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 1933 | Imprestáveis . | 106.455 | 55.483 | 57.838 | 129.795 | 349.571 |
| | Substituídos. . | 42.519 | 40.463 | 36.097 | 65.362 | 184.441 |
| | Deficit | 63.936 | 15.020 | 21.741 | 64.433 | 165.130 |
| | % | 14,65 | 13,10 | 9,30 | 17,60 | 13,93 |
| 1934 | Imprestáveis . | 104.810 | 65.432 | 56.745 | 127.731 | 354.718 |
| | Substituídos. . | 53.992 | 39.478 | 44.841 | 93.432 | 231.743 |
| | Deficit | 50.818 | 25.954 | 11.904 | 34.299 | 122.975 |
| | % | 14,42 | 15,45 | 9,12 | 17,32 | 14,13 |
| 1935 | Imprestáveis . | 110.981 | 78.577 | 64.213 | 131.455 | 385.226 |
| | Substituídos. . | 46.779 | 28.304 | 45.182 | 85.799 | 206.064 |
| | Deficit | 64.202 | 50.273 | 19.031 | 45.182 | 179.162 |
| | % | 15,27 | 18,56 | 10,32 | 17,82 | 15,35 |
| 1936 | Imprestáveis . | 129.302 | 78.892 | 62.489 | 127.165 | 397.848 |
| | Substituídos. . | 55.214 | 47.752 | 59.682 | 88.823 | 251.471 |
| | Deficit | 74.088 | 31.140 | 2.807 | 38.342 | 146.377 |
| | % | 17,65 | 18,63 | 10,4 | 17,24 | 15,85 |
| 1937 | Imprestáveis . | 170.182 | 58.908 | 79.866 | 127.206 | 436.162 |
| | Substituídos. . | 54.400 | 73.543 | 49.371 | 94.502 | 271.816 |
| | Deficit | 115.782 | 14.635 | 30.495 | 32.704 | 164.346 |
| | % | 21,73 | 12,35 | 11,07 | 16,69 | 15,88 |
| 1938 | Imprestáveis . | 151.864 | 64.053 | 76.494 | 103.781 | 396.192 |
| | Substituídos. . | 98.553 | 88.697 | 66.764 | 98.864 | 352.878 |
| | Deficit | 53.311 | 24.644 | 9.730 | 4.917 | 43.314 |
| | % | 18,52 | 12,96 | 10,10 | 12,69 | 13,66 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Estado da dormentação da linha em Dezembro de 1938

| Residências | Trechos | Extensão quilométrica do trecho | N. de dormen- tes previstos | N. de dormen- tes existentes | N. de dormen- tes para com- pletar 1.630 p. k. | N. de dormen- tes imprestáveis em 31-12-1938 | Total a substituir | o/o de dormen- tes imprestáveis | o/o de emprego complementar |
|------------------|---------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--|--|-----------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 1.a | 1 | 57 | 91.200 | 90.664 | 536 | 9.593 | 10.129 | 10,58 | 0,59 |
| | 2 | 69 | 110.400 | 108.329 | 2.071 | 24.838 | 26.909 | 22,93 | 1,91 |
| | 2/C.O. | 53 | 84.800 | 71.980 | 12.820 | 9.361 | 22.181 | 13,00 | 17,81 |
| | 3/N | 70 | 112.000 | 110.715 | 1.285 | 28.230 | 29.515 | 25,50 | 1,16 |
| | 4/N | 67 | 107.200 | 99.396 | 7.804 | 16.420 | 24.224 | 16,52 | 7,85 |
| | 3/C | 90 | 144.000 | 128.484 | 15.516 | 30.054 | 45.570 | 23,39 | 12,07 |
| | 4/C | 90 | 144.000 | 123.287 | 20.713 | 17.234 | 37.942 | 13,98 | 16,80 |
| Total.. | | 496 | 793.600 | 732.855 | 60.745 | 135.730 | 196.475 | 18,52 | 8,29 |
| 2.a | 5/N | 80 | 128.000 | 120.880 | 7.120 | 14.233 | 21.353 | 11,77 | 5,89 |
| | 6/N | 70 | 112.000 | 105.255 | 6.745 | 16.430 | 23.175 | 15,61 | 6,41 |
| | 7/N | 80 | 128.000 | 125.816 | 2.184 | 17.496 | 19.680 | 13,90 | 1,74 |
| | 8/N | 75 | 120.000 | 108.315 | 11.685 | 11.496 | 23.181 | 10,61 | 10,79 |
| Total.. | | 305 | 488.000 | 460.266 | 27.734 | 59.655 | 87.389 | 12,96 | 6,03 |
| 3.a | 5/C | 90 | 144.000 | 129.217 | 14.783 | 10.398 | 25.181 | 8,05 | 11,44 |
| | 6/C | 90 | 144.000 | 135.111 | 8.889 | 17.571 | 26.460 | 13,00 | 6,58 |
| | 7/C | 93 | 148.800 | 131.928 | 16.872 | 15.931 | 32.803 | 12,11 | 12,79 |
| | 6/F | 70 | 112.000 | 95.042 | 16.958 | 10.547 | 27.515 | 11,11 | 17,84 |
| | 7/F | 70 | 112.000 | 94.519 | 17.481 | 9.109 | 26.590 | 9,64 | 18,49 |
| | 8/F | 78 | 124.800 | 124.800 | — | 8.215 | 8.215 | 6,58 | — |
| Total.. | | 491 | 785.600 | 710.617 | 74.983 | 71.781 | 146.764 | 10,10 | 10,55 |
| 4.a | 3/S | 71 | 113.600 | 95.715 | 17.885 | 8.056 | 25.941 | 8,42 | 18,69 |
| | 4/S | 80 | 128.000 | 104.578 | 23.422 | 18.215 | 41.637 | 17,42 | 22,40 |
| | 5/S | 81 | 129.600 | 109.350 | 20.250 | 19.510 | 39.760 | 17,84 | 18,52 |
| | 6/S | 82 | 131.200 | 120.374 | 10.826 | 9.477 | 20.303 | 7,87 | 8,99 |
| | 7/S | 85 | 136.000 | 129.149 | 6.851 | 12.973 | 19.824 | 5,30 | 5,31 |
| | 8/S | 70 | 112.000 | 94.521 | 17.479 | 15.416 | 32.895 | 16,31 | 18,49 |
| | 9/S | 59 | 94.400 | 86.205 | 8.195 | 10.272 | 18.467 | 11,92 | 9,51 |
| | Total.. | | 528 | 844.800 | 739.892 | 104.908 | 93.919 | 198.827 | 12,69 |
| TODA A REDE. . . | | 1.820 | 2.912.000 | 2.643.530 | 268.370 | 361.085 | 629.455 | 13,66 | 10,15 |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Preço médio de aquisição de dormentes em 1936, 1937 e 1938.

| | 1936 | 1937 | 1938 |
|----------------------------|--------|--------|---------|
| 1ª RESIDENCIA | | | |
| Dormentes de primeira..... | 4\$030 | 4\$016 | 4\$620 |
| » segunda..... | 3\$543 | 3\$623 | 3\$870 |
| » especiais..... | 6\$900 | 6\$900 | 12\$000 |
| 2ª RESIDENCIA | | | |
| Dormentes de primeira..... | 4\$592 | 4\$873 | 4\$949 |
| » segunda..... | 3\$441 | 3\$396 | 3\$387 |
| » especiais..... | 7\$812 | 7\$812 | 9\$375 |
| 3ª RESIDENCIA | | | |
| Dormentes de primeira..... | 3\$162 | 3\$729 | 3\$878 |
| » segunda..... | 2\$312 | 2\$745 | 2\$894 |
| » especiais..... | 8\$217 | 8\$220 | 9\$054 |
| 4ª RESIDENCIA | | | |
| Dormentes de primeira..... | 3\$723 | 3\$369 | 4\$000 |
| » segunda..... | 2\$200 | 2\$445 | 2\$800 |
| » especiais..... | \$ | 6\$750 | \$ |

ESTOQUES EXISTENTES:

| | | |
|--------------------|------------------|---|
| Em 31-12-1935..... | 33.417 dormentes | |
| Em 31-12-1936..... | 61.913 | » |
| Em 31-12-1937..... | 60.552 | » |
| Em 31-12-1938..... | 160.580 | » |

LINHAS

VIACÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Relação das Obras Darte Executadas e em Execução no Ano
de 1938, em conta do custeio

| N. de ordem | DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | Natureza dos Serviços | Despezas Realizadas | OBSERVAÇÕES |
|-----------------------|---|-----------------------|---------------------|-------------|
| 1.a Residencia | | | | |
| 1 | Curral de Serrinha | Reparos | 384\$500 | Andamento |
| 2 | Pontilhão do km. 135 + 188 N. | Reconstrução | 4:194\$533 | Terminado |
| 3 | Cercas de trilhos e arame nas linhas | Construção | 1:494\$577 | Andamento |
| 4 | Pontilhão do km. 1 + 545 | Reparos | 1:693\$980 | Terminado |
| 5 | Cerca lenheiro da estação de S. Francisco | Construção | 4:449\$040 | » |
| 6 | Açude de Agua Fria | Limpeza | 8:169\$992 | » |
| 7 | Abrigo de mercadorias em Calçada. | Pintura | 1:290\$830 | » |
| 8 | Cercas de trilhos patio de Alago-inhas | Construção | 2:106\$030 | » |
| 9 | Pontilhão do km. 22 + 270 | Reparos | 310\$838 | » |
| 10 | Açude de Extrema | » | 652\$600 | » |
| 11 | Caldeira e caixa d'agua de Parafuso | Assentamento | 2:568\$999 | » |
| 12 | Pontilhão do km. 23 | Reparos | 1:866\$000 | » |
| 13 | Ponte do km. 27 rio Cuipe | » | 2:447\$445 | » |
| 14 | Muro e cais do km. 8 ao km. 17. | Reconstrução | 40:041\$922 | Andamento |
| 15 | Pontilhão do km. 3 + 105 | Reparos | 1:610\$630 | Terminado |
| 16 | Ponte do km. 58 + 700 | Red. e reforço | 382\$357 | Andamento |
| 17 | Cercas de trilhos e arame farpado | Construção | 504\$100 | » |
| 18 | Boeiro do km. 5 | Reparos | 1:034\$500 | » |
| 2.a Residencia | | | | |
| 19 | Pontilhão do km. 432 | Reparos | 274\$796 | Terminado |
| 3.a Residencia | | | | |
| 20 | Represa do Itumirim | Limpeza | 2:459\$313 | Terminada |
| 21 | Ponte do km. 484 — ramal de França | Pintura | 245\$030 | » |
| 22 | Açude de Maravilha | Reparos | 479\$297 | » |
| 23 | Ponte do km. 571 — ramal de França | » | 2:757\$803 | » |
| 4.a Residencia | | | | |
| 24 | Boeiro do km. 1 — L. P | Reparos | 321\$191 | Terminado |
| 25 | Ponte D. Pedro II | Conservação | 7:155\$012 | Andamento |
| 26 | Pontilhão do km. 329 | Reparos | 559\$117 | Terminado |
| | | | 89:454\$332 | |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Relação de obras novas e melhoramentos em obras darte executadas
e em execução no ano de 1938.

LINHAS

| N. de ordem | DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | Natureza dos serviços | Despesa | Observações |
|-------------------------|---|-----------------------|--------------|-------------|
| 1.a RESIDENCIA | | | | |
| 1 | Córte de Agua Comprida | Consolidação | 27:113\$285 | Andamento |
| 2 | Ponte do km. 29+103 Rio Joanes. . | Reconstrução | 48:447\$143 | " |
| 3 | Triangulo em Serrinha. | Construção | 6:131\$270 | Terminado |
| 4 | Triangulo em Camassari. | " | 6:121\$426 | Andamento |
| 5 | Linhas do patio de estação de Periperi | Modificações | 6:002\$000 | Terminado |
| 6 | Desvio e instalação da pedreira de Serrinha | Construção | 41:506\$228 | Andamento |
| 7 | Variante de Agua Fria. | Estudos | 3:547\$366 | Terminado |
| 8 | Desvio do km. 199+204 — Catana. . | Construção | 19:561\$083 | Andamento |
| 9 | Ponte do km. 61+477 Rio Jacumirim. | Reconstrução | 39:607\$292 | " |
| 10 | Rampa do km. 49 — Camassari. . . . | Rebaixamento | 9:891\$796 | Terminado |
| 11 | Caixa d'agua de Mata | Construção | 12:867\$729 | Andamento |
| 12 | Córte de Macaco | Diversos | 87:256\$255 | " |
| 13 | Muro e cerca do Lobato. | Construção | 8:213\$324 | " |
| 14 | Boeiros nos kms. 4 e 5. | " | 1:206\$000 | " |
| 15 | Boeiros no patio da estação de Mata. | " | 756\$842 | " |
| 16 | Açude de Agua Fria | Elev. de barragem | 8:169\$992 | Terminado |
| | | | 326:399\$031 | |
| 2.a RESIDENCIA | | | | |
| 17 | Abastecimento dagua em Propriá. . . | Construção | 7:836\$865 | Andamento |
| 18 | Caixa dagua em Aracajú. | " | 10:808\$254 | " |
| 19 | Caixa dagua em Propriá. | " | 14:734\$040 | " |
| 20 | Boeiro do km. 458 | " | 32:093\$048 | " |
| 21 | Triangulo em Rosario. | " | 318\$210 | Terminado |
| | | | 65:790\$417 | |
| 4.a RESIDENCIA | | | | |
| 22 | Caixa dagua de Paraguassú | Construção | 13:223\$889 | Andamento |
| 23 | Caixa dagua de Santa Teresinha. . . | " | 15:347\$584 | " |
| | | | 28:571\$473 | |
| RESUMO | | | | |
| 1.a Residenaia. | | | 326:399\$473 | |
| 2.a " | | | 65:790\$417 | |
| 4.a " | | | 28:571\$473 | |
| | | | 420:760\$921 | |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Relação de obras novas e melhoramentos em edificios executados
e em execução no ano de 1938

LINHAS

| N. de ordem | DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | Natureza dos serviços | Despesa | Observações |
|-----------------------|---|-----------------------|--------------|-------------|
| 1.a RESIDENCIA | | | | |
| 1 | Abrigo de carros em Calçada | Calçamento | 1:672\$000 | Andamento |
| 2 | Abrigo de carros e locomotivas | Construção | 3:931\$311 | Terminado |
| 3 | Casas para trabalhadores em Calçada | Construção de 10 | 9:043\$833 | » |
| 4 | Estação de Alagoinhas | Melhoramentos | 11:986\$608 | » |
| 5 | Estação de Periperi | Construção | 74:850\$202 | » |
| 6 | Abrigo de carros em Aramarí | » | 27:489\$019 | Andamento |
| 7 | Segunda casa de agt. em Calçada | » | 23:872\$077 | » |
| 8 | Casa para tipografia em Calçada | » | 74:676\$109 | » |
| 9 | Posto do Lobato | » | 13:872\$960 | Terminado |
| 10 | Posto de Catana | » | 4:585\$112 | » |
| 11 | Estação de Mata | » | 67:145\$476 | Andamento |
| 12 | Antigo prédio dos Correios | Adaptação | 100:548\$064 | » |
| 13 | Prédio cinema Aramarí | Construção | 916\$020 | Parada |
| 14 | Armazem de cargas em Calçada | Subs. portas | 6:048\$500 | Andamento |
| 15 | Posto Eng.º Oscar Taylor | Construção | 1:231\$148 | » |
| | | | 421:868\$439 | |
| 2.a RESIDENCIA | | | | |
| 16 | Casas para trabalhadores em Tebaida | Construção de 6 | 53:016\$168 | Andamento |
| 17 | Casa da bomba de Rio Comprido | Melhoramento | 1:532\$093 | » |
| 18 | Muro de depósito de Aracajú | Construção | 6:204\$570 | » |
| 19 | Reserva de Barracão | » | 10:010\$774 | » |
| | | | 70:763\$605 | |
| 3.a RESIDENCIA | | | | |
| 20 | Depósitos de locomotivas em Bomfim | Melhoramento | 160\$426 | Terminado |
| 21 | Estação de Santa Luzia | Ampliação | 26:223\$009 | Andamento |
| | | | 26:383\$435 | |
| 4.a RESIDENCIA | | | | |
| 22 | Reserva de Paraguassú | Melhoramento | 10:507\$868 | Andamento |
| 23 | Reserva de Contendas | Construção | 7:603\$277 | » |
| | | | 18:111\$145 | |
| RESUMO | | | | |
| | 1.a Residencia | | 421:868\$439 | |
| | 2.a » | | 70:763\$605 | |
| | 3.a » | | 26:383\$435 | |
| | 4.a » | | 18:111\$145 | |
| | | | 437:126\$624 | |

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO

Custo do material adquirido, por quilometro de linha, em 1938

| Material | Quantidade em Tons. | Custo Unitario | Total por km. de linha |
|------------------------------|---------------------|----------------|------------------------|
| Trilhos de 32,24 kgs/metro.. | 64,488 | 1:009\$000 | 65:060\$320 |
| Talas..... | 2,848 | 1:445\$635 | 4:117\$168 |
| Parafuso c/porcas e arruêlas | | | |
| A. S. K..... | 0,308 | 4:133\$384 | 1:273\$082 |
| (1) Pregos..... | 2,262 | 1:533\$698 | 3:469\$225 |
| Aparelhos de mudança..... | 0,711 | 2:817\$721 | 2:003\$393 |
| Total..... | 70,609 | — | 75:923\$188 |

(1) O calculo da quantidade de pregos foi feito na base de 1.600 dormentes por km. O custo do material é o do Almojarifado.

