

RELATORIO

APRESENTADO AO

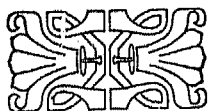
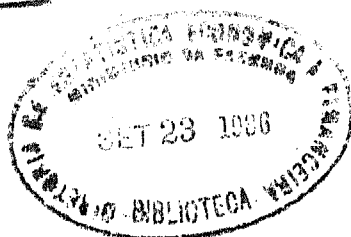
Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

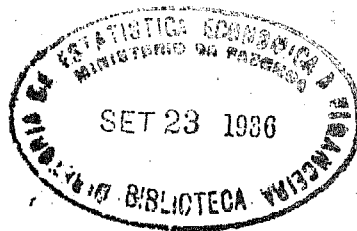
PELO

Dr. José Palhano de Jesus

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

ANNO DE 1921





INTRODUÇÃO (*)

Sr. Ministro

Ao encaminhar a V. Ex. o relatório desta Inspectoria, concernente ao anno de 1921, cabe-me anteceder-lhe de algumas apreciações syntheticas de ordem geral, a exemplo do que tem sido feito nos annos anteriores.

A esperada reforma desta repartição foi finalmente decretada em dezembro de 1921 (Dec. n. 15.157) para entrar em vigor no ultimo dia do anno. Portanto, só no futuro relatório se poderá dizer do acerto das novas disposições allí consignadas, muitas das quaes se limitaram, aliás, a legalisar a situação preexistente de facto. Posso, entretanto, salientar desde já que ella só com alguma demora produzirá os desejados fructos, porquanto nos primeiros tempos da sua vigencia teve a Inspectoria de soffrer as inevitaveis reacções provenientes do aproveitamento, em larga escala, de funcionarios addidos de outras repartições e do adiamento, por motivos especiaes, do preenchimento definitivo dos novos e importantes cargos de chefes de divisão; o isto num periodo de reorganização e de extraordinario labor decorrente, não só do estado de crise em que continuam a debater-se algumas das nossas grandes rêdes ferro-viarias como das difficuldades excepcionaes ligadas a tudo o que concerne o supprimento de dinheiros para as estradas em construcção e em trafego, subordinadas á Inspectoria.

A este ultimo proposito, uma feliz e inesperada circumstancia me permitiu renovar e ampliar as considerações com que encerrei a Introducção ao relatório de 1920. E por ligar excepcional importancia ao assumpto, seja-me licito transcrever aqui o officio em que formulei então o meu pensamento :

« Tenho a honra de restituir a V. Ex. o « Projecto de modificação do regimen de contabilidade publica », organizado pelo digno Director Geral de Contabilidade do Ministerio da Agricultura.

« Como sabe V. Ex., de ha muito nos vimos esforçando por convencer a todos os dirigentes do paiz que urge adoptar uma reforma radical neste particular ; reforma fundamental que torne possivel, mórmente no que respeita os serviços industriaes a cargo do Estado, a completa obediencia á lei, racionalmente formulada e desembaraçada de exigencias contraproducentes, inexequiveis na pratica e

(*) Ver no Apêndice ás Introducções dos relatórios de 1919 e 1920.

que só servem, de facto, para consolidar o que tenho ousado classificar de regimen da mentira official.

« Creio poder affirmar que todos aquelles que lidam com taes serviços sentem, como V. Ex., a necessidade de similhante reforma, que lhes venha poupar o tempo e os ingratos esforços gastos em contornar as exigencias legais para poderem enquadrar nas formulas officiaes documentos relativos a despesas autorizadas e imprescindiveis, honesta e patrioticamente realizadas.

« Além dos embaraços de todo genero que as excessivas formalidades legais, ultimamente aggravadas, trazem aos dirigentes de serviços industriaes do Estado, é notorio o augmento de despesas dellas consequente para o erario publico: de um lado são os fornecedores e empreiteiros que, contando com as longas e fataes demoras de pagamento e com o serviço de juros a que ficam obrigados por tempo indeterminado perante os estabelecimentos bancarios, exigem do Estado preços muito superiores áquelles que costumam offerecer aos particulares; por outro lado é a necessidade de manter-se uma legião de funcionarios burocraticos, incumbidos de examinar, em diversas instanciaes, as minucias de documentos que, entretanto, representam avaliações e classificações que, de necessidade, escapam á fiscalização directa dos que só podem examinar de longe numeros, datas e detalhes secundarios.

« Simplificar, quanto possivel, o mecanismo das distribuições de creditos e dos pagamentos, estabelecendo um regimen racional que se basê na formula — *confiança e responsabilidade* —, é concorrer para baratear e para moralisar ainda mais os serviços industriaes a cargo do Estado.

« Para o espirito lucido e pratico de V. Ex. não tenho necessidade de insistir nestas considerações de ordem geral, mórmente quando rara é a semana em que me não veja na necessidade de appellar para medidas excepcionaes que permittam realizar, embora com grandes atrazos, os pagamentos devidos por trabalhos e fornecimentos concernentes ás estradas de ferro sujeitas a esta Inspectoria.

« O mal tornou-se palpitantemente sensivel e a urgencia de remedio clamorosamente evidente, sobretudo depois que parte das verbas annuaes votadas ou autorizadas pelo Congresso o são sob a forma de « operações de credito », reduzidas á emissão de apolices, cuja realização e conversão em moeda demandam precioso tempo, produzindo insuperaveis embaraços, quotidianamente aggravados pelas inevitaveis demoras.

« Não creio que haja actualmente, no horizonte puramente administrativo, nenhuma medida de character geral cuja importancia supere á do assumpto de que me estou occupando.

« Ora, é justamente quando assim penso, que me vem ás mãos o precioso projecto que tenho a honra de restituir a V. Ex., e no qual vejo traçada com lucidez e competencia uma marcha racional para as distribuições dos creditos votados, realização das despesas correspondentes e rigorosa apuração e prestação de contas.

« O Sr. Mario Barbosa Carneiro, no seu alludido projecto de simplificação racional, entra com a consideração da insufficiencia das arrecadações do Thesouro, que variam e se tornam exiguas em determinadas épocas e em determinados pontos, em confronto com as

despesas previstas para taes épocas e logares ; imagina uma emissão annual provisoria de papel-moeda, correspondente á receita votada e resgatavel com o producto da alludida receita ; propõe um ajuste com o Banco do Brasil, estabelecimento semi-official, para realizár os pagamentos do anno, por intermedio da sua séde central e das suas agencias, mediante cheques especiaes emittidos pelos responsaveis.

« Em materia de realização de despesas, o Ministerio da Fazenda é equiparado a todos os outros, ficando a fiscalização de taes dispendios exclusivamente ao Tribunal de Contas, como se deveria ter feito desde a creação desse alto instituto. A's directorias geraes de Contabilidade dos differentes Ministerios são dadas attribuições importantes, que põem todos os ministros em situação de fiscalizar efficientemente as despesas que correm pelas respectivas pastas, o que hoje não se dá.

« Os pagamentos serão feitos com presteza ; não se justificarão moralmente medidas illegaes, como hoje se dá fatal e frequentemente ; o numero de funcionarios poderá ser reduzido, com augmento de facilidade na apuração das responsabilidades de cada um ; finalmente, baixarão, de modo notavel, os preços das obras custeadas pelo Estado e o das acquisições por elle feitas no mercado.

« Dito isto, só me resta aconselhar a V. Ex. que insista na organização da Commissão que já tive a honra de propor a V. Ex. para o estudo deste magno assumpto. Della faria parte o digno autor do projecto, por indicação do Ministerio da Agricultura : cada um dos outros Ministerios designaria um representante, tirado, de preferencia, dos que lidam directamente com serviços industriaes, havendo tambem um delegado do Tribunal de Contas e outro da Contabilidade do Thesouro Nacional.

« Essa commissão estudaria o projecto em causa e propria o que lhe parecesse mais conveniente para ser apresentado ao Congresso pelo Poder Executivo, ainda no periodo de tempo que resta ao actual Governo. »

Dentro as importantes attribuições da Inspectoria, consagradas pelo novo Regulamento e que ainda não tiveram até aqui plena execução, destaco a que está expressa no art. 1º, letra b) :

« superintender as administrações federaes das estradas de ferro de propriedade da União. »

Esta disposição, mera consagração de um facto já realizado em grande escala e consequencia do justificado desaparecimento da antiga Directoria Geral de Viação da Secretaria de Estado, provocou alguma celeuma, decorrente, quicá, dos termos em que está formulada.

Affigurou-se a alguns que se tratava de realisar uma inconvenientissima e monstruosa centralização, que viria empecer a acção dos directores das estradas administradas pelo Governo Federal.

Ora, isto não está, a meu ver, incluído na expressão — «superintender as administrações», diferente desta outra — «superintender as estradas».

O que se tem em vista é estender e systematisar, melhorando, o que já está em pratica quanto a diversas estradas, situadas no Maranhão, no Piahy, no Rio Grande do Norte, em Pernambuco, em Goyaz, e em Santa Catharina, e sem o menor inconveniente.

Entendo que a descentralização é uma necessidade quanto a acção, de accôrdo com o lema — confiança e responsabilidade — dando liberdade e plena autonomia para os directores de estradas de ferro do Estado.

Reconheço, porém, a necessidade de um centro coordenador, no que respeita ás generalidades, para melhor garantia da convergencia de acção.

Era este papel de centro coordenador que tocava naturalmente á antiga Directoria Geral de Viação, que o não exercia entretanto.

A somma dos encargos que pesam sobre o Ministerio da Viação não permite ao ministro exercer pessoalmente esta importante e indispensavel função no concernente a toda a viação terrestre federal; o principio de divisão do trabalho o leva a confiar-a especialmente a alguem. Isto posto, ninguem, para tanto, em melhores condições do que o inspector federal das Estradas, *funcionario da sua immediata confiança*, nomeado em commissão e com a vantagem de encontrar-se á testa da repartição especialmente incumbida de tratar os assumptos geraes concernentes á viação terrestre; repartição em que existem órgãos permanentes incumbidos da guarda das tradições geraes respectivas.

Na pratica, a impugnada disposição redundava em entregar ao inspector das Estradas, em penultima instancia, o exame de questões que até aqui eram confiadas aos funcionarios da Secretaria ou, quando muito, ao consultor tecnico do Ministerio, igualmente da confiança do ministro, como é o inspector.

Neste assumpto, pois, o que, a meu ver, se torna necessario é vencer as resistencias decorrentes da natural manifestação da lei mecanica de Képler no terreno social.

Um maior gráo de descentralização geral seria entretanto desejavel, dada a immensa extensão do Brasil:

Mas isso só se poderia realizar com proveito, na minha desautorizada opinião, continuando o impulso resultante do abalo republicano de 15 de novembro de 1889, graças ao qual foram as antigas provincias do Imperio constituídas em Estados autonomos.

Eu me explico, voltando ao terreno ferro-viario.

Como já tive occasião de salientar no relatorio anterior, apesar dos preconceitos em contrario, a administração directa de estradas pela União tem augmentado seguidamente e se estende hoje pelos Estados do Maranhão, do Piahy, do Ceará, do Rio Grande do Norte, do Rio de Janeiro, S. Paulo, Minas Geraes, Goyaz, Matto Grosso, Santa Catharina e Districto Federal; as estradas de propriedade da União, arrendadas a companhias ou aos Estados, abrangem grandes rédes, cujas principaes são a do Nordeste (Great Western), a de Léste (réde Bahiana), a do centro (réde Sul Mineira) e a do sul (réde Rio-Grandense) e mais a E. F. Madeira-Mamoré, a E. F. do Paraná, linha do sul de Santa Catharina, a E. F. de Itaquy a S. Borja e, em breve, a E. F. de Bragança, no Pará.

Ao encerrar-se o anno de 1921 registravamos as seguintes kilometragens:

Estradas de propriedade da União

	Em trafego	Em construcção	Total
Administração directa	7.748,700	996,698	8.745.398
Arrendadas	8.561,190	533,749	9.094,939
Total	16.309,890	1.530,447	17.840,337

Emquanto isto, todos os Estados possuem, em conjunto, apenas uns 2.000 kilometros de linhas em trafego, das quaes os 300 kms. do Estado do Pará vão ser adquiridos pela União.

Comparando as linhas de propriedade da União com as que lhe não pertencem, temos:

	Em trafego	Em construcção	Total
União	16.309,890	1.530,447	17.840,337
Particulares e Estados	12.517,820	742,599	13.260,419
Viação ferrea do Brasil em 1921 (1)	28.827,710	2.273,045	31.100,756

Daqui resulta pertencer á União 57,4%, isto é, mais de metade da kilometragem das nossas estradas de ferro, sobrando cerca de 42,6% para as estradas pertencentes ás companhias e aos Estados. Da kilometragem pertencente á União, tem ella sob a sua directa administração 49%, estando arrendadas aos Estados e a companhias 51%; a kilometragem de propriedade dos Estados não excede 7% de toda a rede ferroviaria do paiz.

Si considerarmos ainda que das estradas particulares 3.265 kms. foram construidos e explorados mediante garantia de juros por parte da União, farsc-ha uma idéa de como a viação ferrea do paiz tem pesado e pesa nos cofres federaes, isto é, na bolsa commum aos diversos Estados.

Seria, pois, justo interessar directamente o cofre de cada Estado nos azares da exploração da rede ferroviaria federal correspondente, e isto em maior ou menor escala, conforme as posses de cada um.

Sem isto, o que vemos frequentemente é sahirem exclusivamente da bolsa commum os recursos reclamados por serviços adiaveis, feitos em proveito principal de um determinado membro da collectividade; é buscarem-se nessa bolsa commum os valores necessarios a minorar ou cobrir evitaveis *deficits* de exploração ferroviaria, verificados em beneficio dos contribuintes de uma certa região já melhor beneficiada do que a maioria daquellas que contribuem para cobrir taes *deficits*.

Nem se allegue que a propriedade de tal estrada pertence a toda a collectividade, isto é, á União, pois se trata de bem de raiz, fundamentalmente vinculado ao sólo; o que mostra que essa allegação só teria cabimento em se tratando de estradas capazes de saldos compensadores.

E' neste terreno que me parece necessario dirigir os esforços da descentralização, em complemento da obra de 15 de novembro.

Que continuem a sahir da bolsa commum, segundo o seu destino interno, os recursos para impulsionar o progresso industrial deste ou daquele membro da associação, mas que este não se desinteresse do exito financeiro

(1) Neste computo não se incluem sinão as linhas ferreas destinadas á servidão publica e, ainda assim, com excepção das linhas de bondes.

do empreendimento, já que por si não o pode ou não o quiz levar a termo com os recursos próprios.

Dir-se-á que nem sempre a União encontrará governos capazes como o do Rio Grande do Sul, a quem possa associar-se convenientemente para explorar a propriedade da collectividade dos Estados.

Mas quer me parecer que os governos se tornam melhores necessariamente e tendem a passar a mãos competentes, desde que tenham a pesar-lhes nos hombros a responsabilidade directa, individualizada, da gestão da cousa publica.

O que não me parece conveniente, salvo as excepções que o caso comporta, é continuar a União (a bolsa commun) a assumir de longe a responsabilidade integral da gestão das suas estradas de ferro situadas neste ou naquelle Estado, tendo contra si os interesses locais dos que lucram com as tarifas reduzidas e insufficientes e os que, senhores de posições politicas locais, muito se interessam, não raro, em empregar os amigos, com augmento do parasitismo official, nas estradas de ferro cujos *deficits* o Estado correspondente não tem que supportar directamente e cujos máos serviços só provocam clamores contra as autoridades federaes, cujos chefes, agindo de longe, não soffrem as beneficas reacções de taes clamores como si estivessem em contacto mais directo com os reclamantes.

Assim, a descentralização que imagino mais efficaz consistiria em approximar do publico mais directamente interessado as autoridades responsaveis pela boa gestão das estradas.

E' o que V. Ex. tem procurado realizar no Rio Grande do Sul, em Minas Geraes, em Santa Catharina e no Pará.

Além da estatística geral de todas as estradas de ferro do paiz, se acham actualmente a cargo desta Inspectoria os serviços abaixo enumerados:

a) *Fiscalização das seguintes estradas e rédes ferro-viarias.*

— Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em trafego; réde arrendada a The Great Western of Brasil Ry. Cy., em trafego e com diversos prolongamentos a construir por conta da União; E. F. Colonial de Barreiros a Sertãozinho, em construcção; réde arrendada á Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux del'Est Brésilien, em trafego e com diversos prolongamentos e ligações a construir por conta da União; E. de Ferro Victoria a Minas, em trafego e em construcção; parte da réde a cargo de The Leopoldina Ry. C. Ltd.; prolongamento da Estrada de Ferro Maricá, em trafego; réde Sul Mineira; parte das linhas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação; parte das linhas da Estrada de Ferro Sorocabana; a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy; diversas estradas de ferro colonias no Estado de S. Paulo; réde de viação Paraná-Santa Catharina, inclusive as linhas do Rio do Peixe e Barra Bonita e prolongamento do ramal de Paranapanema, que estão sendo construídas com dinheiro da União; Estrada de Ferro D. Thereza Christina, inclusive os ramaes de Arranguá, Urussanga e Massiambú, dos quaes os dois primeiros em adiantado estado de construcção por conta da União; réde ferroviaria do Rio Grande do Sul; Estrada de Ferro de Quarahim a S. Borja, em trafego; diversas linhas em construcção por conta da União e a cargo

da Companhia Constructora, do Rio Grande do Sul; Estrada de Ferro do Jacuhy.

b) *Exploração do trafego das seguintes estradas* — Estrada de Ferro de S. Luiz a Therezina, Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, com prolongamento e ramal em construção; Estrada de Ferro de Goyaz (antiga secção de Araguay), com o prolongamento em construção; Estrada de Ferro de Santa Catharina.

c) *Construção das seguintes linhas* — Estrada de Ferro Central do Piauhý (antigo ramal de Amarração a Campo Maior), com um pequeno trecho em trafego provisório; Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina; prolongamento da Estrada de Ferro de Cruz Alta, em direcção á foz do Ijuhy.

d) *Fiscalização de serviços electro-technicos.*

Os 16.310 kms. de linhas federaes em trafego se achavam assim distribuidos em 1924:

	Klms.
Linhas arrendadas.	8.561
» administradas pelo Governo	7.749

Estas ultimas se achavam assim distribuidas:

I) Directamente subordinadas á Secretaria da Viação:

a) E. F. Central do Brasil.	2.491
b) E. F. Oeste de Minas	1.929
c) E. F. N. O. do Brasil	1.273
d) E. F. de Therezopolis.	38
Total	5.731

II) Sob a superintendencia da Inspectoria Federal das Estradas	950
III) Sob a superintendencia da Inspectoria de Seccas.	940
IV) Sob a superintendencia da Repartição de Aguas e Obras Publicas.	128

Durante o anno de 1924 estiveram sujeitos á fiscalização da Inspectoria Federal das Estradas 13.596 kms. de linhas em trafego, dos quaes:

	Klms.
Arrendados.	8.561
Concedidos.	5.035

A esphera de acção da Inspectoria de Estradas se estendeu, portanto, a 14.546 kms.

Durante o anno foram inaugurados em linhas dependentes da Inspectoria 240^{km},603, dos quaes tocaram:

71,861	ao territorio da Bahia
45,076	» » de Minas Geraes
38,300	» » » Maranhão.
33,500	» » » Rio Grande do Sul.
29,868	» » » S. Paulo.
22,000	» » » Goyaz.

Além disto a E. F. Central do Brasil inaugurou 32^{km},483 no ramal de Montes Claros (Minas); a E. F. Oeste de Minas, 8^{km},720; a rédo Cearense, 7^{km},044 e a E. F. de Therezopolis, 3^{km},937.

Estrada de Ferro Madeira Mamoré

Em 18 de outubro firmou-se, na Inspectoria, o termo de accôrdo para submeter a arbitramento a liquidação da conta de construcção da estrada, tendo sido escolhido arbitro unico o General Candido Mariano da Silva Rondon, que ainda não entregou o seu laudo.

Achando-se a estrada, desde o começo, em regimen de tarifas provisórias, adoptadas na época das altas cotações da borracha, e não tendo podido o Governo, depois de muitos esforços e de muito boa vontade, conseguir um accordo para a indispensavel redução de fretes, justa e incessantemente reclamada pela região, acabou por mandar adoptar na estrada as novas bases de tarifas, classificações e condições regulamentares que baixaram com a portaria de 7 de janeiro de 1922.

O movimento financeiro da Estrada deixou um *deficit* de \$14:000\$, approximadamente. A receita foi a mais reduzida que a estrada produziu até hoje, e o *deficit* o maior registrado, sendo a principal causa determinante a depreciação da borracha.

Estrada de Ferro de S. Luiz a Therezina

Em 14 de março de 1921 foram inaugurados os ultimos 38^{km},300 que faltavam, na ilha de S. Luiz, para que a estrada pudesse ser entregue ao trafego em toda a sua extensão de 450 kms. pondo em communicacão rapida as capitães dos Estados do Maranhão e Piauhy.

O trafego, desde logo inaugurado a titulo provisório entre aquellas duas afastadas capitães, tem sido mantido com alguma difficuldade; não só devido á falta de consolidacão dos novos atórros construidos em região de intensas precipitações pluvias e a velhos defeitos de construcção, como principalmente á importante solução de continuidade representada pelo canal dos Mosquitos, onde se fazem penosas baldeações, em terreno vasoso e de pessimas condições hygienicas.

Entretanto, após concurrencia administrativa, a que foram convidadas a comparecer muitas e importantes emprezas, confiou o Governo o fornecimento e montagem da ponte «Benedicto Leite», sobre aquelle canal, á firma Bromberg & Companhia, que está em actividade, devendo a viga encomendada na Allemanha aportar ao Maranhão dentro em alguns mezes.

Ligações Ferro-Viarias em Therezina

O conjunto de obras concernentes á ligacão, em Therezina, das E. F. S. Luiz a Therezina, Crathéis a Therezina e Petrolina a Therezina, projectado pela Commissão Constructora desta ultima, foi contractado (dec. 14.823, de 24 de maio de 1921) com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, antiga concessionaria da pequena E. F. de Caxias a Cajazeiras, adquirida pelo Governo e incorporada á E. F. S. Luiz a Caxias, de que era o prolongamento.

A Companhia já tem executado parte dos serviços de terraplenagem e se prepara para emprehender as duas importantes obras constituídas pelas grandes pontes metallicas a serem lançadas sobre os rios Parnahyba e Poty.

Estrada de Ferro Central do Piauí

Proseguiram regularmente os trabalhos de construção, estando muito adiantado o preparo do leito até Piracuruca, kilometro 148, esperando o Governo poder levar o trafego da estrada até aquella cidade ainda no decurso do corrente anno, o que depende do assentamento de 65 kilometros de trilhos.

Procede-se ao reconhecimento de uma variante entre aquelle ponto e Campo Maior, passando por Peripery.

Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

Os serviços do trafego correram regularmente, tendo sido transferido para a parada provisoria de Natal, junto ás installações da Great Western, o serviço de mercadorias que, até então, se effectuava na estação de Corôa, na margem opposta do Potengy, com o onus do transporte fluvial na travessia do rio.

Foi, em dezembro, atacada a construção da linha de contorno de Natal, destinada a ligar a estrada á esplanada Silva Jardim, onde estão construidas ha muitos annos, a estação central, depositos de vehiculos e officinas.

A utilização destas já começou, graças á montagem ahi de algumas machinas operatrizes e da utilização das linhas de bondes para transporte de material rodante.

A administração da estrada reclama a proxima restituição da estação e dos depositos, que foram cedidos provisoriamente á Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas, o que parece razoavel, visto como a linha de contorno devera ficar concluida no corrente anno.

Em 1921 foram concluidos os primeiros 27 kilometros do ramal de Macáu, a partir de Lages, os quaes foram entregues ao trafego no começo deste anno.

Foram feitos estudos especiaes no prolongamento da estrada, por Curraes Novos, afim de se decidir sobre a conveniencia de proseguir nos trabalhos iniciados pela antiga empreiteira, a Companhia de Viação e Construções, modificadas convenientemente as condições technicas.

Resultou a decisão de se retomar o antigo projecto de construção por Angicos, aproveitando as obras já realizadas no prolongamento por Curraes Novos para um simples ramal, que será terminado no corrente anno e que, além do mais, será vanjosamente utilizado no transporte de materiaes para as grandes barragens do Nordeste, a cargo da Inspectoria de Obras Contra as Seccas.

De Lages em direcção a Angicos já ha 45 kilometros de leito, em adiantado estado de construção, abandonado desde 1911 quando o Governo resolveu mudar o traçado do prolongamento.

Esse leito foi aproveitado por uma estrada de rodagem (da Inspectoria de Seccas) cujo prolongamento deve ser suspenso quanto antes, ao que parece, visto como não aproveitará á estrada de ferro que, segundo o resolvido, retomará o antigo projecto de prolongamento para Caicó.

Estrada de Ferro Petrolina a Therezina

A estrada apresentava, em 31 de dezembro, a partir de Petrolina, uma extensão de 43 kilometros com trilhos assentados, estando em preparo do leito quasi concluido os 17 kilometros seguintes, atacados por administração.

Os 110 kilometros que se seguem, até o kilometro 170, estão atacados pelo systema de tarefas.

Estrada de Ferro de Alagoás

Foram iniciados no segundo semestre de 1921 e proseguiram regularmente os serviços de exploração desta pequena via-ferrea de cerca de 150 kilometros destinada a ligar a rêde de viação federal da Bahía com a que está arrendada a The Great Western of Brasil Company.

Fez-se o reconhecimento de uma longa variante do traçado, concluindo-se pela superioridade do que fôra preconizado antes pela Commissão e que parte de Cajueiro e se dirige a Collegio, por Anadia.

Os trabalhos de campo estão prestes a terminar.

Great Western of Brasil Railway Company

O trafego desta importante rêde ainda não pôde ser regularizado apesar da ultima reforma do contracto; isto em grande parte devido ás precarias condições financeiras da Companhia que se aggravaram em 1921, apesar dos augmentos de tarifa concedidos pelo Governo.

As linhas e o material rodante estão, de ha muito, a exigir grandes melhoramentos e avultadas despesas extraordinarias, a que não podem occorrer, em tempo, as rendas insufficientes da exploração da rêde.

Tentado um novo augmento de tarifas no fim do anno passado, não foi possivel, entretanto, leval-o a effeito, devido á forte opposição dos contribuintes.

A situação dos serviços está a reclamar medidas promptas e radicaes (que dependem de autorização legislativa) para as quaes se está tratando de apurar qual o capital invertido na rêde pela arrendataria.

Duas soluções se apresentam: ou resgatar desde já parte das estradas, cujo capital deveria ser amortizado lentamente num largo periodo de tempo, aliviando assim o contribuinte local de concorrer para isso com augmentos novos de tarifas; ou rescindir o contracto.

A primeira solução parece não ser, por si só, sufficiente; pois, mesmo assim aliviada, seria preciso que a Companhia se achasse em condições de levantar immediatamente um grande emprestimo para compra de material e reparações urgentes, o que parece demandar a intervenção do credito do Estado.

A rescisão immediata seria medida precipitada; de sorte que a outra solução deveria antes consistir na occupação contractual da rêde a titulo provisório. Isto feito, providenciaria o Governo directamente quanto aos melhoramentos urgentes, reclamados, abrindo para isso uma conta especial, enquanto proseguissem as negociações para a rescisão ou revisão do contracto.

Rêde de Viação Federal da Bahia

A situação desta vasta rêde ferro viaria (2.028 kilometros em trafego), igualmente importante, e em que a Companhia arrendataria não construiu estradas com capitaes seus, como succede no caso da Great Western, — é ainda mais precaria do que a da precedente.

De anno a anno se accumulam os *deficits* da exploração, allegando a ardataria que os lucros de contrucção não bastam para equilibrar suas finanças, apezar das novas e sensiveis vantagens concedidas na ultima e recente revisão de contracto.

Um esforço extraordinario tambem se impõe neste caso, em que o serviço publico confiado á Companhia muito deixa a desejar.

Urge encarar de frente a situação que a Companhia declara ser-lhe igualmente insupportavel.

Como solução, parece indicavel fazer-se reverter para o melhoramento da rêde em trafego a maior parte dos capitaes que a União destinara á conclusão de prolongamentos e ramaes, estudando-se ao mesmo tempo as bases de rescisão do contracto; pois que o regimen de arrendamento não tem permitido a regular conservação deste importante proprio nacional, cujo valor vem ficando, assim, realmente diminuido apezar das despesas realizadas.

O balanço da exploração da rêde em trafego — apresentou, no anno de 1921, um enorme *deficit* de cerca de 1.700 contos de réis, que tem de ser aggravado com o pagamento da quota de arrendamento.

Neste resultado não estão incluídos os provenientes da Estrada de Ferro de Bahia a Minas que, entretanto, não podem modificá-lo sensivelmente.

Na linha de S. Francisco a receita de 1921 foi inferior á de 1920, em cerca de 1.200 contos de réis, o que dá uma idéa da situação.

Seja como for, não se pôde negar que a Companhia tem desenvolvido algum esforço em melhorar as suas linhas e em adquirir algum material.

O numero de vehiculos e de locomotivas continúa muito insufficiente e aggravado pela falta de capacidade das officinas.

As construcções de prolongamentos proseguiram em pequena escala, aliás conforme as limitações contractuaes.

Estrada de Ferro Victoria a Minas

Das duas linhas em que se subdivide esta estrada, a de Victoria a Itabira produziu um saldo de cerca de 400 contos de réis e a de Curalinho a Diamantina um *deficit* de cerca de 120 contos.

O estado sanitario da região do rio Doce continuou mau e a exigir medidas especiaes, destinadas principalmente a poupar as preciosas vidas dos que alli se empregam nos serviços da estrada.

A pedido da Companhia foi annullado pelo decreto n. 15.076, de 26 de outubro de 1921, o de n. 14.452, de 3 de novembro do anno anterior, que dispunha sobre a encampação da linha de Curalinho a Diamantina.

Rêde da Leopoldina

Ainda no decorrer do anno de 1921 não foi possivel dar solução á crise em que se debate esta rêde, tendo proseguido, entretanto, as negociações com os Governos dos Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro, chegando-se

a redigir as bases de um accôrdo preliminar para unificação das tarifas e para prompto reforço do material rodante e de tracção.

Esse accôrdo preliminar permitiria se podesse, com mais vagar, procurar a solução definitiva do problema da rêde, mediante a unificação dos seus contractos segundo as idéas expostas pelo Sr. Presidente da Republica em mensagem especial ao Congresso Nacional.

Rêde Sul Mineira

Em virtude da emcampanção decretada pelo decreto 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920, passou esta rêde a funcção sob a responsabilidade do Estado de Minas Geraes, que recebeu do Governo Federal a quantia de 39.685:000\$, em apolices da divida publica, para liquidar a Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, antiga arrendataria, e para pagar o preço da reversão immediata de algumas linhas ao dominio da União.

No mesmo ajuste ficaram desligadas dos vinculos financeiros que tinham com a rêde Sul Mineira as linhas desta rêde construidas e exploradas pela Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.

Ficaram concluidas as bases do novo contracto de arrendamento a ser firmado com o Estado de Minas Geraes.

Estrada de Ferro de Goyaz

Inaugurou-se em 1 de maio de 1921 o novo trecho de Catalão a Ovidor (22 kilometros), concluido por administração. Ficaram concluidas as alvenarias da ponte sobre o rio Corumbá, no extremo da linha tronco, cujos trabalhos de construcção se estenderam por algumas dezenas de kilometros além daquelle rio.

Os serviços do trafego melhoraram sensivelmente com os trabalhos feitos na linha e no material rodante.

Estrada de Ferro de Piquete a Itajubá

Em agosto de 1921 foi dissolvida a commissão creada em abril do anno anterior para proseguir os trabalhos de construcção desta estrada, até então a cargo do 4º Batalhão de Engenharia.

O leito ficou concluido até á estação de Soledade, na extensão de 37,795 kms., a contar de Itajubá, e com trilhos assentados nos cinco primeiros kilometros.

S. Paulo Railway

A' Companhia foram concedidos dois successivos augmentos de tarifas e a elevação de algumas taxas especiaes; o que se tornou necessario em consequencia da baixa do cambio, visto o contracto assegurar á concessionaria da Estrada de Ferro de Santos e Jundiaby o direito á elevação de tarifas uma vez que os seus dividendos desçam abaixo de 7%.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Cumpro-me assignalar que, sobre os melhores auspícios, esta importante e prospera companhia iniciou a electrificação do primeiro trecho de sua linha tronco a partir de Jundiáhy.

Estrada de Ferro Sorocabana

A ponta dos trilhos attingiu o rio Paraná no ramal de Tibagy. Sob a administração directa do Estado de S. Paulo esta estrada tem passado por importantes e continuos melhoramentos, que muito têm concorrido para aperfeiçoar as condições do seu trafego.

Estrada de Ferro Mogyana

Proseguiu a construcção das linhas a seu cargo no territorio mineiro, tendo sido inaugurados mais 45 kilometros.

Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

Cessaram quasi por completo as reclamações por insufficiencia de transportes e foram iniciados varios melhoramentos, tanto nas linhas arrendadas como nas garantidas.

A Estrada de Ferro Paraná apresentou um saldo de cerca de 400:000\$, inferior ao do anno de 1920 em cerca de 600:000\$000.

A Estrada de Ferro de Itararé ao Uruguay apresentou um *deficit* de mais de 1.200:000\$; a linha de Serrinha um saldo de 600:000\$ approximadamente; a de S. Francisco um saldo de cerca de 350:000\$ e o ramal de Paranapanema um pequeno *deficit* de 35:000\$000.

A companhia reclama augmento de tarifas.

Ramal de Paranapanema e linha de Barra Bonita e Rio do Peixe

Proseguiu a construcção nestas linhas, com algum embaraço proveniente de insufficiencia de numerario.

Na linha de Paranapanema ficaram mais 35 kilometros em condições de receber trilhos; com trilhos assentados e quasi promptos para inugarar, 30 kilometros na do rio do Peixe, além de mais 20 kilometros com a infra-structura concluida.

Estrada de Ferro Santa Catharina

O decreto n. 15.152, de 2 de dezembro de 1921, autoriza a celebração do contracto de arrendamento e construcção com o Estado de Santa Catharina, segundo as clausulas já publicadas no *Diario Official* de 7 de janeiro do corrente anno.

Estrada de Ferro D. Thereza Christina e ramaes

Proseguiram os trabalhos de construcção das linhas de Araranguá e de Urussanga, cujos prazos foram prorogados e concluíram-se os estudos do ramal de Massiambú.

O trafego da estrada continuou em regimen deficitario.

Rêde Ferroviaria do Rio Grande do Sul

O Estado arrendatario proseguiu com louyavel actividade nas obras de melhoramentos das estradas e respectivo material rodante e de tracção, tendo melhorado em grande escala os serviços do trafego.

Em acquisições, melhoramentos e obras por conta de capital já empenhou o Estado cerca de 20.000:000\$000.

O contracto de arrendamento ficou redigido e subiu a approvação do Governo no começo do corrente anno.

Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul

Foram concluidos e recebidos provisoriamente os trechos de Basilio ao kilometro 18 e de S. Sebastião á estação de Minas.

Os saldos a pagar pela conclusão destes dois trechos montaram, segundo o contracto, ás importancias respectivas de 1.660:758\$273 e de 1.049:888\$058.

Estrada de Ferro de Cruz Alta a Porto Lucena

Foi definitivamente incorporado á rêde de viação do Rio Grande do Sul o trecho de Cruz Alta a Santo Angelo, na extensão de 109 kilometros.

Proseguiram os trabalhos de construcção.

Eis o que me occorreu salientar, resumidamente, nesta introduccão.

Nas paginas que se seguem encontrará V. Ex. informações mais desenvolvidas e que, com o correr dos tempos, esta Inspectoria, agora melhor aparelhada pelo novo regulamento, procurará desenvolver e systematisar da melhor forma.

Rio de Janeiro, julho de 1922.

J. Palhano de Jesus,

Inspector.

RELATORIO

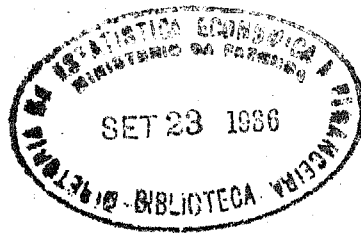
DA

Secção das estradas em trafego e estatistica



CHRONICLE

OF THE
CITY OF BOSTON



VIAÇÃO FERREA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

	Extensão em trafego Kilom.
1. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	364,260
2. Estrada de Ferro de Bragança	299,090
3. Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina	450,652
4. Estrada de Ferro Central do Piahy	26,000
5. Rêde de Viação Cearense	939,538
6. Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	147,358
7. Estrada de Ferro de Mossoró	37,690
8. The Great Western of Brasil Railway	1.617,017
9. Estrada de Ferro Recife a Beberibe	9,335
10. Rêde de Viação Bahiana	2.028,326
11. Estrada de Ferro de Nazareth e ramal de Amargosa	221,684
12. Estrada de Ferro de Nazareth ás Salinas Margaridas	16,000
13. Estrada de Ferro de Santo Amaro	88,350
14. Estrada de Ferro de Ilhéos a Conquista	82,750
15. Estrada de Ferro Victoria a Minas	590,678
16. Estrada de Ferro Corcovado	3,824
17. Estrada de Ferro de Therezopolis	37,757
18. Estrada de Ferro de Maricá	130,472
19. The Leopoldina Railway Company Ltd.	2.948,696
20. Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina	38,810
21. Estrada de Ferro Central do Brasil	2.471,001
22. Estrada de Ferro Rio do Ouro	127,676
23. Estrada de Ferro Oeste de Minas	1.929,077
24. Rêde Sul Mineira	1.419,099
25. Estrada de Ferro de Lorena a Piquete	20,000
26. Estrada de Ferro de Morro Velho	8,000
27. Estrada de Ferro de Paracati	60,000
28. Estrada de Ferro de Goyaz	256,461
29. Estrada de Ferro Mogyana	1.688,717
30. S. Paulo Railway	247,312
31. Estrada de Ferro Paulista	1.245,055
32. Estrada de Ferro Sorocabana	1.737,172
33. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	1.273,480

34. Estrada de Ferro de Dourado	273,368
35. Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz	146,000
36. Estrada de Ferro Funilense	94,263
37. Estrada de Ferro S. Paulo a Minas	136,600
38. Estrada de Ferro Itatibense	20,097
39. Estrada de Ferro Norte de S. Paulo (Araraquara).	279,136
40. Estrada de Ferro de Santos a Juquiá.	159,482
41. Estrada de Ferro Campineira	41,444
42. Tramway da Cantareira.	43,000
43. Tramway de Santo Amaro	15,820
44. Estrada de Ferro do Campos do Jordão.	45,820
45. Estrada de Ferro de Monte Alto	24,520
46. Estrada de Ferro de Jaboticabal	27,200
47. Estrada de Ferro de Perús a Pirapora	16,000
48. Estrada de Ferro da Fazenda Dumont	24,000
49. Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande	1.896,642
50. Estrada de Ferro do Norte do Paraná	43,397
51. Estrada de Ferro Thereza Christina	118,096
52. Estrada de Ferro Tubarão a Araranguá	56,550
53. Estrada de Ferro Santa Catharina.	69,700
54. Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.	2.361,791
55. The Brasil Great Southern Railway Comp. Ltd.	299,467
56. Estrada de Ferro de Porto Alegre a Tristeza	11,980
57. Estrada de Ferro de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves.	22,000
58. Estrada de Ferro de Taquara ao Canella	40,000
Total	<u>28.827,710</u>

Deixou de ser incluída a Estrada de Ferro do Tocantins com 82^{km},430 por não ter sido trafegada.

Trechos de estradas de ferro federaes abertos ao trafego em 1921

	DATA DE INAUGURAÇÃO DOS TRECHOS	EXTENSÕES INAUGURADAS — KILOMETROS	TOTAES — KILOMETROS
Estrada de Ferro S. Luiz a Thezina.	—	—	38,300
S. Luiz a Estiva	14 de março.	38,300	7,044
Estrada de Ferro de Baturité.	—	—	—
Ramal de Quixeramobim.	14 de setembro.	2,716	—
» » Patú.	5 de novembro.	4,328	71,861
Rêde de Viação Bahiana	—	—	—
Machado Portella a Iracema.	7 de fevereiro	32,100	—
Iracema a Jequy	22 de novembro	39,761	3,937
Estrada de Ferro de Therezopolis.	—	—	—
Therezopolis a Varzea	2 de maio	3,937	32,483
Estrada de Ferro Central do Brasil.	—	—	—
Ramal de Montes Claros.	23 de abril	32,483	8,720
Estrada de Ferro Oéste de Minas.	—	—	—
Capivary a Alto da Serra.	—	8,720	22,000
Estrada de Ferro de Goyaz	—	—	—
Catalão a Ouvidor.	1 de maio	22,000	45,076
Estrada de Ferro Mogyana	—	—	—
Pratapolis a Itaú	14 de abril	18,814	—
Itaú a Passos	13 de dezembro	26,262	29,868
Estrada de Ferro Sorocabana.	—	—	—
Santo Anastacio a Piqueroby.	8 de junho	14,152	—
Piqueroby a Wencesláu Braz.	24 de dezembro	15,716	—
Estrada de Ferro de Cruz Alta a Porto Lucena.	—	—	33,500
Rio Branco a Santo Angelo.	1 de março.	33,500	—
Total	—	—	292,789

EXTENSÕES TOTAES — POR BITOLAS

Bitola:	1.615,661
1 ^m ,60	15,820
1 ^m ,44	9,335
1 ^m ,33	25.811,159
1 ^m ,00	723,417
0 ^m ,76	8,000
0 ^m ,66	565,976
0 ^m ,60	78,342
Mixta	23.827,710

Não foi incluída a E. F. do Tocantins com 82^{km},430 por não ter sido trafegada.

**Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil
em 31 de dezembro de 1921**

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
S. LUIZ A THERESINA.				
Bitola de 1 ^m .00	450,652	—	—	450,652
COROATÁ AO TOCANTINS.				
Bitola de 1 ^m .00	—	—	(a) 105,000	105,000
CENTRAL DO PIAUHY.				
(Antigo ramal da Amarração a Campo Maior).				
Bitola de 1 ^m .00	26,000	152,161	126,839	305,000
PETROLINA A THEREZINA.				
Bitola de 1 ^m .00	—	169,500	593,414	762,914
REDE VIAÇÃO CEARENSE.				
Bitola de 1 ^m .00	939,538	108,800	725,392	1.773,730
BATURITE'				
Fortaleza a Macapá	566,045	108,800	239,255	914,100
Ramal de Maranguape	513,235	32,800	84,024	630,059
» Central á Alfandega	7,246	—	—	7,246
» de Itapipoca	2,900	—	—	2,900
» de Icó	35,620	—	87,631	123,251
» do Crato	—	29,500	14,000	43,500
» do Poço dos Paus	—	—	53,600	53,600
» de Orós	—	33,100	—	33,100
» Quixeramobim	—	13,400	—	13,400
» Patú	2,716	—	—	2,716
» Patú	4,328	—	—	4,328
SOBRAL				
Camocim a Theresina	373,493	—	486,137	859,630
Cratheús a Girão	(b) 373,493	—	268,917	642,410
Cratheús a Girão	—	—	217,220	217,220
CENTRAL DO R. G. DO NORTE				
Bitola de 1 ^m .00	147,358	31,554	11,695	190,607
Natal a Calcó	—	—	—	—
Natal a Calcó	147,358	—	11,695	159,053
Ramal de Lages a Macáu	—	27,000	—	27,000
Linha de contorno	—	4,554	—	4,554

(a) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913; (b) De Camocim a Ibiapaba.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos aprovados	Total
RECIFE A PEDRAS DE FOGO.				
Bitola de 1 ^m ,00	—	—	130,900	130,900
CENTRAL DO BRASIL.	2.471,001	180,069	61,399	2.712,469
BITOLA DE 1 ^m ,60	1.110,004	97,652	—	1.207,656
Central á Barra do Pirahy.	108,120	—	—	108,120
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras.	20,296	—	—	20,296
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—	264,813
Juparaná a Parahyba.	55,025	—	—	55,025
Barra do Pirahy a Norte	389,919	—	—	389,919
Ramal da Gambôa.	1,008	—	—	1,008
» de S. Diogo	0,291	—	—	0,291
Ramal de Angra dos Reis.	(a) 81,185	62,283	—	143,468
» » Paracamy	5,216	—	—	5,216
» » Paraopeba — Sul.	88,205	—	—	88,205
» » Paraopeba — Norte	73,891	—	—	73,891
» » Lima Duarte	(b) 14,695	35,369	—	50,064
Circular de Bangü.	2,408	—	—	2,408
» » Matadouro	3,270	—	—	3,270
» » D. Clara.	1,662	—	—	1,662
BITOLA DE 1 ^m ,00.	1.297,223	82,417	61,399	1.441,039
Burnier a Pirapóra.	508,009	—	—	508,009
Triagem a Parahyba	161,558	—	—	161,558
Ramal de Porto Novo.	63,771	—	—	63,771
» de Santa Barbara.	76,312	—	—	76,312
» » Montes Claros.	(c) 109,584	82,417	61,399	253,400
» » Piranga.	56,977	—	—	56,977
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Marianna	50,301	—	—	50,301
» » Deodoro.	3,022	—	—	3,022
» » Santa Rita de Jacutinga.	100,793	—	—	100,793
» » Saudade a Bananal (d)	28,000	—	—	28,000
Chave de Valença a Barra Longa	59,849	—	—	59,849
Ligação — Taboas a Commercio.	17,705	—	—	17,705
Governador Portella á Chave Barão de Vassouras	42,937	—	—	42,937
Circular da Pavuna	4,062	—	—	4,062

(a) Deodoro a Mangaratiba; (b) Bemfica a Penido; (c) De Currealinho a Cattoni; (d) Decreto 13.206 de 25 de setembro de 1918.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
BITOLA MIXTA	63,774	—	—	63,774
Barão de Vassouras a Juparanã.	3,619	—	—	3,619
Parahyba a Entre Rios	10,405	—	—	10,405
Lafayette a Burnier	35,653	—	—	35,653
Alfredo Maia á Triagem	4,379	—	—	4,379
Burnier á Metallurgica	9,718	—	—	9,718
RIO DO OURO:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	127,676	—	—	127,676
Cajú a S. Pedro.	61,600	—	—	61,600
Ramal de D. Anna Nery.	0,862	—	—	0,862
» » Engenho de Dentro	2,324	—	—	2,324
» da Penha.	6,346	—	—	6,346
Ramal do Xerem e Sub-ramal de Mantiqueira	40,527	—	—	40,527
» do Registro	1,184	—	—	1,184
» do Tingua	12,314	—	—	12,314
» da Represa.	2,519	—	—	2,519
THERESOPOLIS				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Piedade a Venda Nova	37,757	—	22,772	60,529
OESTE DE MINAS	1.929,077	42,814	49,839	2.021,730
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Barra Mansa a Angra dos Reis	71,120	32,314	—	103,434
Layras a Barra Mansa	285,251	—	—	285,251
Alb. Botelho a Formiga e ramal de Itapeperica	136,853	—	—	136,853
Divinopolis a Bello Horizonte	155,816	—	—	155,816
» » Garças	142,585	—	—	142,585
Ramal do Bom Jardim	12,456	—	—	12,456
» do Pará	27,601	—	—	27,601
» de Contagem	3,140	—	—	3,140
Formiga a Catalão.	356,270	—	49,839	406,109
BITOLA DE 0 ^m ,76				
Silto a Paraopeba	601,800	(a) 10,500	—	612,300
Ramal de Aguas Santas.	11,800	—	—	11,800
» » Ribeirão Vermelho.	43,500	—	—	43,500
» » Itapeperica.	35,258	—	—	35,258

(a) Ramal de Barbacena.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Claudio	26,194	—	—	26,194
» » Pitanguy	4,865	—	—	4,865
BITOLA MIXTA	14,568	—	—	14,568
Ribeirão Vermelho a Lavras	9,311	—	—	9,311
» » » Alvaro Botelho	5,257	—	—	5,257
GOYAZ:				
(a) BITOLA 1 ^m ,00	256,461	82,000	339,306	677,767
Araguary a Goyaz (b)	211,220	80,000	339,306	630,526
Goyandira a Ouidor	45,241	2,000	—	47,241
LORENA A ITAJUBÁ:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	20,000	37,800 (c)	23,566	81,366
Lorena a Piquete	20,000	—	—	20,000
Piquete a Itajubá	—	37,800	23,566	61,366
NOROESTE DO BRASIL (Baurú a Porto Esperança):				
BITOLA DE 1 ^m ,00	1.273,480	—	—	1.273,480
UBERABÁ A VILLA PLATINA:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	275,423	275,423
SANTA CATHARINA:				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Itajahy a Pepery-Guassú e ramal de Brusque	69,700 (d)	—	152,479	222,179
CRUZ ALTA A PORTO LUCENA (e)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	22,000	108,000	130,000
S. PEDRO A PELOTAS:				
BITOLA DE 1,1 ^m 00	—	—	466,800	466,800
ALEGRETE A QUARAHY:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	57,000	—	57,000
S. SEBASTIÃO A SANTANNA DO LIVRAMENTO:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	60,000	—	60,000
BASILIO A JAGUARÃO:				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	53,000	—	53,000

(a) Foi declarada a caducidade do contracto pelo decreto n. 13.063, de 6 de janeiro de 1920 passando a Estrada a ser administrada directamente pelo Governo; (b) Araguary a Roncador. (c) A construção foi suspensa em agosto; (d) Em trafego de Blumenau a Hansa; (e) Esta linha está sendo construida pelo 1º batalhão ferro-viario.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO, ARRENDADAS				
MADEIRA-MAMORÉ :				
BITOLA DE 1,000				
Porto Velho a Guajará-Mirim	364,260	—	—	364,260
RÊDE GREAT WESTERN (a)	1.617,017	—	312,918	1.929,935
Rêde Norte	629,718	—	126,293	756,016
Rêde Central.	269,268	—	185,620	455,888
Rêde Sul	602,895	—	—	602,895
Paulo Affonso	115,136	—	—	115,136
RÊDE DE VIAÇÃO DA BAHIA.	2.028,326	335,531	1.902,335	4.266,192
BITOLA DE 1,000				
Bahia ao Joazeiro	575,440	—	—	575,440
Alagoínhas a Propriá e ramal de Capella	441,796	—	—	441,796
S. Felix a Machado Portella	258,187	—	—	258,187
Ramal da Feira de Sant'Anna.	47,043	—	—	47,043
» de Bandeira de Mello	10,713	—	—	10,713
Bahia e Minas (Caravellas a Theophilo Ottoni)	376,270	—	—	376,270
Centro-Oeste.	51,863	—	—	51,863
Bomfim a Sitio Novo e ramaes	(b) 129,688	132,000	178,000	439,688
Machado Portella a Carinhonha	(c) 71,861	28,139	462,500	562,500
Bandeira de Mello a Brotas	—	50,000	276,000	326,000
Cajueiro a Cipó	—	—	102,600	102,600
Bom Jesus a Tremedal.	—	—	297,627	297,627
Theophilo Ottoni a Tremedal	(d) 65,465	73,392	439,608	578,465
Conceição a Buranhém	—	52,000	—	52,000
Barra a Brotas	—	—	146,000	146,000
PARANÁ.	407,001	—	—	407,001
BITOLA DE 1,000				
Paranaguá a Curitiba.	110,387	—	—	110,387
Curitiba a Ponta Grossa	190,989	—	—	190,989
Ramal de Serrinha a Rio Negro.	88,630	—	—	88,630
» » Morretes a Antonina	16,995	—	—	16,995
D. THERESA CHRISTINA	(e) 118,096	—	—	118,096
BITOLA DE 1,000				
Imbituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
Ramal da Laguna	6,996	—	—	6,996

(a) Em virtude da clausula 8 da innovação do contracto, autorizada pelo decreto n. 14.326, de 24 de agosto de 1920, todas as linhas reverterão para o Governo, sem indemnização, findo o contracto — (b) Senão : Bomfim a Jacobiná 119,783 e ramal de Campo Formoso 9,975. — (c) Machado Portella a Jequi — (d) Theophilo Ottoni a Ladainha. (e) O arrendamento desta estrada foi transferido para a Companhia Brarileira Carbonifera de Araranguá, pelo decreto n. 13.192, de 11 de setembro de 1918.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Com estudos aprovados	Em construção	Total
TUBARÃO A ARARANGUÁ:				
BITOLA DE 1,200	56,550	67,900	—	124,450
Tubarão a Araranguá.	56,550	35,300	—	91,850
Ramal de Urussanga	—	32,600	—	32,600
RÊDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL				
BITOLA DE 1,200	2.361,791	—	—	2.361,791
Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão	766,238	—	—	766,238
Santa Maria a Marcelino Ramos.	535,234	—	—	535,234
Cacequy a Rio Grande	490,037	—	—	490,037
Neustadt a Taquara	53,002	—	—	53,002
Couto a Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
Monte Negro a Caxias	116,592	—	—	116,592
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento.	158,564	—	—	158,564
Accesso à margem do Taquary	2,108	—	—	2,108
Ramal fluvial de Pelotas.	2,718	—	—	2,718
Ramal da Costa do Mar.	17,281	—	—	17,281
S. Pedro à margem do Rio Jaguaray.	80,706	—	—	80,706
Cruz Alta a Santo Angelo	109,000	—	—	109,000
ITAQUY A S. BORJA				
BITOLA DE 1,200	123,870	—	—	123,870
RÊDE SUL MINEIRA (a)				
BITOLA DE 1,200	1.419,099	53,318	47,917	1.520,334
Cruzeiro a S. Sebastião do Paraiso.	532,566	—	—	532,566
Ramal de Passos	(b) 29,438	—	23,495	52,933
» da Campanha.	85,970	—	—	85,970
» de Alfenas	7,578	—	—	7,578
S. Sebastião do Paraiso a Passos.	75,730	—	—	75,730
Ramal de Santa Rita de Cassia	—	—	24,422	24,422
Passa Tres ao rio Eleuterio.	594,257	—	—	594,257
Tres Corações a Lavras	41,562	53,318	—	94,880
Ramal de S. José do Paraiso	51,998	—	—	51,998
PROLONGAMENTO DA MARICÁ:				
BITOLA DE 1,200	65,180	—	—	65,180
Nilo Peçanha a Iguaba Grande	65,180	—	—	65,180

(a) Pelo decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920 foi rescindido o contracto com a antiga Companhia Viação Ferrea Sapucahy e estabelecido o arrendamento da rede ao Estado de Minas Geraes. — (b) Guaxupé a Biguatinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
SUB-RAMAL DO PARANAPANEMA PARA AS JAZIDAS DE CARVÃO DA BARRA BONITA E RIO DO PEIXE				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Wenceslau Braz a Barra Bonita e Rio do Peixe	—	77,000	44,943	121,943

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

TOCANTINS (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Cametá a S. João de Araguaya	(b) —	—	307,910	307,910
VICTORIA A MINAS				
BITOLA DE 1 ^m ,00	590,678	41,984	248,542	881,204
Victoria a Itabira	443,162	41,984	248,542	733,688
Currallinho a Diamantina	147,516	—	—	147,516
LEOPOLDINA RAILWAY				
BITOLA DE 1 ^m ,00	144,670	—	—	144,670
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	—	51,440
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itape- mirim	93,230	—	—	93,230
S. PAULO-RIO GRANDE				
BITOLA DE 1 ^m ,00	1.443,478	—	—	1.443,478
Itararé ao Uruguay	883,206	—	—	883,206
Serrinha a Nova Restinga	44,980	—	—	44,980
Jaguarihyva a S. José (c)	52,960	—	—	52,960
S. Francisco a Porto União	462,332	—	—	462,332
MOGYANA :				
BITOLA DE 1,00				
Jaguára a Araguary	281,118	—	—	281,118
SOROCABANA				
BITOLA DE 1 ^m ,00	805,525	34,341	—	839,866
Capão Bonito a Porto Tibiriçá	(d) 555,478	34,341	—	589,819
Tatuhy a Itararé	250,047	—	—	250,047
BARREIROS A SERTÃO SINHO (e)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	15,762	35,420	51,182

(a) Decreto n. 14.369, de 21 de setembro de 1920, declara a caducidade do contracto celebrado com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil; (b) Tráfego suspenso (82km,430); (c) O ramal de Paranapanema tem a extensão total em tráfego de 99km,123, que se decompõe nos dois trechos mencionados nos títulos com e sem garantia de juros; (d) Rubião Junior (antiga Capão Bonito) a Wenceslau Braz; (e) O decreto n. 14.819, de 31 de maio de 1921, prorogou por mais seis mezes o prazo para a conclusão e abertura ao tráfego do 1º trecho da estrada.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
LEOPOLDINA RAILWAY	1.050,075	—	54,160	1.104,235
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Central de Macahé (a)	43,523	—	—	43,523
Porto Novo a Saúde	375,527	—	—	375,527
Ramal de Vista Alegre a Leopoldina .	12,651	—	—	12,651
Ramal de Sumidouro (Mello Barreto a Sumidouro) (b)	34,295	—	—	34,295
CARANGOLA				
Campos a Porciuncula	169,187	—	—	169,187
Murundú a Santo Eduardo	21,608	—	—	21,608
Itaperuna a Patrocinio	35,423	—	—	35,423
NORTE (Praia Formosa a Entroncamento)	46,138	—	—	46,138
Victoria á divisa com Minas Geraes .	290,539	—	—	290,539
Ramal de Coitinho a Castello	21,184	—	—	21,184
Capivary a Cabo Frio	—	—	54,160	54,160
CORCOVADO (c)				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Laranjeiras ao Alto do Corcovado . .	3,824	—	—	3,824
REZENDE A BOCAINA				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Oliveira Botelho a Barreiro	38,810	—	—	38,810
MOGYANA	315,900	—	152,489	468,389
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Ribeirão Preto a Jaguára (d)	192,000	—	—	192,000
Ramal de Caldas (d)	76,137	—	—	76,137
Igarapava a Rodolpho Paixão	47,763	—	—	47,763
Mogymirim a Santos e ramal	—	—	152,489	152,489
S. PAULO RAILWAY				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Santos a Jundiay	139,466	—	—	139,466

(a) Gozou de garantia de juros que cessou no fim do 2º semestre de 1920; (b) Concessão federal; o trecho estadual tem a extensão de 57km,664; (c) Estrada de Ferro electrica com creamheira, passou para a fiscalização da Prefeitura do Districto Federal em virtude do aviso n. 399 de 13 de julho de 1920; (d) Estas linhas gosaram de garantias de juros.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
SOROCABANA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Prolongamento para Santos	—	—	183,000	183,000
S. PAULO-RIO GRANDE	46,163	119,794	869,989	1.035,946
BITOLA DE 1 ^m ,00				
S. José a Ourinhos	46,163	119,794	—	165,957
Porto União á foz do Iguassú	—	—	723,989	723,989
Ramal de Guarapuava	—	—	146,000	146,000
QUARAHIM A ITAQUI (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	175,597	—	—	175,597
GANDARELLA (b)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	64,520	64,520

**V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS OU A ELLES
PERTENCENTES**

Bragança e ramaes (c)	299,090	—	—	299,090
BITOLA DE 1 ^m ,00	259,138	—	—	259,138
Linha principal :				
Belém a Bragança	233,178	—	—	233,178
Belém ao Entroncamento	9,179	—	—	9,179
Ramaes :				
Central a Utinga	1,307	—	—	1,307
Entroncamento a Pinheiro	15,474	—	—	15,474
BITOLA DE 0 ^m ,60	39,952	—	—	39,952
Iguarapé-assú ao Prata	20,777	—	—	20,777
Prolongamento de Bragança a Ben- jamin Constant	19,175	—	—	19,175
Estado do Rio Grande do Norte . .	37,690	—	—	37,690
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Porto Franco á Alexandria	37,690	(d) —	—	37,690
Estado de Pernambuco	9,335	—	—	9,335
BITOLA DE 1 ^m ,33				
Recife a Beberibe	9,335	—	—	9,335

(a) A garantia de juros terminou em 1917. (b) Decreto n. 13.340, de 18 de dezembro de 1918 e decreto n. 14.963, de 2 de setembro de 1921. (c) Pelo decreto n. 15.237, de 31 de dezembro de 1921 o Governo resolveu adquirir esta Estrada de propriedade do Estado do Pará, e arrendal-a ao mesmo Estado. (d) Porto Franco a Mossoró; de Mossoró a S. Sebastião, 39^{km},486 (construção paralyzada).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Estado da Bahia	468,784	96,918	47,420	553,122
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Nazareth a Jaguaquára	194,929	65,918	47,420	308,267
Ramal de Amargosa	26,755	—	—	26,755
Santo Amaro e ramaes	88,350	—	—	88,350
Ihêos á Conquista e ramaes	82,750	—	—	82,750
Nazareth á Salinas de Margarida (a)	16,060	31,000	—	47,060
Estado do Rio de Janeiro	1.056,904	—	—	1.056,904
LEOPOLDINA RAILWAY	991,612	—	—	991,612
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Niotheroy a Macuco	178,655	—	—	178,655
Ramal de Macahé	146,494	—	—	146,494
Cordeiro a Portella	77,203	—	—	77,203
Imbetiba a Miracema	241,230	—	—	241,230
Conselheiro Paulino a Sumidouro	57,664	—	—	57,664
Araruama a Triumpho	40,105	—	—	40,105
Ramal de Magdalena	27,224	—	—	27,224
Campos a Santo Amaro	38,588	—	—	38,588
Campista	42,049	—	—	42,049
{ Campos a Atafona	13,730	—	—	13,730
{ Martins Lage a Colomins	—	—	—	—
Grão-Pará	91,809	—	—	91,809
{ Mauá a S. José do Rio Preto	36,861	—	—	36,861
{ Areal a Piracema	—	—	—	—
MARICÁ :				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Porto das Neves a Nilo Peçanha	65,292	—	—	65,292
Estado de Minas Geraes	830,339	76,680	88,740	995,759
LEOPOLDINA RAILWAY				
BITOLA DE 1 ^m ,00	762,339	—	—	762,339
Ponte Nova a S. Sebastião do Matipó	90,037	—	—	90,037
Recreio a Manhuassú	266,540	—	—	266,540
Ramal de Pirapetinga	31,261	—	—	31,261
Cysneiros a Paraokena	17,738	—	—	17,738
Patrocínio a S. Paulo	17,688	—	—	17,688
Cataguazes a Mirahy	35,275	—	—	35,275
Serenó a João Pinheiro	12,630	—	—	12,630

(a) Decreto n. 1.726, de 13 de outubro de 1917.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Piracema á Ligação	156,684	—	—	156,684
Guarany a Pomba	27,469	—	—	27,469
Furtado de Campos a Juiz de Fóra . . .	66,683	—	—	66,683
Sub-ramal de Mar de Hespanha	25,570	—	—	25,570
Espera Feliz á Divisa.	14,764	—	—	14,764
PARACATU — BITOLA DE 1^m,00 :				
Martinho de Campos a Confusão (a) . .	60,000	76,680	88,740	225,420
MORRO VELHO — BITOLA DE 0^m,66 :				
Raposos a Morro Velho (b).	8,000	—	—	8,000
Estado de S. Paulo	4.722,997	337,120	175,920	5.236,037
PAULISTA	1.245,055	121,819	—	1.366,874
BITOLA DE 1 ^m ,50	366,191	32,419	—	398,610
Jundiahy a S. Carlos (c)	206,308	—	—	206,308
Ramal de Descalvado	106,808	—	—	106,808
» » Santa Veridiana	40,374	—	—	40,374
Nova Odessa a Piracicaba (d)	12,701	32,419	—	45,120
BITOLA DE 1 ^m ,00	828,455	89,400	—	917,856
Rio Claro a Barretos	329,644	—	—	329,644
Ramal de Jahú.	144,324	—	—	144,324
» » Baurú.	38,178	—	—	38,178
» » Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,071	—	—	40,071
Piratninga-Tibiriçá (e)	—	89,400	—	89,400
BITOLA DE 0 ^m ,60	50,408	—	—	50,408
Ramal de Santa Rita.	36,568	—	—	36,568
» de Aurora	13,840	—	—	13,840
MOGYANA	1.091,699	—	115,920	1.207,619
BITOLA DE 1 ^m ,00	1.007,205	—	115,920	1.123,125
Campinas a Ribeirão Preto	316,000	—	—	316,000
Ramal de Amparo	48,019	—	—	48,019
» » Socorro	31,630	—	—	31,630
» » Itapira	50,000	—	—	50,000
» do Pinhal	36,474	—	—	36,474

(a) Em trafego de Martinho de Campos a Bom Despacho; do Estado e sob sua administração.
 — (b) Tracção electrica — (c) A linha é dupla entre Jundiahy e Campinas (14,042) — (d) Recanto a Santa Barbara — (e) Prolongamento do ramal dos Agudos,

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Vargem Grande e Prolongamento.	19,516	—	43,940 (a)	63,456
» Mocóca e sub-ramal de Boiada	71,115	—	29,700	101,815
Ramal de Guaxupé	44,806	—	41,280 (b)	87,086
» » Santos Dumont a Cajurú . .	60,000	—	—	60,000
» » Sertãozinho e Ligação com a Paulista.	39,378	—	—	39,378
» » Santa Rita do Paraiso. . . .	157,000	—	—	157,000
S. Simão a Ribeirão Preto	120,181	—	—	120,181
Monteiros a Guataparã (Ligação com a Paulista).	12,086	—	—	12,086
BITOLA DE 0 ^m ,60	84,494	—	—	84,494
Ramal de Serra Negra.	40,188	—	—	40,188
» » Cravinhos e Prolongamento .	28,662	—	—	28,662
Sub-ramal de Jandaya.	15,644	—	—	15,644
SOROCABANA (c).	931,647	—	—	931,647
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
S. Paulo a Baurú	436,802	—	—	436,802
Ramal de Boituva a Tatuhy.	21,796	—	—	21,796
» » Tieté	8,069	—	—	8,069
» » Pirajú.	25,380	—	—	25,380
» » Porto Martins e Araquá . . .	36,960	—	—	36,960
» » Boreby (d)	19,244	—	—	19,244
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiahy	43,100	—	—	43,100
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,428
» do Rio Pardo.	23,890	—	—	23,890
Chave Ligação a Guanabara.	34,846	—	—	34,846
Ramal de Itatinga.	13,253	—	—	13,253
Boituva a Porto Feliz	23,873	—	—	23,873
S. PAULO RAILWAY.	107,846	—	—	107,846
BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Campo Limpo á Vargem.	77,064	—	—	77,064
Ramal de Piracala.	30,782	—	—	30,782

(a) Prolongamento para Espírito Santo do Rio Peixe — (b) Itahyquára a Santo Antonio da Barra — (c) Propriedade e administração do Estado — (d) Da estação Virgílio Rocha a Coronel Leite (antiga Rodrigo Silva).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
S. PAULO — GOYAZ	146,000	—	60,000	206,000
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Passagem a Monte Azul.	74,210	—	60,000 (a)	134,210
Ibitiua a Terra Roxa	32,000	—	—	32,000
Monte Azul a Olympia	39,790	—	—	39,790
S. PAULO — MINAS — BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
Bento Quirino a S. Sebastião do Paraíso (b)	136,600	—	—	136,600
ITATIBENSE — BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,097
NORTE DE S. PAULO :				
BITOLA DE 1 ^m ,00 (c)	279,136	—	—	279,136
Araraquara a S. José do Rio Preto	228,136	—	—	228,136
Ramal de Sylvania a Tabatinga.	51,000	—	—	51,000
DOURADO	273,368	7,130	—	280,498
BITOLA DE 1 ^m ,00	149,368	7,120	—	156,488
Ribeirão Bonito a Bariry	83,248	—	—	83,248
Ramal de Tabatinga a Itapolis.	26,120	7,120	—	33,240
Posto Rangel a Ayrosa Galvão	40,000	—	—	40,000
BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,000
FUNILENSE (c)	94,263	—	—	94,263
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira	52,263	—	—	52,263
Arthur Nogueira a Padua Salles (d)	42,000	—	—	42,000
SANTOS A SANTO ANTONIO DE JUQUIÁ (e) :				
Santos a Juquiá.	159,482	—	—	159,482
RAMAL FERREO CAMPINEIRO — BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
Campinas a Cabras e ramal	41,444	—	—	41,444

(a) Olympia á Cachoeira do Marimbondo, aprovados pelo decreto n. 2.820, de 11 de julho de 1917. — (b) Sendo 105 kms. até Morro da Mesa, no Estado de Paulo, e 30.600 kms. até S. Sebastião no Estado de Minas Geraes — (c) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo — (d) Gosa de subvenção Federal de 15.000\$ por klm. — (e) Southern S. Paulo Railway.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
TRAMWAY DA CANTAREIRA (a)	43,000	—	—	43,000
BITOLA DE 0m,60:				
Mercado á Cantareira.	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guarulhos	18,000	—	—	18,000
TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO :				
BITOLA DE 1m,44	15,820	—	—	15,820
Domingos de Moraes á Represa do Guapiranga	13,160	—	—	13,160
Santo Amaro a Represa	2,660	—	—	2,660
MELHORAMENTOS DE MONTE ALTO:				
BITOLA DE 1m,00	24,520	7,350	—	31,870
Ibitirama a Homem de Mello.	18,000	—	—	18,000
Prolongamento de Monte Alto a Taboado	6,520	7,350	—	13,870
JABOTICABAL — BITOLA DE 1m,00:				
Jaboticabal a Ibitiúva (b).	27,200	14,500	—	41,700
PERÚS-PIRAPORA :				
BITOLA DE 0m,60	16,030	29,728	—	45,728
AGRICOLA FAZENDA DUMONT — BITOLA DE 0m,60:				
Ribeirão Preto a Dumont	24,000	—	—	24,000
BRAZILIAN RAILWAY :				
BITOLA DE 1m,00:				
Juquiá á Barra do Juquiá	—	24,237	—	24,237
CAMPOS DO JORDÃO (c):				
BITOLA DE 1m,00:				
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe	45,820	46,646	—	92,466
SUL PAULISTA — BITOLA DE 1m,00 :				
Villa Leopoldina a Juquitiba	—	85,720	—	85,720
Estado do Paraná	43,397	—	—	43,397
BITOLA DE 1m,00:				
Curityba a Rio Branco.	43,397	—	—	43,397

(a) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo.

(b) Jaboticabal a Luzitania.

(c) Do Estado e por elle administrada; a tracção se faz por automoveis em caracter provisório.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
Estado do Rio Grande do Sul . . .	73,980	20,000	—	93,980
PORTO ALEGRE Á TRISTEZA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Praia de Bellas á Pedra Redonda . . .	11,580	—	—	11,580
CARLOS BARBOSA A ALFREDO CHAVES — BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves . . .	23,000	—	—	23,000
E. F. TAQUARA AO CANELLA :				
BITOLA DE 1 ^m ,00	40,000	20,000	—	60,000

Resumo

ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA			Total	
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados		
Propriedade da União.	Administradas pelo Governo Federal . . .	7.748,700	996,698	3.192,824	11.938,222
	Arrendadas	8.561,190	533,749	2.308,113	11.403,052
Concedidas pela União.	Com garantia de juros ou subvenção kilometrica	3.265,469	92,087	591,872	3.949,428
	Sem garantia de juros	1.769,835	119,794	1.324,158	3.213,787
Concedidas pelos Estados	7.482,516	530,718	312,080	8.325,314	
		28.827,710	2.273,046	7.729,047	38.829,803

Construção paralyzada ou abandonada em 1921

	Klm.	Klm.
Rêde Viação Cearense	—	65,180
Estrada de Ferro Baturité — Ramal de Itapipoca	45,180	
Estrada de Ferro Sobral — Camocim a Therezina	20,000	
Estrada de Ferro Mossoró	—	39,486
Mossoro a S. Sebastião	—	39,486
Estrada de Ferro Central do Rio-Grande do Norte	—	107,000
Natal a Caicó	52,000	
Ramal de Lages a Macau	55,000	

	Kml.	Kil.
Estrada de Ferro Oeste de Minas	—	521,077
Alvaro Boteinho a Formiga e ramal	49,620	
Patrocínio em direcção á Catalão	166,563	
S. Pedro a Uberaba	273,365	
Sítio a Paraopeba — Bitola de 0 ^m ,76	31,520	
Estrada de Ferro S. Pedro a S. Luiz	—	178,058
Estrada de Ferro Santiago a S. Borja	—	158,605
Estrada de Ferro Alegrete a Quarahy	—	60,600
Estrada de Ferro S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento	—	99,900
Estrada de Ferro Basílio a Jaguarão	—	60,634
Rêde Great Western	—	30,528
Estrada de Ferro Tocantins	—	1,570
Total		<u>1.346,638</u>

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

Extensões em trafego em 31 de dezembro de 1921

Estados	Kil.
Amazonas	8,281
Pará	299,090
Maranhão	450,652
Piauhy	26,000
Ceará	939,538
Rio Grande do Norte	323,329
Parahyba do Norte	328,822
Pernambuco	832,448
Alagôas	326,801
Sergipe	298,923
Bahia	1,838,852
Espirito Santo	611,353
Districto Federal	173,896
Rio de Janeiro	2,633,895
Minas Geraes	6,751,352
S. Paulo	6,694,041
Paraná	1,110,267
Santa Catharina	1,074,118
Rio Grande do Sul	2,735,238
Matto Grosso	1,167,035
Goyaz	203,779
	<u>28.827,710</u>

No Estado do Pará deixou de ser incluída a Estrada de Ferro Tocantins com 82^{kil},430 por não ter sido trafegada.

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

Distribuição pelos Estados dos trechos de cada Estrada de Ferro em trafego, segundo os limites indicados nos mappas da Inspectoria Federal das Estradas e outros documentos

	Kil.	Kil.	Kil.
Estado do Amazonas:			
Estrada de Ferro Madeira Mamoré	—	8,281	
Porto Velho ás divisas com Matto Grosso	8,281	—	8,281

	Klm.	Klm.	Klm.
Estado do Pará:			
Estrada de Ferro Bragança	—	299,090	299,090
Estado do Maranhão:			
Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina.	—	450,652	450,652
Estado do Piauhy:			
Estrada de Ferro Central do Piauhy	—	26,000	25,000
Estado do Ceará:			
Rêde de Viação Cearense.	—	939,538	
Estrada de Ferro Baturité	566,045		
Estrada de Ferro Sobral	373,493	—	939,538
Estado do Rio Grande do Norte:			
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	—	147,358	
Estrada de Ferro de Mossoró	—	37,690	
The Great Western of Brasil Railway Natal a Caiçara.	—	138,281	
	138,281	—	323,329
Estado da Parahyba do Norte:			
The Great Western of Brasil Railway.	—	328,822	
Caiçara a Rosa e Silva	150,970		
Ramal do Picuhy	24,343		
Ramal de Alagôa Grande.	23,115		
Ramal de Cabedello	50,198		
Ramal de Campina Grande	80,196	—	328,822

No Estado do Pará deixou de figurar a Estrada de Ferro Tocantins com 82^{klm},430 por não ter sido trafegada.

	Klm.	Klm.	Klm.
Estado de Pernambuco :			
The Greath Western of Brasil Railway.	—	823,113	
Rosa e Silva a Recife	129,530		
Ramal de Limoeiro.	23,101		
Ligação com a Central	9,984		
Central de Pernambuco	269,268		
Ligação com a Sul	6,222		
Recife a Serra Grande.	230,862		
Ramal de Garanhuns	56,427		
Ribeirão a Barreiros	55,300		
» » Cortez	28,657		
Paulo Afonso	13,762		
Estrada de Ferro Recife a Beberibe.	—	9,335	832,448
Estado de Alagôas :			
The Great Western of Brasil Railway	—	326,801	
Serra Grande a Jaraguá	119,358		
Ramal de Viçosa	106,069		
Paulo Afonso	101,374	—	326,801
Estado de Sergipe :			
Cie. des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien.	—	298,923	
Girú a Propriá	287,033		
Ramal de Capella	11,890	—	298,923
Estado da Bahia :			
Estrada de Ferro Nazareth e ramal de Amargosa	—	221,684	
Estrada de Ferro Santo Amaro e ramaes	—	88,350	
Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista e ramaes	—	82,750	

	Klm.	Klm.	Klm.
Estrada de Ferro Nazareth a Salinas de Margarida	—	16,000	
Cie. des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien.	—	1,430,068	
Alagoinha a Propriá	142,873		
Bahia a Joazeiro	575,440		
Central da Bahia	387,804		
Bahia e Minas	142,400		
Centro Oeste.	51,833		
Bomfim a Sitio Novo e ramal	129,688	—	1.838,832
Estado do Espirito Santo :			
Estrada de Ferro Victoria a Minas	—	206,400	
Victoria á divisa de Minas Geraes	206,400		
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	404,953	
Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim.	93,230		
Cachoeira a Alegre.	61,040		
Alegre á divisa de Minas Geraes	70,643		
Coutinho a Castello	21,184		
Itapemirim a Mathilde.	79,937	—	611,353
Mathilde a Victoria.	78,919		
Districto Federal :			
Estrada de Ferro Central do Brasil.	—	103,726	
Central á divisa do Estado do Rio	27,141		
Alfredo Maia á divisa do Estado do Rio	25,145		
Ramal da Gambôa	1,008		
» de S. Diogo.	0,291		
» » Deodoro.	3,022		
» » Santa Cruz	40,689		
Circular de D. Clara	1,662		
» » Bangú	2,408		
» do Matadouro.	3,270		
» da Pavuna.	2,090		
Estrada de Ferro Rio do Ouro	—	43,243	
Estrada de Ferro do Corcovado.	—	3,824	
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	20,103	
Praia Formosa a Merity	20,103	—	173,896
Estado do Rio de Janeiro :			
Estrada de Ferro Central do Brasil.	—	735,140	
Barra do Pirahy a Serraria	185,041		
Trecho entre Parahybuna e Sobragy	1,732		
Barra do Pirahy á divisa do Estado de S. Paulo	111,235		
Saudade á divisa do Estado de S. Paulo.	16,544		
Da divisa do Districto Federal a Mangaratiba	40,496		
Da divisa do Districto Federal a Parahyba do Sul	140,792		
Ramal de Paracamby	5,216		
Ramal de Porto Novo.	17,845		
Governador Portella a Chave Barão de Vassouras	42,937		
Juparanã á divisa do Estado de Minas Geraes	93,775		
Chave de Valença a Barra Longa	59,849		
Taboas a Commercio	17,705		
Circular da Pavuna	1,972		
Estrada de Ferro Rio do Ouro	—	84,433	
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	1,373,123	
Nittheroy a Macuco	178,655		
Ramal de Sumidouro.	91,959		
» » Macahé.	146,494		
» Ferreo de Cantagallo.	77,203		

	Klm.	Klm.	Klm.
Imbetiba a Miracema	241,230		
Entroncamento a Glycerio (C. de Macahé)	43,523		
Conde de Araruama a M. de Moraes	91,545		
Ramal de Magdalena	27,224		
Campos a Santo Amaro	38,588		
Campos a Atafona	42,049		
Martins Lage a Colomins	13,730		
Campos a Porciuncula	169,187		
Murundú a Santo Eduardo	21,608		
Itaperuna a Patrocinio	35,423		
Mauá a S. José do Rio Preto	91,899		
Areal a Piracema	36,861		
Merity a Entroncamento	26,035		
Estrada de Ferro Oeste de Minas		120,709	
Barra Mansa a Angra dos Reis	71,120		
Do kilometro 235,671 a Barra Mansa	49,580		
Rêde Sul-Mineira		123,934	
Rio Preto a Passa-Tres	123,934		
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina		28,336	
Rezende á divisa do Estado de S. Paulo	28,336		
Estrada de Ferro Maricá e Prolongamento	—	130,472	
Estrada de Ferro Therezopolis	—	37,757	2.633,895
Estado de Minas Geraes:			
Estrada de Ferro Central do Brasil	—	1.338,995	
Das divisas do Estado do Rio a Pirapora	792,026		
Ramal de Porto Novo	45,925		
» » Piranga	56,977		
» » Ouro Preto	60,019		
» » Santa Barbara	76,312		
» » Bello Horizonte	14,343		
» » Montes Claros	109,584		
» » Lima Duarte	14,695		
» » Paraopeba	162,096		
Das divisas do Estado do Rio a Jacutinga	7,018		
Estrada de Ferro Oeste de Minas	—	1.808,377	
Sítio a Paraopeba	601,800		
Ramal de Agua Santa	11,800		
» » Ribeirão Vermelho	43,500		
» » Itapecerica	35,258		
» » Claudio	26,194		
» » Pitanguy	4,865		
De Lavras ao Kilomeiro 235.671	239,671		
Alvaro Botelho a Formiga	136,853		
Divinopolis a Bello Horizonte	155,816		
Divinopolis a Garças	142,585		
Ramal de Bom Jardim	12,456		
» do Pará	27,601		
» de Contagem	3,140		
Ribeirão Vermelho a Lavras	9,311		
» » a Alvaro Botelho	5,257		
Formiga a Patrocinio	356,270		
Estrada de Ferro Victoria a Minas	—	384,278	
Das divisas do Estado de Minas Geraes a Cachoeira Escura	236,762		
Currallinho a Diamantina	147,516		
Estrada de Ferro Bahia e Minas	—	299,335	
Aymorés a Theophilo Ottoni	233,870		
Theophilo Ottoni a Tremedal	65,465		
Estrada de Ferro Mogyana	—	348,323	
Jaguara a Araguay	281,118		
Ramal de Poços de Caldas	17,637		
» » Guaxupé	13,806		
Das divisas do Estado a Rodolpho Paixão	35,762		
Rêde Sul Mineira	—	1,270,245	

	Klm.	Klm.	Klm.
Do Kilometro 24 920 a Tres Corações.	144,988		
Tres Corações a S. Sebastião do Paraiso.	362,658		
S. Sebastião do Paraiso a Passos	75,730		
Ramal de Passos	29,438		
» » Campanha	85,970		
» » Alfenas	7,578		
Soledade ao Rio Eleuterio.	269,529		
Soledade ao Rio Preto.	200,794		
Tres Corações ao Carmo da Cachoeira.	41,562		
Piranguinho a Paraisopolis	51,998		
Estrada de Ferro S. Paulo a Minas.	—	30,600	
Das divisas do Estado a S. Sebastião do Paraiso	30,600		
Estrada de Ferro Goyaz	—	52,682	
De Araguay á divisa do Estado.	52,682		
The Leopoldina Railway Company Limited	—	1.150,517	
Porto Novo a Saúde	375,527		
Ponte Nova a Matipó	90,037		
Ramal de Pirapetinga	31,261		
Recreio a Manhuassú	266,540		
Espera Feliz á divisa do Estado do Espirito Santo	14,764		
Cysneiros a Paraokena	17,738		
Patrocínio a S. Paulo	17,688		
Vista Alegre a Leopoldina	12,651		
Cataguazes a Mirahy	35,275		
Sereno a João Pinheiro	12,630		
Piracema a Ligação.	156,684		
Guarany a Pomba	27,469		
Furtado de Campos a Juiz de Fora.	66,683		
Ramal de Mar de Hespanha	25,570		
Estrada de Ferro Morro Velho	—	8,000	
Estrada de Ferro Paracatú	—	60,000	6,751,352
<i>Estado de S. Paulo :</i>			
Estrada de Ferro Central do Brasil.	—	290,140	
Da divisa do Estado de Minas a S. Paulo.	278,684		
» » » » » Bananal	11,456		
S. Paulo Railway	—	247,312	
Estrada de Ferro Sorocabana	—	1,737,172	
Estrada de Ferro Mogyana	—	1,340,394	
Estrada de Ferro Paulista.	—	1,245,055	
Estrada de Ferro Araraquara.	—	279,136	
Estrada de Ferro Dourado	—	273,368	
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	—	462,424	
Baurú a Itapura.	436,480		
Itapura a Jupirá	25,944		
Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz	—	146,000	
Estrada de Ferro S. Paulo a Minas.	—	106,000	
Estrada de Ferro Itatibense	—	20,097	
Réde Sul Mineira	—	24,920	
Cruzeiro a Tunnel.	24,920		
Estrada de Ferro Funilense	—	94,263	
Estrada de Ferro Campineira	—	41,444	
Tramway da Cantareira	—	43,000	
Electrico de Santo Amaro.	—	15,820	
Melhoramentos de Monte Alto	—	24,520	
Estrada de Ferro Perús Pirapora	—	16,000	
Estrada de Ferro Fazenda Dumont.	—	24,000	
Estrada de Ferro Jaboticabal.	—	27,200	
Estrada de Ferro Campos do Jordão	—	45,820	
Estrada de Ferro Santos a Santo Antonio de Juquiá	—	159,482	
Estrada de Ferro Lorena a Piquete	—	20,000	
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina	—	10,474	6.694,041

Estado do Paraná :

	Klm	Klm.	Klm.
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	—	1.066,870	
Itararé a União da Victoria	515,766		
Serrinha	44,980		
Jaguariahyva a Ourinhos	99,123		
Paraná	407,001		
Estrada de Ferro Norte do Paraná	—	43,397	1.110,237

Estado de Santa Catharina :

Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	—	829,772	
União da Victoria ao Rio Uruguay	367,440		
S. Francisco a Porto União	462,332		
Estrada de Ferro Santa Catharina	—	69,700	
Estrada de Ferro D. Thereza Christina	—	118,096	
Estrada de Ferro Tubarão a Araranguá	—	56,550	1.074,118

Estado do Rio Grande do Sul :

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	2.361,791	
Porto Alegre a Uruguayana e ramal de Paredão	766,238		
Santa Maria a Marcellino Ramos	535,234		
Cacequy a Rio Grande	490,037		
Neustadt a Taquara	53,092		
Couto a Santa Cruz	30,311		
Monte Negro a Caxias	116,592		
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento	158,564		
Accesso á Margem do Taquary	2,108		
Ramal Fluvial de Pelotas	2,718		
Ramal da Costa do Mar	17,281		
S. Pedro á Margem do Rio Jaguary	80,706		
Cruz Alta a Santo Angelo	109,000		
Brasil Great Southern Railway Comp.	—	299,467	
Quarahim a Itaquy	175,597		
Itaquy a S. Borja	123,870		
Estrada de Ferro Porto Alegre a Tristeza	—	11,980	
Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	—	22,000	
Estrada de Ferro Taquara ao Canella	—	40,000	2.735,238

Estado de Matto Grosso :

Estrada de Ferro Madeira Mamoré	—	355,979	
Da divisa do Estado do Amazonas a Guajará Mirim	355,979		
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	—	811,056	
Juplá a Porto Esperança	811,056	—	1.167,035

Estado de Goyaz :

Estrada de Ferro Goyaz	—	203,779	
Da divisa do Estado de Minas a Roncador	158,538		
Goyandira a Ouvidor	45,241	—	203,779
			<u>28.827,710</u>

Não foi incluída a Estrada de Ferro Tocantins, com 82,430, klm. por não ter sido trafegada.

Estrada de Ferro Madeira Mamoré

1ª FISCALIZAÇÃO

Em 18 de outubro firmou-se, na Inspectoria, o termo de accôrdo para submeter a arbitramento a liquidação da conta de construcção da estrada, tendo sido escolhido arbitro unico o general Candido Mariano da Silva Rondon, que ainda não entregou o seu laudo, no qual terá de determinar o *quantum* daquella conta, entre os limites de 41.412 contos + £ 1.001,000-0-0 e 45.162 contos + £ 1.001.000,-0-0, accrescido de mais 1.989 contos, arredondadamente.

Achando-se a estrada, desde o começo, em regimões de tarifas provisórias, adoptadas na época das altas cotações da borracha, e não tendo podido o Governo, depois de muitos esforços e de muito boa vontade, conseguir um accôrdo para a indispensavel reduccão de fretes, justa e incessantemente reclamada pela região, acabou por mandar adoptar na estrada as novas bases de tarifas, classificações e condições regulamentares que baixaram com a portaria de 6 de janeiro de 1922.

	Klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	364,260

Actos que a regem :

- Decreto n. 6.103, de 7 de agosto de 1906, e contracto de 14 de novembro do mesmo anno ;
- Decreto n. 6.530, de 20 de junho de 1907 ;
- Aviso n. 2, de 16 de janeiro de 1908 ;
- Decreto n. 6.838, de 30 de janeiro de 1908 ;
- Aviso n. 26, de 9 de março de 1908 ;
- Decreto n. 7.344, de 25 de fevereiro de 1909, e contracto de 14 de abril do mesmo anno ;
- Decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910 ;
- Decreto n. 8.776, de 7 de junho de 1911 ;
- Decreto n. 2.579, de 7 de junho de 1912, e contracto de 27 de novembro de 1913 ;
- Decreto n. 10.208, de 30 de abril de 1913 ;
- Decreto n. 10.379, de 6 de agosto de 1913 ;
- Portaria de 15 de setembro de 1914 ;
- Portaria de 18 de setembro de 1916 ;
- Decreto n. 12.425, de 28 de março de 1917 ;
- Decreto n. 3.418 A, de 12 de dezembro de 1917 ;
- Decreto n. 12.885, de 20 de fevereiro de 1918.

A estrada de propriedade da União está arrendada pelo praso de 60 annos á Madeira Mamoré Railway Company, empreiteira que foi da construcção, a partir de 1 de agosto de 1912.

E' constituída por uma linha singela, entre a villa de Porto Velho, no Estado do Amazonas, á margem direita do Rio Madeira, cerca de oito kilometros á jusante da cachoeira de Santo Antonio, ponto terminal da navegação a vapor, e a povoação de Guajará-Mirim, no Estado de Matto-Grosso, á margem direita do rio Mamoré, á montante da cachoeira de Guajará-Mirim. Dessa povoação para cima ha mais de 1.500 kilometros de franca navegação a vapor, nos rios Mamoré a Guaporé e seus affluentes.

A estrada corre 8,281 kilometros no Estado do Amazonas e 355,979 kilometros no de Matto-Grosso.

Movimento financeiro

Receita.	1.931:621\$908
Despeza	2.445:953\$740
	<hr/>
<i>Deficit.</i>	514:331\$832
Coefficiente de trafego.	126,63
Idem no anno anterior.	114,15

A receita verificada foi a mais reduzida até hoje, e o *deficit* o maior registado, sendo as causas determinantes a depreciação da borracha e a queda do cambio.

Trafego

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno correram a linha 3.839 trens com o percurso total de 172.571 kilometros.

Os transportes realizados foram os seguintes :

Passageiros	24.880
Bagagens e encomendas	211,000
Animaes	1.298
Mercadorias	9.895,895

As mercadorias se discriminam:

Borracha	3.283,895
Castanha	1.925,000
Madeiras	560,000
Diversas	4.124,000

Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina

	Klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	450,652
BITOLA	1 ^m ,00

Ao ser iniciado o anno de 1921 era o seguinte o estado das linhas desta estrada :

	Klm.
Linha em trafego (Estiva-Caxias)	334,352
Linha assentada, sem lastro (S. Luiz — Klm. 30)	30,000
Linha a assentar (Klm. 30 — Estiva)	8,300

A 28 de fevereiro ficou concluido o assentamento de toda a linha e a 14 de março circulava o primeiro trem regular de passageiros entre S. Luiz e Flores, realizando em dois dias o percurso total de 450^{klm},652, que vae de uma a outra estação.

A 11 de março havia sido recebida a Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras, com 78 kilometros de extensão, encampada por decreto n. 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920, em virtude de sua incorporação á Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, com 372^{klm},650, resultou a estrada unica de S. Luiz a Flores, com a denominação de Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina.

ACTOS QUE REGEM A ESTRADA

« Pela lei n. 1.329, de 3 de janeiro de 1935, foi o Governo Federal autorizado a construir uma estrada de ferro entre as cidades de S. Luiz e Caxias.

Os estudos e orçamentos dessa estrada receberam aprovação pelo decreto n. 6.670, de 3 de outubro de 1907, montando a 17.216:867\$530 o total das despesas orçadas.

Aberta a concorrência publica para a execução dos trabalhos, foi escolhida, como a mais vantajosa, a proposta da firma Proença, Echeverria & Comp., sendo o respectivo contracto lavrado a 24 de outubro de 1908.

Resolvida a revisão do traçado estudado e transposto este para o valle do rio Itapecurú, com o intuito de melhorarem as condições technicas, os contractantes ficaram incumbidos da realização dos novos estudos, cujos orçamentos, na importância total de 34.631:473\$006, foram approvados parcellada e successivamente pelos decretos n. 8.353, de 8 de novembro de 1910 (trecho Rosario-Itapecurú), n. 9.697, de 31 de julho de 1912 (trecho Itapecurú-Codó), e n. 10.009, de 15 de janeiro de 1913 (trecho de S. Luiz a Rosario).

O decreto n. 9.303, de 10 de janeiro de 1912, transferiu á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto firmado por Proença, Echeverria & Comp.

Por decreto n. 9.735, de 4 de setembro de 1912, foi prorogado até 24 de novembro de 1914 o prazo fixado para a conclusão da estrada.

O decreto n. 12.806, de 9 de janeiro de 1918, em execução do decreto legislativo n. 3.454, de 6 de janeiro do mesmo anno, manda intimar a Companhia São Luiz a Caxias, empreiteira da construção das obras, a restabelecer incontinenti os trabalhos de conservação da parte construída, fazendo as reconstruções e reparos necessarios, a juizo do Governo, nos termos das clausulas contractuaes, e a concluir no prazo de seis mezes a construção da mesma estrada, inclusive o fornecimento de todo o material e a realização das reconstruções e reparos, sob pena de ser rescindido o contracto.

Pelo decreto n. 13.130, de 24 de julho de 1918, foi declarada a rescisão do contracto celebrado a 24 de outubro de 1908, em virtude do decreto n. 7.073, de 23 de agosto de 1908, para a construção da estrada, incluindo o ramal de Itaqui.

A portaria de 9 de outubro de 1918, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, approvou as instruções regulamentares para os serviços da conclusão por administração e abertura ao trafego da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, que ficou subordinada áquelle ministerio até 24 de novembro do anno seguinte, data em que, em virtude de outra portaria, passou á jurisdicção immediata da Inspectoria Federal das Estradas.

O decreto n. 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920, determinou a encampação da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras, mandando incorporal-a á Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, com a denominação generica de Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina.

A incorporação foi realizada em 11 de março de 1921.

Movimento financeiro

RECEITA E DESPESA

Receita propria do trafego	428:387\$770
Despesa exclusivamente de custeio.	1.863:152\$940
Deficitt.	1.434:765\$170
Coefficiente de trafego.	434,92

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Producto
Passageiros	174:652\$200
Bagagens e encomendas	49:586\$310
Animaes	7:319\$300
Mercadorias	174:637\$900
Telegrammas	13:093\$400
Aluguel de locomotivas e vagões	5:324\$300
Armazenagem	251\$140
Baldeação (Canal dos Mosquitos)	2:909\$220
Diversos eventuaes	614\$000
Receita total do trafego	428:387\$770

Além dessas quantias, que pertencem á receita geral do trafego, foram mais arrecadadas para o Thesouro Federal 47:096\$864, relativos ás seguintes verbas:

Taxa de viação	6:963\$686
Imposto de transitto	27:577\$200
» » sello	11:818\$222
Montepio	737\$756
	<hr/>
	47:096\$864

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verba	Pessoal	Material	Total
Administração geral	254:649\$812	27:728\$301	282:377\$813
Trafego	225:650\$428	44:411\$533	270:061\$961
Locomoção	244:508\$206	197:855\$456	442:364\$662
Via permanente, edificios e telegraphos.	743:547\$319	102:752\$185	846:299\$504
Diversos	—	—	22:049\$000
Total do custeio	—	—	1.863:152\$940

Além das despesas acima foram feitas mais as seguintes por conta de capital que assim se discriminam :

Construção.	308:894\$183
Obras novas	90:328\$628
Desapropriação	2:000\$000
Material e transporte.	409:932\$000
Transporte pelo Lloyd Brasileiro e outros	157:777\$958
Descarga de material.	4:256\$000
Diversos.	51:681\$291
	1.024:870\$060

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEICULOS

Durante o anno correram a linha 623 trens com o percurso total de 90.892 km., rebocando 5.040 vehiculos, que fizeram o percurso total de 504.920 kilometros.

Trens	Numeros	Kilometro
Em serviço remunerado.		
Trens de passageiros.	17	2.252
» mixtos	326	63.881
» de cargas, de lastro e outros	106	16.203
Totaes	449	82.336
Em serviço não remunerado :		
Especiaes { De passageiros	—	—
{ De cargas.	—	—
De lastro e outros.	174	8.556
Totaes geraes	623	90.892

Compuzeram os trens acima 5.040 vehiculos, que percorreram 504,920 km.

Vehiculos	Numero	Percurso-kilometro
Em serviço retribuido :		
Carros de passageiros	1.483	170.302
» mixtos de bagagem e correio	562	79.939
Vagões de animaes	347	50.547
Vagões de mercadorias (carregados)	1.441	117.896
» » (vasios)	720	58.948
Totaes	4.553	477.633
Em serviços não retribuidos :		
Carros de passageiros	487	27.287
Vagões de lastro	5.040	504.920
Totaes geraes	5.040	504.920

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas.

As locomotivas, em numero de 15, realizaram o percurso total de 90.892 klm., comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

	Kilometro
Locomotivas ao serviço do trafego }	82.337
» » » » lastro }	8.555
» em trens especiaes não remunerados }	90.892
» escoteiras e em manobras }	90.892
Total	90.892

CONSTRUCÇÃO

Os serviços de construcção, durante o anno, importaram em 308:894\$183. Esses trabalhos correram uns á conta da administração e outros sob a responsabilidade de um tarefeiro, correspondendo a parte por administração tão somente ao valor de 6:018\$750.

MOVIMENTO GERAL FINANCEIRO

A' vista das despesas extraordinarias, determinadas pela onerosa conservação da linha e pelos trabalhos de construcção e ainda pelo proprio serviço do trafego, foi grande o dispendio nessa estrada, como todo o serviço de instalação recente.

Pela dotação orçamentaria de 2.000:000\$, em dinheiro, a estrada recebeu 1.589:031\$200 e o Thesouro Nacional effectuou pagamentos no valor de 409:932\$000, para attender á aquisição de material.

Por autorização constante do art. 82 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, foi aberto, pelo decreto n. 14.935, de 10 de agosto, um credito de 1.150:000\$, em apolices, da divida publica, para attender ás despesas de construcção e de trafego desta estrada, e cuja emissão foi autorizada pelo decreto n. 15.236, de 31 de dezembro do mesmo anno.

Foram remettidos á estrada 600:000\$, em dinheiro, por intermedio do Banco do Brasil, que recebeu do Thesouro Nacional 850 dessas apolices por conta desse adiantamento.

O Thesouro pagou, ainda, para cobrir quasi toda a despesa de material e transporte, a importância de 211:486\$100, que resultou da conversão de 282 apolices; e as 18 restantes foram entregues ao tarefeiro engenheiro Bernardo José da Camara Junior, como pagamento de serviços extraordinarios executados na construcção da estrada.

Os pagamentos effectuados importaram, portanto, em 2.810:449\$300 em dinheiro e 18:000\$ em apolices.

A despesa total da estrada tendo sido de 2.888:023\$, resulta um *deficit* de 77:573\$700.

Em officio desta Inspectoria n.341/Z, de 25 de abril de 1922, foi pedida a abertura de um credito supplementar para cobrir o referido *deficit*. — 30 —

PONTE « BENEDICTO LEITE »

O decreto n. 15.123, de 22 de novembro, abriu o credito de 850:000\$, em apolices, de accôrdo com o art. 82 da vigentel ei orçamentaria, destinado á construcção da ponte « BENEDICTO LEITE » sobre o canal de Mosquitos.

O decreto n. 15.236, de 31 de dezembro, autoriza essa emissão de apolices.

E, a 21 de dezembro deste anno foi assignado, nesta Inspectoria, o contracto com a firma Bromberg & Comp. para a construcção da referida ponte.

Estrada de Ferro Central do Piauí

(Parte em construção)

I — Estudos

Foram corridas duas variantes, uma em «Deserto» com 4^{km},153 de extensão e outra em «Jacarehy» com 7^{km},349, que substituem com vantagens economicas e technicas os trechos do projecto approved pelo decreto n. 9.930, de 11 de dezembro de 1912, situados, respectivamente, nos kilometros 106,915 e 116,102, como se evidenciará nas memorias que justificam e acompanham os projectos dessas variantes.

Iniciaram-se os estudos do trecho Piracuruca-Peripery-Campo Maior, que deverão substituir o trecho Piracuruca-Barras-Campo Maior, approved pelo decreto n. 10.156, de 2 de abril de 1913, caso se verifique a supremacia das condições daquelle sobre as deste ultimo.

No ramal de Igarassú procedeu-se ao estudo de uma pequena variante que permittiu a sua conclusão até á margem do rio do mesmo nome, a curta distancia do projecto do antigo traçado á margem do rio Parnaíba, que não poude ser realizado em consequencia de grandes exigencias por indemnização de terrenos.

II — Locação e trabalhos preliminares

Ficaram completos esses serviços em toda a extensão do trecho Amarração-Piracuruca, inclusive nas variantes estudadas, num total de 34^{km},672.

III — Movimento de terras

Salvo pequenos trechos das variantes estudadas, o movimento de terras estendeu-se continuamente até a cidade de Piracuruca, num desenvolvimento de 33 kilometros durante o anno, com um movimento de terras de 147.813^m³,245.

IV — Obras de arte

Ficou concluido o vão central de 50 metros da ponte do Portinho, dependendo a conclusão do ultimo vão lateral de 40 metros do recebimento da viga, já encomendada, que deverá chegar *em fins de maio proximo vindouro*. Achando-se concluidas ou em via de conclusão varias obras especiaes e correntes, sendo tres pontes de 25 metros, 16 metros e oito metros de vão, cinco pontilhões de quatro metros e 11 boeiros. Pela difficuldade de aquisição de vigas metallicas estão sendo empregadas nas pontes vigas de madeira.

V — Estações e edificios

Encontram-se promptas as estações de Amarração, Bom Princípio, no kilometro 51, e a do ramal de Igarassú, no seu ponto terminal.

VI — Via permanente

Foi concluido o assentamento de trilhos em mais 60^{km},387, dependendo a sua incorporação ao trafego já existente de aquisição de material de tracção e de transporte. Em identicas condições se encontra o ramal de Igarassú.

Para se concluir o serviço até Piracuruca, kilometro 148, ponto terminal do primeiro trecho approved e até onde deve ser executado, caso se abandone a

secção Piracuruca-Barras-Campo Maior, torna-se indispensavel o fornecimento de 65 kilometros de trilhos, inclusive os destinados a desvios e triangulos de reversão. Si não houver atraso na remessa desse material e não faltar o material rodante e de tracção, poder-se-ha inaugurar o trafego definitivo nesses 148 kilometros da linha tronco, sem falar no ramal de Igarassú, já terminado, antes de findar o corrente anno.

Forneceu-se a esta estrada no anno passado a seguinte tonelagem de trilhos e accessorios:

	T
Por conta da S. F. O. Contra as Seccas	1.531,502
Por conta da verba em operações de credito destinada á mesma estrada	2:179,139
	<hr/>
	3.710,641

VII — Material rodante

O material de tracção e de transporte existente é bastante exiguo, não permitindo a inauguração do trafego em novos trechos. O de tracção consta apenas de duas locomotivas, respectivamente, do typo «Mogul» e «Ten Weel», que attendem, simultaneamente, ás necessidades da construcção e do trafego.

Impõe-se, por conseguinte, a aquisição de outras unidades, assim como um maior numero de vehiculos, para que se possa inaugurar o trafego na extensão já concluída da linha-tronco.

VIII — Linha telegraphica e cerca

O assentamento da linha telegraphica foi feito em uma extensão de 71^{km},387, servida, porém, ainda por aparelhos telephonicos.

Construíram-se cercas em uma extensão de 13^{km},120, elevando-se assim a 25^{km},120 a extensão total de linha cercada. Este serviço, de maior interesse para os ribeirinhos, tem dado azo a continuos embaraços, provocados pela autoridade municipal de Parnahyba, mas felizmente resolvidos pelo juiz federal no Estado.

PARTE EM TRAFEGO

Estiveram em trafego provisório os mesmos 26 kilometros inaugurados em 19 de novembro de 1919. Este serviço continúa a ser feito dentro dos recursos concedidos pelo Governo.

A receita assim se discrimina:

	Quantidades	Importancias
Passageiros.	16,718	14:676\$100
Bagagem e encomendas	28 ^l ,185	393\$800
Aluguel de locomotivas e vagões	—	400\$000
Diversos e eventuaes.		76\$800
		<hr/>
		15:546\$700

Quanto á despesa do custeio, approximada, foi a seguinte:

Pessoal.	4:245\$100
Lubrificantes e combustivel	1:954\$600
	<hr/>
	6:199\$700

Correram durante o anno 4.208 trens com o percurso total de 73.726 kilometros, rebocando 42.080 vehiculos com o percurso de 737.260 kilometros, assim discriminados:

<i>Em serviço remunerado</i>		
	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.358	16.326
<i>Em serviço não remunerado</i>		
Trens de lastro	2.850	57.406
Totales	<u>4.208</u>	<u>73.726</u>
<i>Vehiculos em serviço remunerado</i>		
	Numero	Percurso
Carro de passageiros	1	16.326
» mixto de bagagem-correio	1	16.326
<i>Vehiculos em serviço não remunerado</i>		
Vagões de lastro	8	704.608
Total	—	<u>737.260</u>

LOCOMOÇÃO

As duas locomotivas existentes na estrada realizaram o percurso total de 73.811 kilometros em serviço remunerado, não remunerado e manobras.

	K.m.
Locomotivas em serviço simultaneo do trafego e da construcção	73.726
Em manobras	85
	<u>73.811</u>

INFORMAÇÕES DIVERSAS

O serviço sanitario, organizado em virtude do aviso n. 630, de 23 de outubro de 1920, precisa ser dotado de melhores recursos, sendo de todo insufficiente a verba de 3:000\$ mensaes para o pessoal e material, especialmente destinados á assistência medica e hospitalar, em uma região infectada por multiplas endemias, que inhabilitam, principalmente durante a estação invernossa, 50 % do pessoal trabalhador.

Recurso financeiro — A consignação orçamentaria dessa estrada foi de 2.000:000\$ em dinheiro e 1.000:000\$ em operações de credito. Da consignação em dinheiro foram gastos com pessoal 1.395:530\$828 e com material 604:270\$110, ficando um saldo de 199\$062.

Ligações da Estrada de Ferro Petrolina

Resumo historico

O conjunto de obras e installações ferro-viarias destinado a estabelecer a ligação, na cidade de Therezina, das Estradas de Ferro S. Luiz a Therezina, Petrolina a Therezina e Crathéus a Therezina, foi consequencia da clausula V do contracto approved pelo decreto n. 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920.

A lei da despesa n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921, no seu n. XXXIII, do artigo 83, autorizou a sua construção.

O decreto n. 14.823, de 24 de maio de 1921, autorizou o contracto para a sua execução.

Esse contracto, elaborado segundo os planos approvados pelo decreto numero 14.298, de 12 de agosto de 1920, foi assignado em 22 de junho de 1921, com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, que ficou sendo assim a empreiteira das obras.

Para prover ás despesas relativas á construção das obras mencionadas na clausula I do referido contracto o Governo emittirá 7.391:000\$ em apolices, papel, da divida publica interna, juros de 5 % ao anno, que a Companhia adquirirá, segundo as condições estipuladas na clausula XIX.

O decreto n. 14.841, de 31 de maio de 1921, abre o credito de 7.391:000\$, em apolices da divida publica, para attender ás despesas relativas ao contracto.

O aviso n. 2.685, de 3 de agosto de 1921, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, pede fazer a emissão dessas apolices.

O decreto n. 15.026, de 28 de setembro de 1921, autoriza a mesma emissão.

Ficam fazendo parte integrante desse contracto, *mutatis mutandis*, as condições geraes a que se refere a clausula XXXVIII, das que baixaram com o decreto numero 14.771, de 13 de abril de 1921, que trata da construção das linhas da Great Western, e as especificações approvadas nos moldes das que vigoram actualmente para as empreitadas da E. F. C. do Brasil.

E fica entendido que, em caso de divergencia entre qualquer das presentes clausulas e disposições das alludidas condições geraes ou especificações, prevaleçam as clausulas contractuaes.

CONSTRUCÇÃO

Iniciaram-se as obras a 18 de outubro de 1921, sendo atacados os trabalhos preparatorios nos trechos da ligação da E. F. Caxias a Cajazeiras, estaca 0 a 350, de Cratheús a Therezina, estaca 0 a 150, e da linha tronco Therezina-Amarante, estaca 0 a 350.

Os trabalhos de terraplenagem foram igualmente atacados nos pontos onde a fiscalização, que esteve a cargo da directoria da E. F. S. Luiz a Therezina julgou conveniente.

Trabalhos executados até 31 de dezembro de 1921

1º TRECHO

S. LUIZ A THEREZINA

EXTENSÃO.	7 kilometros
Trabalhos preparatorios:	
	m ²
Roçado e limpa em capoeirão	76.440,00
Idem em matta-virgem	58.330,00
Destocamento	10.340,00
Movimento de terras:	
	m ³
Excavação em terra	3.533,765
Idem em pedra solta.	184,899
Trabalhos diversos:	
	m ³
Terras transportadas por meios ordinarios	1.450,215

2º TRECHO

CRATHEU'S A THEREZINA

EXTENSÃO.	3 kilometros
Trabalhos preparatorios:	
	m ²
Rocado e limpa em capoeira	21.000,00
Idem em matta-virgem	18.000,00
Destocamento	990,00
Movimento de terras:	
	m ³
Excavação em terra	880,855
Idem idem pedra solta	632,318
Idem idem rocha	871,407
Trabalhos diversos:	
	m ³
Terras transportadas por meios ordinarios.	1.805,433

3º TRECHO

THEREZINA A AMARANTE

EXTENSÃO.	Klm. 10,600
Trabalhos preparatorios:	
	m ²
Rocado e limpa em capoeira	41.160,00
Idem em capoeirão de machado	74.340,00
Idem em matta-virgem	84.000,00
Destocamento	13.860,00
Móvimento de terras:	
	m ³
Excavação em terra	2.632,572
Idem em pedra solta.	1.707,466
Idem em rocha.	622,510
Trabalhos diversos:	
	m ³
Terras transportadas por meios ordinarios.	4.029,504

Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

EXTENSÃO EM TRAFEGO	147,358
-------------------------------	---------

A E. de F. Central do Rio Grande do Norte, cuja rescisão do contracto de arrendamento e empreitada foi feita pelo Governo Federal em virtude do decreto nº. 14.136, de 10 de abril de 1920, passou propriamente a funcionar sob a administração federal em data de 1º de julho daquelle anno, continuando desde a data do decreto até 30 de junho a ser feita pela Companhia, conjuntamente com o representante do Governo.

Movimento financeiro

Reccita	501:600\$237
Despesa	772:898\$582
<i>Deficit</i>	2 1:298\$345
Coefficiente do trafego	154,08 %
Idem em 1920	172,53 %

RECEITA DISCRIMINADA E COMPARADA COM A DO ANNO ANTERIOR

Designação	1921	1920	Differenças
Passagens	148:492\$000	133:513\$800	+ 14:978\$200
Animaes	13:584\$600	16:818\$200	- 3:233\$600
Bagagens e encommendas	34:978\$400	31:400\$800	+ 3:577\$600
Mercadorias	283:224\$300	195:194\$800	+ 88:029\$500
Telegrammas	4:538\$800	3:999\$200	+ 539\$600
Armazenagens	807\$200	1:190\$800	- 383\$600
Eventuaes	10:059\$854	22:872\$287	- 12:812\$433
Commissão de 4 %	1:466\$283	897\$436	+ 568\$847
Trens especiaes	4:448\$800	4:543\$000	- 94\$200
Total	501:600\$247	410:430\$323	+ 91:169\$914

As duas maiores differenças para menos que se notam na renda comparada dos annos foram em animaes e em eventuaes, a primeira resultando da grande redução que houve na vinda de gado do sertão, e a segunda por ter sido a receita de 1920 augmentada de 13:200\$, producto do aluguel de material rodante á construcção.

DESPEZA DISCRIMINADA E COMPARADA COM A DO ANNO ANTERIOR

Designação	1921	1920	Differenças
Administração Central	122:444\$523	89:155\$016	+ 33:289\$507
Trafego	166:678\$558	124:288\$664	+ 42:389\$894
Locomoção	281:470\$270	306:872\$924	- 25:402\$654
Via Permanente	184:681\$792	172:495\$932	+ 12:185\$860
Diversos	17:623,439	6:231\$926	+ 11:391\$513
Quota de arrendamento	—	8:833\$203	- 8:833\$203
Totacs	772:898\$582	707:877\$665	65:020\$917

Movimento do trafego

Foram as seguintes as unidades de trafego transportadas durante o anno, quer a uma distancia qualquer, quer a um kilometro de percurso:

	Unidades	Unidades kilometros
Passageiros	51.834	3.127,509
Animaes	3.002	273,829
Bagagens e encommendas	641 ^h ,607	44.271 ^h ,604
Mercadorias	25.686 ^h ,939	2.001.730 ^h ,420

Nestas unidades acham-se incluídos os trasportes não remunerados, tanto em serviço do trafego como da construcção.

O quadro seguinte dá em confronto e destacadamente, as toneladas das diversas mercadorias transportadas em 1921 e 1920. Estão incluídos tambem nesse quadro os trasportes não remunerados.

Designação	1921	1920	Differenças
	Toneladas	Toneladas	
Café	104,371	155,397	— 51,026
Assucar	2.531,214	2.246,133	+ 285,081
Tecidos nacionaes.	179,996	130,112	+ 49,884
Algodão.	3.494,420	2.171,479	+ 1.322,941
Fumo.	14,357	27,355	— 12,998
Feijão	168,761	566,715	— 397,954
Arroz	31,158	26,752	+ 4,406
Milho	163,703	559,066	— 395,363
Aguardente.	70,107	122,466	— 52,359
Xarque	1,903	20,226	— 18,323
Couros	47,196	66,707	— 19,511
Sal	63,119	129,401	— 66,282
Diversos de importação	16.550,556	14.864,126	+ 1.686,440
Diversos de exportação.	2.266,068	2.102,963	+ 163,105
Totaa	25.686,939	23.188,898	+ 2.498,041

No serviço telegraphico, pagando, houve durante o anno a expedição de 2.515 telegrammas, com um total de 26.321 palavras. O producto médio de cada telegramma foi de 1\$805.

Tambem foram as seguintes a receita e a despesa média para as outras unidades de trafego:

	Producto médio	Custo de transporte
Passageiro-kilometro	\$049	\$091
Bagagem e encomenda tonelada-kilometro	\$815	\$982
Animaes - Tonelada-kilometro.	\$050	\$712
Mercadorias — Tonelada-kilometro	\$177	\$290

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DOS TRENS E VEHICULOS

Durante o anno de 1921 circularam 3.467 trens que percorreram 111.324 kilometros, conforme a seguinte discriminação comparatiya dos dois ultimos annos:

TRENS	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Percurso	Quantidade	Percurso	Quantidade	Percurso
<i>Serviço remunerado :</i>						
Trens passageiros . . .	32	1.646	23	978	+	9 + 668
» mixtos . . .	312	46.773	312	46.176	-	+ 597
» de cargas. . .	365	36.165	392	25.135	-	27 + 1.030
Total	709	84.584	727	82.289	-	18 + 2.295
<i>Serviço não remunerado :</i>						
Serviço do trafego . .	660	14.202	623	19.588	+	37 - 5.386
Lastro.	2.098	12.538	566	3.722	+	1.532 + 8.816
Totaes.	2.758	26.740	1.189	23.310	+	1.569 + 3.430
Totaes geraes .	3.467	111.324	1.916	105.599	+	1.551 + 5.725

VEHICULOS

DESIGNAÇÃO	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Percurso	Quantidade	Percurso	Quantidade	Percurso
<i>Serviço remunerado :</i>						
Carros 1ª classe. . .	992	108.898	1.469	85.812	-	477 + 23.086
» 2ª classe. . .	611	66.036	952	68.047	-	341 - 2.011
» bagagem e correio.	549	61.848	928	72.915	-	379 - 11.067
Vagões de animaes. . .	432	53.728	504	60.926	-	72 - 7.198
» » mercadorias e cargas . . .	1.923	166.743	3.622	274.357	-	1.699 - 107.614
» » mercadorias vasios. . .	1.043	68.215	2.088	128.762	-	1.045 - 60.547
Totaes.	5.550	525.468	9.563	690.819	-	4.013 - 165.351
Serviço não remunerado.	9.603	229.905	4.369	167.874	+	5.234 + 62.031
Totaes geraes .	15.153	755.373	13.932	858.693	+	1.221 - 103.320

COEFFICIENTE DE UTILIZAÇÃO DOS VEICULOS

Carros de passageiros	47,33
» » correio e bagagem	14,32
Vagões de animaes	25,48
» » mercadorias	52,22

O serviço de tracção, que foi feito em 1921 por 11 locomotivas, subiu a um total de 154.218 kilometros percorridos, estando ali incluído o serviço de manobras (40.007^{ks}), e machinas só (2.887^{ks}.)

O percurso médio de uma locomotiva foi assim de 14.019^h,82.

OFFICINAS

Foram os seguintes os serviços executados durante o anno :

Designação	Pessoal	Material	Total
Reparação de locomotivas	38:156\$425	18:365\$104	56:521\$529
» » carros	8:093\$400	4:679\$889	12:773\$289
« » vagões.	5:986\$925	2:473\$440	8:460\$385
Condição e conservação das officinas.	57:623\$815	33:595\$409	91:219\$224
Obras feitas por conta da linha	1:011\$425	—	1:011\$425
» » » do trafego.	5:096\$000	—	5:096\$000
» » » da construcção	63\$000	—	63\$000
Totaes	116:030\$990	59:113\$842	175:144\$832

Eis o quadro do consumo de combustivel, lubrificantes e estopa pelas locomotivas, durante o anno :

DESIGNAÇÃO	UNIDADES	QUANTIDADE	IMPORTANCIA	CONSUMO MÉDIO	
				Quan- tidade	Custo
				Por locomotiva kilometro	
Carvão	Kilo.	—	—	—	—
Lenha	M ³	15.389 ^{m3} ,000	43:278\$150	0,100	\$281
Oleo	Kilo.	3.692 ^{m3} ,500	3:551\$790	0,024	\$023
Estopa	»	413 ^{m3} ,600	567\$233	0,003	\$004
Kerozene	Litro	394 ^{m3} ,900	337\$535	0,003	\$002
Total	—	—	47:734\$708	—	—

VEHICULOS

O consumo de lubrificantes e estopa durante o anno foi o seguinte :

DESIGNAÇÃO	UNIDADES	QUANTIDADE	IMPORTANCIA	CONSUMO MEDIO POR 1.000 VEHICULO-KILOM.	
				Quantidade	Custo
Graxa	Kilo. . .	2.967,200	5:307\$450	3,928	7\$026
Estopa	» . . .	726,150	975\$237	0,974	1\$291
Oleo	» . . .	2.398,500	2:423\$192	3,175	3\$208
Total	—	6.091,850	8:705\$879	—	—

Em 1921 não houve consumo de carvão, mas o de lenha foi de 15,389^{m³} que custaram 43:278\$120 ou 4.267^{m³} menos que em 1920 e differença no preço de 20:442\$250.

MATERIAL RODANTE EXISTENTE

A Estrada tem actualmente o seguinte material rodante effectivo :

- 24 locomotivas, estando 2 inutilizadas e 5 em mão estado.
- 18 carros de passageiros, estando 7 inutilizados e 2 em mão estado.
- 4 » correios e bagagem, estando 1 inutilizado e 2 em mão estado.
- 9 vagões de animaes » — » 3 » » »
- 124 » » mercadorias » 10 » » 39 » » »
- 34 pranchas e diversos » — » » 24 » » »

VIA PERMANENTE

Durante o anno foi feita a substituição de 15.465 dormentes, 334 trilhos, 5.515 grampos de linha, 26 talas de junção e 1.261 parafusos. Os mais serviços foram de capinação, lastramento, repregação de trilhos, roçada e limpeza de vallas e valletas.

A pintura das pontes, caixas d'agua e edificios, que fôra iniciada com a administração do Governo, está toda concluida, e bem assim a substituição de todos os postes telegraphicos de madeira por trilhos usados. Actualmente só se faz sentir a necessidade de reparação das cercas de arame, isso devido á falta de material e ás suas innumeradas soluções de continuidade.

ATRAZOS DE TRENS E ACCIDENTES

Durante o anno deram-se na linha 116 atrasos de trens, maiores de 10 minutos, por cousas sem importancia. Por accidentes maiores houve 17 atrasos, sendo 11 por descarrillamento de locomotivas, 5 por descarrillamento de carros ou vagões e 1 por arriamento de barreiras.

CONSTRUCÇÃO

Continuam ainda paralyzados os trabalhos de construcção que foram suspensos com a rescisão do contracto. Os estudos de revisão das condições technicas, autorizados e procedidos afim de diminuir o custo orçamentario da linha da serra, que vinha sendo feita como prolongamento, não apresentarão as vantagens esperadas, e pelo contrario a economia a realizar-se não compensava o pesado tributo lau-

çado sobre a futura exploração commercial, com limitação excessiva do tráfego. O custo kilometrico em que ficaria esse traçado, apesar daquellas alterações introduzidas por esta Inspectoria, em 9 de junho de 1921, nas suas condições technicas, fazendo descer o raio minimo das curvas, de 300 metros que era, a 100 metros, e a rampa maxima subindo de 1,2% a 2%, seria ainda, incluindo o material rodante, superior a 190 contos. Em vista disto, inclinou-se esta Inspectoria pela adopção do traçado ha annos estudado pela commissão chefiada pelo engenheiro Sampaio Corrêa, podendo, á hora de fechar este relatório, declarar que foi mesmo a solução que ella propoz ao Governo. Partindo do kim. 144,318 da linha de Ceará-Mirim a Lages, actualmente em tráfego, o traçado irá contornando a serra da Borborema e acompanhando o rio Piranhas ou Assú, attingindo, no fim de 150 kilometros, a cidade de Caicó, com percurso menor de 38 kilometros do que o da linha da Serra, condições technicas boas, e custo kilometrico relativamente muito menor.

RAMAL DE MACAU

Até 21 de dezembro de 1921 ficaram promptos os 27 kilometros de linha entre Lages e Epitacio Pessoa, cuja construcção, iniciada ha oito annos passados, a Companhia ex-arrendataria ainda não tinha podido concluir. Na passagem da linha para o Governo, era muito ruim o estado geral de sua conservação. A linha achava-se desnivelada, quando foi recebida, em diversos pontos, por falta de lastro, estando os trilhos assentados até o kilometro 23, e ahi em diante soltos, estendidos sobre o leito até as proximidades da estação. A maioria das pontes estava montada sobre pilhas de dormentes.

Com o copioso inverno de 1921 aggravou-se ainda aquelle mau estado de conservação, tendo de organizar-se uma grande turma de conservação, que serviu tambem para impedir o roubo de material, que estavam fazendo. Procedeu-se á reconstrucção e acabamento dos aterros, ao rampamento dos cortes, á montagem de duas pontes metallicas de 11 metros de vão e á de diversas outras de cinco metros, sendo adoptadas vigas de trilhos para estas ultimas.

Foi feita a construcção de desvios e de um triangulo de reversão na estação Epitacio Pessoa. Essa passou tambem por calação e pintura, assim como foi pavimentada de concreto a área coberta da plataforma; e nas partes externas calçadas de paralelipedos.

LAGES-ANGIÇOS

Desde 1911, por occasião da mudança feita pelo Governo de um traçado do prolongamento, este trecho de 45 kilometros, de construcção já bastante adiantada, foi abandonado, tendo sido agora aproveitado pela Inspectoria de Seccas para uma estrada de rodagem.

LINHA DE CONTORNO

Foi atacada a construcção dessa linha, a qual deve ligar a linha tronco ás suas officinas e depositos de vehiculos á Praça Silva Jardim.

CREDITOS

O credito, em dinheiro, para pagamento de despesas com o pessoal e material desta Estrada, durante o anno de 1921, foi aberto em 5 de janeiro e é da de somma 1.050:000\$000.

Um segundo credito, em apolices, foi aberto em 5 de maio daquelle mesmo anno, na importancia de 968:503\$685, e era destinado a despesas resultantes da rescisão do contracto de construcção e arrendamento da Estrada.

Finalmente, em 5 de novembro foi aberto um terceiro credito, tambem em apolices, na importancia de 155:000\$, para attender ás despesas com a construcção da Estrada. Este ultimo credito, não tendo sido empregado até 31 de dezembro nas despesas a que fôra destinado, passou para 1922.



1º Districto

Rêde de viação a cargo da « The Great Western of Brasil Railway Company, Limited »

ACTOS QUE A REGERAM

- Decreto n. 4.111, de 31 de julho de 1901, e contracto de 6 de agosto do mesmo anno.
- Decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904, e accôrdo de 28 de julho do mesmo anno.
- Decreto n. 6.124, de 28 de agosto de 1906.
- Decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909, e revisão do contracto de arrendamento de 7 de dezembro do mesmo anno.
- Decreto n. 14.326, de 24 de agosto de 1920.
- Decreto n. 14.530, de 10 de dezembro de 1920.

EXTENSÃO DA RÊDE

A rêde não soffreu augmento e constava em 31 de dezembro de 1921 da extensão total em trafego de 1.617^{km},017 distribuidos pelas linhas seguintes:

Natal á Independencia	164,620
Conde d'Eu	194,633
Recife a Limoeiro e Timbaúba	270,465
Central de Pernambuco	269,268
Recife a S. Francisco	130,961
Sul de Pernambuco	193,908
Ribeirão a Cortez	28,657
Ribeirão a Barreiros	55,300
Central de Alagôas	194,069
Paulo Affonso	115,136
Total	1.617,017
Bitola,	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita propria do trafego	23.236:777\$870
Despesa do custeio	19.329:160\$380
Saldo	3.907:617\$490
Coefficiente de trafego	83,18
» » anterior	78,69
Receita total	23.236:777\$870
Despesa total	22.816:585\$120
Saldo	420:192\$750
Relação por cento da despesa para a receita	98,19
Idem idem idem, anterior	83,73

Na despesa total estão incluidas as seguintes verbas, além das de custeio :

Fiscalização	60:000\$000
Quota de arrendamento	929:471\$120
10 % para garantia dos 10.000:000\$000	2.323:677\$800
Directoria em Londres	174:275\$820
Total	3.487:424\$740

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros (numero)	3.301.828	5.384:647\$390
Bagagem e encomenda (tonelada)	29.651	2.070:776\$110
Animaes (numero)	88.488	223:426\$440
Mercadorias (toneladas).	1.629.385	14.903:522\$590
Armazenagem.		83:411\$530
Afuguel de locomotivas e vagões.		50:301\$130
Diversas e eventuaes		520:692\$680
Receita total		<u>23.236:777\$870</u>

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração geral.		975:646\$500
Trafego.		4.444:009\$000
Locomoção.		10.226:835\$000
Via permanente, edificios e telegrapho		3.094:707\$930
Diversas		587:961\$950
Total de custeio		<u>19.329:160\$380</u>
Despesas accessorias		3.487:424\$740
Despesa total		<u>22.816:585\$120</u>

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E VEICULOS

Durante o anno correram na linha 61.334 trens com o percurso total de 2.940.614 kilometros, compostos de 1.093.390 vehiculos, que fizeram o percurso total de 46.778.208 kilometros.

Trens

	Numero	Percurso
Em serviço remunerado:		
De passageiros.	12.593	487.082
Mixtos	8.994	726.692
De carga.	31.169	1.413.121
Totaes.	<u>52.756</u>	<u>2.626.895</u>
Em serviço não remunerado:		
Especiaes de carga	7.608	272.583
De lastro	970	41.136
Totaes geraes	<u>61.334</u>	<u>2.940.614</u>

Vehiculos

	Numero	Percurso
Em serviço retribuido:		
Carros de passageiros	222.900	11.149.260
Mixtos e de bagagem e correio	50.534	3.206.252
Vagões de animaes	30.055	2.507.360
Vagões de mercadoria	664.390	26.628.046
Totaes.	<u>967.879</u>	<u>43.490.918</u>

Em serviço não retribuído: . . .

Carros de passageiros	2.325	91.253
Carros de bagagem	286	12.956
Vagões de mercadoria	122.900	3.180.076
	<hr/>	<hr/>
Totais	125.511	3.287.290
	<hr/>	<hr/>
Total geral	1.093.390	46.778.208

Os transportes realizados foram os seguintes (incluídos os transportes gratuitos):

Passageiros transportados a qualquer distancia	3.308.633
» » » um kilometro	92.919.964
Bagagem e encomendas transportadas a qual- quer distancia (toneladas)	29.703
Bagagem e encomendas transportadas a um kilo- metro (toneladas-kilometro)	2.686.983
Animaes transportados a qualquer distancia	88.488
» » » um kilometro	7.786.077
Mercadorias transportadas a qualquer distancia (toneladas)	1.970.275
Mercadorias transportadas a um kilometro (tone- ladas-kilometro)	93.795.262

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 4.000.093 kilometros, compre-
hendidos os serviços não retribuídos e as manobras nas estações.

	Kim.
Locomotivas em serviço do trafego	2.626.895
» » » lastro	41.136
» » trens especiaes não retribuídos	272.583
» escoteiras e em manobras	1.059.479
	<hr/>
Total	4.000.093

VIA PERMANENTE

A conservação da via permanente e dos edificios foi deficientissima.

ACCIDENTES

Deram-se durante o anno 867 descarrilamentos por animaes na linha e varias
outras causas, bem assim sahiram 54 pessoas feridas e 35 mortas.

CONSTRUCÇÃO

Estudos definitivos approvados pelo decreto n. 10.250, de 4 de junho de 1913.
Nenhum trecho foi inaugurado durante o anno de 1921.

RESUMO DOS SERVIÇOS

ESTUDOS DEFINITIVOS E LOCAÇÃO

Revisão da exploração e locação	km. 32,000
---	---------------

Trabalhos preparatorios

	m ³ .
Roçado e limpa em capoeira	124.520,000
» » » » capoeirão	5.400,000
Destocamento	3.428,000

Movimento de terras

	m ³ .
Excavação em terra	2.720,000
» » picarro	1.481,000
» » pedra solta	542,000
» » rocha	1.063,000

Obras d'arte

	m ³ .
Excavação para fundações	18,000
Alvenaria de pedra secca	2,000
» ordinaria	22,000

Construcção de novas linhas

Por decreto n. 14.771, de 13 de abril de 1921, foi autorizado pelo Governo o contracto com a Companhia Great Western para a construcção das seguintes estradas de ferro:

- a) prolongamento do ramal de Mulungú, em direcção a Cajazeiras, no Estado da Parahyba do Norte;
- b) prolongamento do ramal de Ribeirão, de Cortez a Bonito, no Estado de Pernambuco;
- c) linha que, partindo de Atalaia, ou outro ponto conveniente da Estrada de Ferro Central de Alagôas, a juízo do Governo, vá terminar em Collegio, de modo a estabelecer a ligação entre a réde a cargo da Companhia Great Western e a viação do Estado de Sergipe;
- d) prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, de Rio Branco a Petrolina, na margem do rio S. Francisco;
- e) ramal que, partindo de Limoeiro ou lagôa do Carro, no Estado de Pernambuco, vá terminar na fronteira norte deste Estado, no ponto que os estudos indicarem como mais conveniente.

* * *

Eis os trabalhos realizados pela Companhia, desde a respectiva inauguração, em abril de 1921, até 28 de fevereiro do corrente anno, no cumprimento do seu contracto:

DE ALAGÔA GRANDE A CAJAZEIRAS (ramal de Mulungú)

	m ³ .
Terraplenagem.	893,722

RIO BRANCO A PETROLINA

	k.
Exploração e projecto	10,930
Locação	13,940
	m ² .
Trabalhos preliminares	54.628,00
	m ³ .
Terraplenagem e obras de arte.	2.642,210

RAMAL DE LIMOEIRO A BOM JARDIM

Exploração e projecto	9 ^k ,104
Locação	8,960
Roçada	88.720 ^{m²} ,00
Terraplenagem.	2.311 ^{m³} ,991

A despesa feita pela Companhia foi de 125:311\$030, sendo de :

Alagôa Grande a Cajazeiras.	1:864\$720
Rio Branco a Petrolina	82:921\$400
Limoeiro a Bom Jardim	40:524\$910
	<hr/>
	125:311\$030

As diversas verbas de despesa não são, porém, definitivas, por não terem sido ainda devidamente apuradas pela fiscalização. Nellas já se acham, porém, incluídos os 10% a que tem direito a Companhia, por administração e benefício.

Estrada de Ferro Colonial — Barreiros a Sertãozinho

No Estado de Pernambuco

Autorizada pelo decreto n. 8.841, de 5 de novembro de 1910

Concessionario — Antonio Mendes Fernandes Ribeiro

BITOLA. 1^m,00

Extensão total — Barreiros a Sertãozinho (não fixada)

ACTOS QUE A REGEM

Pelo decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913, foram approvados os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 639:740\$108, do primeiro trecho de 15.762^m,80.

Pelo decreto n. 12.307, de 6 de dezembro de 1916, foram approvados os estudos do segundo trecho, com a extensão de 35.420 metros, e o respectivo orçamento na importancia de 1.920:994\$404.

O decreto n. 12.309, de 6 de dezembro de 1916, approvou as clausulas para revisão do contracto. Ficou mantido ao concessionario o privilegio pelo praso de 60 annos, para a construção, uso e gozo da referida estrada.

O Governo concedeu a subvenção de 15:000\$ por kilometro, até o limite de 60 kilometros.

Esta subvenção será paga, até o maximo de 900:000\$, por trechos não inferiores a 20 kilometros, inteiramente concluídos e abertos ao trafego publico.

O concessionario obriga-se a concluir e entregar ao transito publico a estrada dentro dos seguintes prazos :

1º, o primeiro trecho, de 15.762 metros, de 23 de abril de 1913, até 23 de abril de 1918;

2º, o segundo trecho, com a extensão de 35.420 metros, de 6 de dezembro de 1916, até 23 de abril de 1920;

3º, o trecho final até 23 de junho de 1921.

Aos 19 dias do mez de abril de 1917 foi celebrado o accôrdo de revisão do contracto.

Em officio n. 163, de 14 de maio do mesmo anno, o Tribunal de Contas, em sessão de 11 do mesmo mez, recusou registro ao referido accôrdo, sob o fundamento de não ter havido diminuição de encargos para o Thesouro, condição indispensavel para a revisão e objecto fundamental da autorização do art. 88, n. III, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro de 1916, revigorado pelo n. XII do

do art. 75 da lei da despesa. Tendo o ministerio pedido em aviso n. 16, de 18 de junho, reconsideração do sobredito acto, o Tribunal, em sessão de 3 de agosto, manteve a sua anterior deliberação.

Conformando-se o Governo com essa decisão, mandou notificar ao contractante para que declarasse se convem em que fique reduzido de 1"/₁₀₀ a importancia da subvenção kilometrica.

Pelo decreto n. 12.837, de 9 de janeiro de 1918, foi autorizada a modificação do contracto celebrado em 19 de abril de 1917.

A subvenção de 15:000\$ ficou reduzida a 14:850\$ e foram prorogados por um anno cada um dos prazos fixados, para a conclusão e entrega ao transito publico do 1º e 2º trecho final da estrada.

O decreto n. 13.525, de 26 de março de 1919, prorogou até 23 de outubro de 1919, o prazo para a conclusão e entrega, ao trafego, do primeiro trecho, mediante a condição de ficar reduzida a 14:625\$ a subvenção kilometrica.

O decreto n. 13.928, de 17 de dezembro 1919, prorogou, até 23 de abril de 1920, o prazo fixado para a conclusão e entrega, ao trafego do primeiro trecho, mediante a condição de ficar reduzida a 14:400\$ a subvenção kilometrica, e, por consequencia, ser fixado em 864:000\$ o maximo da subvenção total a pagar pela construcção de 60 kilometros, conforme estatuo o decreto n. 12.309, de 1916.

O decreto n. 14.668, de 14 de fevereiro de 1921, prorogou, até 23 de abril do mesmo anno, o prazo fixado para a conclusão e entrega ao trafego do citado primeiro trecho; prazo que foi mais uma vez prorogado por mais seis mezes pelo decreto n. 14.849, de 31 de maio de 1921.

Estrada de Ferro Petrolina a Therezina

Data de 9 de maio de 1919 o aviso que autorizou a mandar proceder immediatamente, no intuito de combater os efeitos da secca do nordeste, os trabalhos de locação dos primeiros 61^{km},500 da Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, conforme o projecto e orçamento elaborados na Inspectoria Federal das Estradas; tendo corrido essas despesas por conta do credito extraordinario de 500:000\$, aberto pelo decreto n. 13.532, de 2 de abril do referido anno, para o custeio de servicos na zona flagellada pela secca.

Os decretos ns. 13.647, de 18-6-919; 13.729, de 20-8-919; 14.335, de 17-9-920; 14.653, de 27-1-921; 14.695, de 1-3-921; 14.900, de 2-7-921, e 15.035, de 4-10-921, approvaram, respectivamente, os estudos definitivos, com a extensão de 61^{km},500, de Petrolina até o rio Pau Ferro, de 142^{km},500, em Villa Paulista, de 112^{km},000 em Campo Grande, de 118^{km},900 na cidade de Oeiras, de 69^{km},240 em Fazenda Surpreza, de 164^{km},000 entre os kilometros 10 (Therezina) e 174 (Amarante) e 94^{km},774, na cidade de Amarante, perfazendo essa linha a extensão já projectada de 762^{km},914.

A 1 de janeiro de 1920, os trens de lastro, nessa estrada, corriam numa extensão de 20 kilometros, tendo o assentamento da linha avançado, durante o anno de 1921, em mais 23 kilometros, attingindo, portanto, a ponta de trilhos o kilometro 43. A linha está nivelada até o kilometro 45.

Os trabalhos de construcção do primeiro trecho, que vae de Petrolina, kilometro 0, ao kilometro 61^{km},500, no rio Pau Ferro, acham-se quasi concluidos, dispondo a Comissão Constructora de todos os recursos para ultimal-os.

O movimento de terras, em córte e em empréstimos, foi de 110,116^{m³},945 e, em cavas para fundações, foi de 1,048^{m³},904.

Em continuação ao anno anterior, foram atacados, ainda pelo regimen de tarefas, os trabalhos de construcção até o kilometro 170.

O movimento de terras, nesses trechos, foi, em córtes e empréstimos, de 255,934^{m³},222, e, em cavas para fundações, de 2,043^{m³},798.

O leito da linha acha-se já preparado numa extensão de 60 kilometros, e em construcção essa extensão attinge a 109^{km},500.

Dentre as obras d'arte iniciadas, ficaram ultimadas a do pontilhão do riacho Parnahyba, na estaca 1.301 + 14, e mais sete bociros, um dreno de pedra secca, um pontilhão de um metro de vão e uma casa para residencia.

A ponte sobre o rio Terra Nova, cujo vão é de 30 metros, está com a construcção do primeiro encontro já terminada, e a do segundo se acha construida até a cota de dois metros.

Em relação á verba orçamentaria consignada á Commissão, para custear os seus trabalhos durante o anno de 1921, a dotação foi de 1.700:000\$, tendo faltado apenas a remessa de numerario no valor de 265:000\$ e mais 80:000\$ que ficaram no Thesouro á disposição desta Inspectoria para attender ás despesas do escriptorio tecnico, nesta Capital.

Dessa importancia de 80:000\$, foi paga a verba englobada de material e pessoal, no valor de 74:531\$832, restando um saldo de 5:468\$168.

Foi aberto ainda um credito, com a autorização constante do art. 82 da lei do orçamento de 5 de janeiro de 1921, de 4.300:000\$, em apolices da divida publica, para occorrer ás despesas de construcção.

Por conta desta emissão, autorizada pelo decreto n. 14.981, de 6 de setembro do mesmo anno, não só foram effectuados pagamentos de medições de trabalhos executados, no valor de 384:992\$689, e de material no valor de 15:000\$; senão ainda estão empenhadas as quantias de 84:376\$039, para pagamento de medições, e de 2.717:111\$400, correspondendo á aquisição do seguinte material: duas locomotivas; trilhos, pesando 7.500 toneladas; 20 apparatus de mudança de via e 658 toneladas de accessorios de linha.

Todas essas despesas attingem a um total de 3.201:480\$128, tendo sido a respectiva emissão de apolices entregue ao Banco do Brasil para convertel-a em dinheiro.

Por conta do credito de 1.700:000\$, a commissão constructora gastou a importancia de 1.355:000\$ e remetteu á Delegacia do Thesouro Nacional, na Bahia, contas no valor de 101:973\$615; tendo sido paga, como foi dito acima, pelo Thesouro Nacional, a quantia de 74:531\$832.

Portanto, a importancia despendida com a Estrada de Ferro Petrolina a Therezina, durante o anno de 1921, por conta do referido credito, foi de 1.531:505\$447.

Discriminação dos trabalhos effectuados durante o anno

Preparo do leito por administração

MOVIMENTO DE TERRAS

Em córtes e emprestimos :

	m3
Excavação em terra	21.657,222
Idem em schisto	3.241,905
Idem em pedra solta	77.772,512
Idem em rocha	7.445,306

Em cavas para fundação :

	m3
Excavação em terra	570,594
Idem em pedra solta	478,310

ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS

(DAS OBRAS DE ARTE CONCLUIDAS)

	m3
Alvenaria de lajões com argamassa 2/3, cimento e areia	0,765
Alvenaria de lajões sem argamassa	55,634
Alvenaria de lajões com argamassa 1/3, cimento e areia	6,943
Alvenaria ordinaria com argamassa 2/3, cal e areia	52,966
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/3, cimento e areia	667,369
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/2/5, cimento, cal e areia	193,809

	m ³
Alvenaria ordinaria com argamassa 1/1,50, cal e areia.	84,587
Alvenaria de tijolo com argamassa 2/3, cal e areia.	17,824
Alvenaria de aparelho grosso.	111,789
Alvenaria de concreto com argamassa 1/3/6, cimento, areia e pedra	1,392
Alvenaria de concreto com argamassa 1/2/4, cimento, areia e pedra	8,094
Cantaria de 2ª classe.	2,256
	m ²
Rejuntamento	517,25

TRABALHOS DIVERSOS

	m ³ Dm
Transporte dos materiaes de excavação	873.008,376
	m ³
Transporte vertical	2.128,220

Transporte de materiaes para obras d'arte (em carroças e trem de ferro):

	m ³
Pedra	620,064
Areia	205,210
Cimento.	59,622
Cal	30,475

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

	m ²
Coberturas	77,37
Emboço e reboco	186,42
Caiacção	186,42
Pintura a oleo	40,65
Ladrilhos	37,37

OBRAS DE ARTE PROMPTAS

Bocairo simples capeado 0,50×0,70	3
» » » 0,60×0,90	10
» » » 0,70×1,00	3
» » » 0,80×1,10	4
» » » 1,50×1,80	1
» aberto 0,50	1
» » 0,60	1
» de pedra secca 0,50×0,50.	1
Pontilhão de 1 ^m ,00 de vão	1
Pontilhão de 4 ^m ,00 de vão	1
Casa para residencia	1

OBRAS DE ARTE EM CONSTRUCCÃO

Casa de turma (com as paredes levantadas, sem outros trabalhos).	3
Ponte de 30,00 de vão, com um encontro concluido	1

ASSENTAMENTO DA LINHA

Avançamento	Klm
	20

LEITO PROMPTO

Para receber o assentamento da linha	Klm
	18,50

LEITO A TERMINAR

Córtes e aterros por completar.	Klm
	3

TRABALHOS PRELIMINARES

Restabelecimento e locação de linha	Klm
	90
Restabelecimento de linha (sem locação).	40

Preparo do leito pelo regimen de tarefas

TRABALHOS PREPARATORIOS

Roçada:

	m ²
Em capoeira.	523.989,00
Em capoeirão de machado	1.590.216,00
Em matta virgem.	288.195,00
Destocamento	148.714,80

MOVIMENTO DE TERRAS

Em córtes, empréstimos, caminhos de serviço e valletas:

	m ³
Excavação em terra	68.502,789
Idem em pedra solta.	136.713,710
Idem em rocha.	50.747,723

Em cavas para fundação:

	m ³
Excavação em terra.	1.292,427
Idem em terra com esgotamento.	113,510
Idem em pedra solta.	480,975
Idem em rocha.	156,886

ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS

	m ³
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 5.	1.314,942
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8.	1.275,634
Alvenaria de lajões com argamassa n. 5.	29,408
Alvenaria de lajões com argamassa n. 8.	62,489
Alvenaria de lajões sem argamassa.	203,001
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 5 descon- tada a pedra	49,836

Alvenaria ordinaria de pedra secca	m ³ 5,700
Concreto n. 3	23,526
Rejuntamento com argamassa n. 3.	m ³ 1.603,42
Chapa de argamassa n. 3.	161,04

TRABALHOS DIVERSOS

Transporte dos materiaes de excavação.	m ³ Dm 2.635.988,528
Transporte dos materiaes para obras de arte:	
Pedra.	m ³ Dm 176.889,675
Areia.	178.766,908
Cimento.	2.386.719,292
Cal	2.717.320,277
Enchimento de vãos com pedra quebrada.	m ³ 106,116
Apiloamento de terras em camadas de 0 ^m ,20.	4.451,059
Levantamento dos materiaes de excavação para cada 1 ^m ,50 altura.	245,539
Extensão do leito preparado.	60 ^{km}
Extensão total do leito em construcção.	108,50

Rêde de Viação da Bahia

2º DISTRICTO

As linhas que fazem parte da rêde e estão sob a fiscalização do Districto são:
Em trafego:

	Klm.
Bahia a S. Francisco e ramaes	1.146,924
Central da Bahia e ramaes.	387,804
Centro Oêste da Bahia	51,863
Bahia e Minas (6ª Fiscalização)	441,735
Total	<u>2.028,326</u>

Em construcção :

	Klm
Jacobina a Mundo Novo	60,000
Sítio Novo a Mundo Novo.	72,000
Machado Portella a Carinhonha	28,139
Bandeira de Mello a Brotas	25,500
» » » » » (abandonados)	24,500
Conceição a Burahen	52,000
Total	<u>262,139</u>

Em reconstrucção :

	Klm
Centro Oêste da Bahia.	<u>51,863</u>

Com estudos aprovados:

	Klm
Jacobina a Mundo Novo	40,000
Sítio Novo a Mundo Novo.	50,000
Ramal do Morro do Chapéo	88,000
Bandeira de Mello a Brotas	276,000
Machado Portella a Carinhanha	462,500
Cajueiro a Cipó	102,600
Barra a Brotas	146,000
	<hr/>
Total	1.165,100

Com estudos a aprovar :

	Klm
Bandeira de Mello a Brotas	92,000
	<hr/>

Linhas a estudar :

	Klm
Ligação da Nazareth com a Central.	65,000
Ligação da Central com o ramal da Feira	35,000
Variante de Tamanduá.	150,000
	<hr/>
Total	250,000

Movimento financeiro

O movimento financeiro das linhas federaes em trafego, que estão sujeitas á contribuição do arrendamento, com exclusão da Bahia e Minas, foi o seguinte :

Receita total.	8.122:340\$707
Despesas apresentadas pela Companhia	9.843:938\$183
	<hr/>
Deficit sem inclusão da quota de arrendamento.	1.721:597\$476

Empreza arrendataria e constructora

E' arrendataria e empreiteira da Rêde Bahiana, constituída pelas linhas federaes em trafego e por aquellas em construção e estudadas, a Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien, sob o regimen estabelecido nos seguintes actos :

Decreto n.	8.648, de 31 de março de 1911.
»	» 9.029, de 11 de outubro de 1911.
»	» 9.251, de 28 de dezembro de 1911.
»	» 9.278, de 30 de dezembro de 1911.
»	» 10.097, de 26 de fevereiro de 1913.
»	» 12.764, de 19 de dezembro de 1917.
»	» 14.068, de 19 de fevereiro de 1920.
»	» 14.758, de 6 de abril de 1921.

**Contribuição para o arrendamento, imposto de transporte,
taxa de viação e quota de fiscalização**

Não se tendo effectuado a tomada de contas relativa ao anno de 1921, prevista na clausula 5ª do contracto de arrendamento, em virtude de não ter o Governo solucionado até o presente o disposto no § 3º do art. 2º da clausula 3ª, não foi fixado o quantum referente á contribuição do arrendamento.

As linhas federaes em trafego, que estão directamente sob a fiscalização deste districto, durante o anno de 1921 concorreram para o Thesouro Nacional com as seguintes importancias:

Imposto de transporte.	301:854\$600
Taxa de viação.	129:570\$360
Quota de fiscalização	100:000\$000
Total.	531:424\$960

Linhas em trafego

BAHIA AO S. FRANCISCO E RAMAES

BITOLA DE 1^m,00

EXTENSÃO EM TRAFEGO

	Km.
Bahia a Alagoinhas.	123,130
S. Francisco a Joazeiro	452,310
Ramal de Alagoinhas a Propria.	429,903
Sub-ramal de Capella	11,893
Ramal de Campo Formoso	9,788
Bomfim a Jacobina	119,900
Total.	1,146,924

Movimento financeiro

Receita propria do trafego	6.224:806\$491
Despesa do custeio.	8.001:594\$867
<i>Deficit.</i>	1.776:788\$376
Coefficiente de trafego	128,54
Idem no anno anterior.	110,87

* * *

Receita total 6.314:185\$351

A despesa total consta das seguintes verbas, além das do custeio, as quaes figuram na discriminação da despesa sob o titulo de despesas accessorias.

Quota de fiscalização.	72:800\$000
Obras para particulares.	1:344\$647

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Productos
Passageiros	547.000	1.926:401\$325
Bagagens e encomendas	2.436 ^l ,107	199:522\$050
Animaes	32,965	151:450\$410
Mercadorias	155.433 ^l ,287	3.587:431\$411
Telegrammas	25.994	60:604\$578
Armazenagens	—	13:062\$460
Diversos e eventuaes	—	286:334\$257
Total do trafego	—	6.224:806\$491
Receitas accessorias	—	89:378\$860
Receita total.	—	6.314:185\$351

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	716:219\$476
Trafego	1.187:517\$466
Locomoção	4.094:075\$026
Via-permanente.	1.846:888\$449
Telegrapho	156:894\$450
Total do custeio	8.001:594\$867

A receita desta estrada durante o anno de 1921 foi inferior á do anno de 1920 de 1.208:610\$058, contribuindo todas as verbas, com excepção das de trens especiaes e telegrapho, com differença para menos.

Só em passageiros e mercadorias estas differenças foram, respectivamente, de 260:836\$720 e 859:194\$991.

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEHICULOS

Durante o anno correram a linha 12.888 trens, com o percurso total de 1.397.753 kilometros, assim discriminados:

	Numero	Percurso kilometrico
Em serviços remunerados:		
Trens de passageiros	1,299	269.925
» mixtos.	5,322	474.746
» de carga	2,927	430.751
Totaes	9,548	1,175.422
	Numero	Percurso kilometrico
Em serviços não remunerados:		
Trens especiaes	2,468	178.291
» de lastro	872	44.040
Totaes	3,340	222.331
Totaes geraes.	12,888	1,397.753

Compuzeram os trens acima 90.693 vehiculos, que percorreram 9.555.003 kilometros, assim discriminados:

	Numero	Percurso
Em serviços retribuidos:		
Carros de passageiros de 1ª classe	7,522	835.035
» » » 2ª »	5,844	669.124
» mixtos para passageiros	2,043	175.491
» especiaes para passageiros	2,800	519.647
Vagões de bagagens e encommendas.	5,887	773.668
» » animaes	6,663	868.840
» » mercadorias.	44,398	4,311.867
Totaes	75,157	8.153.672

Em serviço não retribuído:

	Numero	Percurso
Carros de passageiros de 1ª classe	63	2.189
» » » » 2ª »	82	2.618
» mixtos para passageiros	273	11.497
» especiaes para passageiros	204	35.640
Vagões de bagagens e encomendas,	311	31.665
» » mercadorias.	14.603	1.317.722
Totaes	15.536	1.401.331
Totaes geraes	90.693	9.555.003

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros:

1ª classe.	214,811
2ª »	378,865
Total	593,676

Animaes:

De montaria	4,185
Bois, vaccas e vitellos	5,513
Carneiros, porcos e cães	23,267
Total	32,965

Bagagens e encomendas:

Remuneradas	2,436,107
Gratis	1,335,156
Total	3,771,263

Mercadorias:

Remuneradas	155,433,287
Gratis	119,229,929
Total	274,663,216

Passageiros-kilometro:

De 1ª classe	16,311,065
De 2ª »	18,084,202
Total	34,395,267

Animaes-kilometro:

De montaria	429,230
Bois, vaccas e vitellos	1,340,732
Carneiros, porcos e cães.	3,818,010
Total	5,587,972

Bagagens e encomendas-kilometro:

Remuneradas	270,845
Gratis	225,103
Total	495,948

Mercadorias-kilometro:	
Remuneradas	26.576.903
Gratis	12.304.229
Total.	<u>38.881.132</u>

Os passageiros subdividem-se do seguinte modo:

Pagando.	522.802
Por conta do Governo Federal.	5.082
» » » » Estadual	19.116
Gratis em serviço do trafego ou outro	46.676
Total.	<u>593.676</u>

MOVIMENTO DO TELEGRAPHO

Telegrammas:	Numero	Palavras
Particulares.	25.933	318.974
Officiaes.	61	1.926
Em serviço do trafego	121.084	3.085.638
Totais	<u>147.078</u>	<u>3.406.538</u>

HORARIOS

Continuaram em vigor os approvados por aviso n. 2/7/V2, de 21 de setembro de 1918.

LOCOMOÇÃO

PERCURSOS DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 1.587.162 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações,

	Klm.
Locomotivas ao serviço do trafego	1.175.422
» » » » lastro.	44.040
» em trens especiaes não remunerados.	178.291
» isoladas e em manobras.	189.409
Total.	<u>1.587.162</u>

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Foi o seguinte durante o anno:

Serviço do trafego:

	Peso	Importancia
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão).	33.690.334,0	736:770\$274
Oleo (locomotivas).	69.334,6	68:822\$117
» (vehiculos).	48.095,5	35:160\$945
Graxa (locomotivas).	1.853,0	2:764\$637
» (vehiculos).	9.971,0	14:206\$966
Estopa (locomotivas).	3.175,5	2:522\$804
» (vehiculos).	7.162,0	5:618\$275

Serviço do lastro:

Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	945.666,0	20:565\$135
Oleo (locomotivas)	1.951,6	1:885\$015
» (vehiculos)	1.550,2	1:147\$459
Graxa (locomotivas)	50,5	76\$045
» (vehiculos)	321,0	464\$358
Estopa (locomotivas)	90,0	72\$245
» (vehiculos)	231,5	182\$138

VIA PERMANENTE

Em geral tem se mantido regular o estado de conservação da via permanente, tendo sido substituidos 191.703 dormentes communs. Existem, entretanto, alguns trechos, onde se faz precisa uma urgente providencia, no sentido de serem substituidos os trilhos, pois, já se vão tornando frequentes as fracturas, d'ahi resultando accidentes, que si não têm acarretado victimas, é pela precaução tomada para a redução de velocidade dos trens na sua passagem.

A extensão desses trechos, attinge a 288 kilometros, sendo 205 na linha de Joazeiro e 83 na linha de Timbó.

Convém deixar consignado que os trilhos desses trechos são ainda os da sua primitiva installação, cuja substituição não foi prevista nos orçamentos das reconstrucções apresentados pela companhia.

A via permanente, em geral, está necessitando de lastro e de recomposição da maioria de seus aterros.

Esses serviços não têm progredido, pelo facto de não dispôr a companhia de material necessario para manter um trem de lastro nos differentes trechos.

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos (169 novos e 616 reempregados)	785
Talas de junção (1.057 novas e 5.788 reempregadas)	6.845
Parafusos (65.030 novos e 11.417 reempregados)	76.447
Grampos (2.726 novos e 398.182 reempregados)	400.908
Tirefonds (125.604 novos e 180.174 reempregados)	305.778
Dormentes de madeira (sendo 648 especies)	192.351
Lastro (metros cubicos)	57.098

LINHA TELEGRAPHICA

Fios collocados (5.200 metros) (kilogrammas)	25
Isoladores	100

PONTES E PONTILHÕES

Reparados (sendo 1.927 ^{m²} ,0 e 149 ^{m³} ,0)	26
---	----

BOEIROS

Reparos (96 ^{m³} ,128)	17
---	----

EDIFICIOS

Reparados (sendo 350 ^m ,8 — 23.327 ^{m²} ,6 e 16 ^{m³} ,0)	94
---	----

ACCIDENTES

Descarrilamentos de trens	6
Avarias em machinas	26
Descarrilamentos de locomotivas	248
» » vehiculos	527

ACCIDENTES PESSOAS

Passageiros feridos (ferimentos leves)	4
» mortos	3
Empregados feridos (12 leves e 4 graves)	16
» mortos	6
Pessoas estranhas feridas (tres leves e cinco graves)	8
» » mortas	12

Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Klm.
Linha principal — S. Felix a Jequy	330,048
Ramal de Queimadinhos a Bandeira de Mello	9,341
» » Monte Cruzeiro	1,372
» » Cachoeira a Feira de Sant'Anna	47,043
	<hr/>
Total	387,804
Bitola	1 ^m ,00

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita propria do trafego	1.634:832\$315
Despesa do custeio	1.615:685\$336
	<hr/>
Saldo	19:146\$979
Coefficiente de trafego	98,83
Idem no anno anterior	77,68
Receita total	1.698:977\$428
Idem, no anno anterior	84,42

A despesa total consta das seguintes verbas, além do custeio; as quaes figuram na discriminação da despesa sob o titulo de despesas accessorias:

Quota de fiscalização	27:200\$000
Obras para particulares	511\$658
	<hr/>
Total	27:711\$658

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Productos
Passageiros	103,517	298:337\$575
Bagagens e encomendas	714,471	31:344\$440
Animaes	4,137	19:644\$625
Mercadorias	51.677,403	1.177:708\$763
Telegrammas	8,608	19:667\$346
Armazenagens	—	153\$100
Diversos e eventuaes	—	87:976\$466
Total do trafego	—	1.634:832\$315
Receitas accessorias	—	64:145\$113
Receita total	—	1.698:977\$428

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	197:335\$548
Trafego	293:105\$516
Locomoção	647:207\$124
Via permanente.	474:832\$229
Telegrapho	3:204\$919
Total do custeio	1.615:685\$336
Despesas accessorias	—

TRAFEGO

O serviço durante o anno fez-se com irregularidades, oriundas, na sua maior parte, da deficiencia do material de tracção, ainda desfalcado das locomotivas transferidas, por emprestimo, para as linhas de Bahia a Alagoinhas e Bahia e Minas, e do estado de insegurança do trecho de linha em que não foram substituidos os velhos e estragados trilhos de 19 kilos por metro. Os atrasos dos trens, notadamente na linha principal, foram grandes e repetidos, pelos motivos citados acima, tornando-se mais frequentes, depois da entrega ao trafego do trecho entre as estações de Iracema e Jequy, em virtude do máo estado em que ficou a linha, naquelle trecho, sob a acção dos fortissimos aguaceiros, que, durante muitos dias, cahiram naquella zona.

Em dezembro veio ainda agravar as condições do serviço, a enchente do rio Paraguassú, cujas aguas inundaram varios pontos da estrada, produzindo serios estragos na linha. Em consequencia, o trafego foi suspenso, da estação João Amaro, klm. 181,044, a Jequy, klm. 330,047, e de Quelmadinhas, klm. 243,490, a Bandeira de Mello, klm. 252,831, no dia 11 de dezembro, só podendo ser restabelecido a 20 do mesmo mez.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEICULOS

Durante o anno correram a linha 3.354 trens, com o percurso total de 236.112 kilometros, assim discriminados:

Em serviços remunerados:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros.	47	1.517
» mixtos	1.734	171.301
» de cargas	939	21.631
Totaes.	2.720	194.449

Em serviços não remunerados:

Trens especiaes	572	36.567
» de lastro.	62	5.096
Totaes.	634	41.663
Totaes geraes	3.354	236.112

Compuzeram os trens acima 28.923 vehiculos, que percorreram 1.720.526 kilometros, assim discriminados:

Em serviços retribuidos:

	Numero	Porcurso
Carros de passageiros de 1ª classe.	1.687	139.558
» » » 2ª »	1.827	142.576
Carros mixtos para passageiros.	666	44.282
» especias »	2	582
Vagões de bagagens e encomendas	2.314	211.646
» » animaes	94	10.728
» » mercadorias	14.906	809.903
Totaes	21.496	1.359.275

Em serviços não retribuídos:

Carros de passageiros de 1ª classe.	42	9.084
» » » 2ª »	1	48
» especiais para passageiros.	18	4.196
Vagões de bagagens e encomendas	2	387
» » mercadorias	7.364	347.536
	<hr/>	<hr/>
Totaes	7.427	361.251
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes	28.923	1.720.526

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros:

1ª classe	35.044
2ª classe.	70.710
	<hr/>
Total	105.754

Animaes:

De montaria	2.091
Bois, vaccas e vitellos	1.125
Carneiros, porcos e cães	921
	<hr/>
Total	4.137

Bagagens e encomendas:

Remuneradas	714.471
Gratis	348.729
	<hr/>
Total	1.063.200

Mercadorias:

Remuneradas	51.677.403
Gratis	44.194.109
	<hr/>
Total	95.871.512

Passageiros-kilometro:

1ª classe.	2.074.768
2ª classe.	2.669.518
	<hr/>
Total	4.744.286

Animaes-kilometro:

De montaria	109.111
Bois, vaccas e vitellos	189.916
Carneiro, porcos e cães.	56.609
	<hr/>
Total	355.636

Bagagem e encomendas-kilometro:

Remuneradas	38.912
Gratis	28.337
	<hr/>
Total	67.249

Mercadorias-kilometro:

Remuneradas	4.244.549
Gratis	2.595.895
Total	6.840.444

Os passageiros transportados subdividem-se do seguinte modo:

Pagando.	99.575
Por conta do Governo Federal	820
» » » » Estadual	3.122
Gratis	2.237
Total	105.754

MOVIMENTO DO TELEGRAPHO

Telegrammas	Numero	Palavras
Particulares.	8.608	118.196
Em serviço do trafego.	16.934	393.993
Totales	25,542	512.189

Horarios — Está em vigor provisoriamente o novo horario approved em novembro, em virtude do novo trecho aberto ao trafego, o qual deverá ser substituido por um outro em estudo, que satisfaça convenientemente ao interesse publico e ás necessidades do serviço da Estrada.

Inauguração — No decurso do anno foram entregues ao trafego dois trechos, na extensão total de 71^{km},861. O primeiro de Machado Portella a Iracema, com 32^{km},100, em 7 de fevereiro, e o segundo desta ultima estação á de Jequy, com 39^{km},761, em 22 de novembro, quando tambem foi inaugurada a estação de Juracy no km. 276,787 entre Machado Portella e Iracema.

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 390.996 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

	Klm.
Locomotivas ao serviço do trafego	202.522
» » » » lastro	5.096
» em trens especiaes não remuneradas.	37.118
» isoladas e em manobras	146.260
Total.	390.996

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

	Peso	Importancia
Serviço do trafego:		
Lenha (reduzida ao valor calorifico de carvão)	9.394.933,0	152.724\$741
Oleo (locomotivas)	14.165,6	16.476\$908
» (vehiculos)	3.768,0	3.879\$300
Graxa (locomotivas).	1.588,1	2.439\$594
» (vehiculos)	489,5	783\$452
Estopa (locomotivas)	2.164,0	1.430\$173
» (vehiculos)	682,5	682\$500

Serviço do lastro:

Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	129.600,0	2:077.379
Oleo (locomotivas)	226,5	260.956
» (vehiculos)	96,0	99.330
Graxa (locomotivas)	39,5	50.447
» (vehiculos)	16,0	27.269
Estopa (locomotivas)	41,5	26.887
» (vehiculos)	29,5	20.500

Material rodante — Muito deficiente é o material de tracção de que dispõe a estrada. Em 31 de dezembro existiam, apenas, 15 locomotivas, não tendo sido restituídas as sete retiradas, por empréstimo, para outras linhas da rêde. Dessas 15 estiveram em serviço durante o anno 10, sendo que tres em bom estado e sete em estado regular.

O material de transporte está regularmente conservado. Necessitam de pintura geral alguns vehiculos, cujas providencias já foram tomadas.

VIA PERMANENTE

E' bem regular o estado da via permanente. A substituição de dormentes se fez com relativa regularidade, de modo a ficar na devida segurança a linha, prejudicando, porém, a falta de locomotivas, o serviço de lastragem, de que ainda se recentem alguns trechos. Perdura ainda o serio inconveniente da manutenção dos trilhos velhos de 19 kilos por metro, no longo trecho do kilometro 163 a 259, offerecendo constante ameaça á circulação dos trens.

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos	30
Talas de junção	50
Parafusos	22.504
Grampos	13.065
Tirefonds	4.829
Dormentes	37.369
LASTRO: (metros cubicos)	96.588

LINHA TELEGRAPHICA

Fios collados (7.000 metros) kilogrammas	10
--	----

PONTES E PONTILHÕES

Reparados (sendo 88 ^m ,05 — 7 ^m 2,20 e 12 ^m 3,72)	16
--	----

BOEIROS

Reparados (sendo 93 ^m ,47 — 154 ^m 2,55 e 118 ^m 3,89)	132
---	-----

EDIFICIOS

Reparados (sendo 89 ^m ,0 — 786 ^m 2,17 e 65 ^m 3,77)	43
---	----

ACCIDENTES

Descarrilamento de trens	1
Avarias em machinas	4
Descarrilamentos de locomotivas	9
» » vehiculos	22

ACCIDENTES PESSOAES

Empregado ferido (ferimento grave)	1
Empregados mortos	3
Pessoas estranhas feridas (ferimento grave).	2
» » mortas	3

Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia

	Klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO — Agua Comprida a Burahem.	51,863
BITOLA	1 ^m ,00

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita propria do trafego	84:630\$595
Despesa do custeio	124:801\$675
<i>Deficit</i>	40:171\$080
Coefficiente do trafego	147,47
Idem no anno anterior	244,97
Receita total	169:177\$928
Despesa total	—
Idem, no anno anterior	247,68

Designação	Quantidade	Producto
Passageiros	20.768	48:335\$435
Bagagens e encomendas	67 ¹ ,001	2:503\$400
Animaes	1,150	2:973\$512
Mercadorias	3.635 ¹ ,262	18:333\$909
Telegrammas	792	2:881\$050
Armazenagens.	—	\$300
Diversos e eventuaes	—	9:602\$989
Total do trafego	—	84:630\$595
Receita accessorias	—	24:547\$333
Receita total	—	109:177\$928

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	235\$354
Trafego	22:639\$064
Locomoção	34:707\$644
Via permanente	67:173\$900
Telegrapho	45\$713

TRAFEGO

O trafego nesta linha, principalmente na estação invernososa, se fez muito irregularmente. E' justo, entretanto, afirmar, que com a marcha dos serviços de reconstrução, muito tem melhorado a circulação dos trens, principalmente na parte comprehendida entre os kilometros 10 e 52. A comprehendida entre os kilometros 0 e 10, offerece ainda impecilhos ao trafego, pois acha-se com deficiente conservação, ainda no seu estado anterior, aguardando solução dos estudos apresentados pela Companhia para a variante de Cotegipe, substitutiva do referido trecho, autorizada pelo decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEICULOS

Durante o anno correram a linha 326 trens, que percorreram 21.000 kilometros, assim discriminados:

Em serviços remunerados:

	Numero	Porcurso
Trens de passageiros.	8	392
» mixtos	268	17.196
» de cargas	35	2.511
	<hr/>	<hr/>
Totaes.	311	20.099

Em serviços não remunerados:

Trens especiaes	15	901
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes	326	21.000

Compuzeram os trens acima 1.731 vehiculos, que percorreram 104.427 kilometros, assim discriminados:

Em serviços retribuidos:

	Numero	Porcurso
Carros de passageiros de 1ª classe	301	18.699
» » » » 2ª »	280	17.680
» mixtos para passageiros	15	976
Vagões de bagagens e encomendas.	293	18.783
» » animaes	276	17.596
» » mercadorias	513	28.254
	<hr/>	<hr/>
Totaes	1.678	101.988

Em serviços não retribuidos:

Carros de passageiros de 1ª classe	6	409
» » » » 2ª »	1	52
» mixtos para passageiros	1	41
Vagões de bagagens e encomendas.	11	768
» » animaes	1	28
» » mercadorias	33	1.141
	<hr/>	<hr/>
Totaes	53	2.439
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes.	1.731	104.427

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros

1ª classe	11.282
2ª classe	16.421
	<hr/>
Total	27.703

Animaes:

De montaria	293
Bois, vaccas e vitellas	460
Carneiros, porcos e cães	397
	<hr/>
Total	1.150

Bagagens e encomendas:

	t
Remuneradas	67.001
Gratis	60.360
	<hr/>
Total	127.361

Mercadorias:

Remuneradas	3.635.262
Gratis	294.301
	<hr/>
Total	3.929.563

Passageiros-kilometro:

1ª classe	474.083
2ª »	548.796
	<hr/>
Total	1.022.879

Animaes-kilometro:

De montaria	10.122
Bois, vaccas e vitellos	18.840
Carneiros, porcos e cães	17.448
	<hr/>
Total	46.410

Bagagens e encomendas-kilometro:

Remuneradas	2.658
Gratis	2.415
	<hr/>
Total	5.073

Mercadorias-kilometro:

Remuneradas	124.464
Gratis	12.013
	<hr/>
Total	136.477

Os passageiros transportados subdividem-se do seguinte modo:

Pagando	20.214
Por conta do Governo Federal	14
Por conta do Governo Estadual	540
Gratis em serviço do trafego ou outros	6.935
	<hr/>
Total	27.703

MOVIMENTO DO TELEGRAPHO

Telegrammas:

	Numero	Palavras
Particulares	792	11.182
Em serviço do trafego	1.575	31.078
	<hr/>	<hr/>
Totaes	2.367	42.260

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 22.348 kilometros, assim distribuídos:

	Klm.
Locomotivas ao serviço do trafego	20.099
» em trens especiaes não remunerados	901
» isoladas e em manobras	1.348
Total	22.348

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa :

Serviço do trafego :

	Peso	Importancia
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão)	815.733,0	27:477\$300
Oleo (locomotivas)	1.017,9	1:033\$918
» (vehiculo)	361,8	259\$986
Graxa (locomotivas)	34,0	46\$310
» (vehiculos)	207,0	303\$950
Estopa (locomotivas)	53,5	44\$805
» (vehiculos)	258,8	189\$784

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos (50 novos e 65 reempregados)	115
Talas de junção (415 novas e 50 reempregadas)	465
Parafusos (1.648 novos e 1.442 reempregados)	3.090
Grampos (14.580 novos e 5.610 reempregados)	20.190
Tirefonds (102 novos e 30 reempregados)	132
Dormentes (666 novos e 150 reempregados)	816
Lastro (metros cubicos)	3.780

ACCIDENTES

Collisão de trens	1
Descarrilamentos de locomotivas	23
» » vehiculos	92

ACCIDENTES PESSOAS

Empregado morto	1
---------------------------	---

Parte em construcção

Linha de Bomfim a Paraguassú (Sitio Nove)

JACOBINA A FRANCA — KILOMETRO 0 AO 50

Importancia dos trabalhos effectuados durante o anno:

Movimento de terras	44:748\$825
Alvenaria e trabalhos connexos	40:189\$139
Trabalhos diversos	16:495\$937
Edificios e dependencias	1:873\$252
Obras metallicas	543\$400
Coberturas	1:923\$630
Via permanente	1:174\$400

Total 106:948\$583

Importancia total despendida desde o inicio — 1.649:895\$394.

FRANCA A MUNDO NOVO — KILOMETRO 50 AO 60

Trabalhos effectuados durante o anno:	
Movimento de terras	151:810\$518
Alvenaria e trabalhos connexos	126:607\$790
Trabalhos diversos	43:545\$055
Edificios e dependencias	72\$590
Coberturas.	39\$270
Via permanente	4:208\$000
Total	326:283\$223
Total despendido desde o inicio	772:104\$675

SITIO NOVO A MUNDO NOVO — KILOMETRO 148 AO 231 + 177,90

Nesse trecho continuam atacados os ultimos serviços da variante « Capivara », numa extensão de 11^{km},220. Concluidos, talvez dentro de quatro mezes, pois se reduzem a um pequeno movimento de terras, ficará completa a execução dos trabalhos de terraplenagem numa extensão de 60^{km},360, entre Sitio Novo e proximidades de Orobo. Das obras de arte correntes, apenas tres não foram ainda construidas, e, das especiaes, duas, sendo a mais importante a ponte de 130 metros sobre o rio Paraguassú, que, apesar de aprovado o respectivo projecto, e em parte executado com a construcção completa de um encontro e as fundações de outro, desde 1914 foram suspensos os serviços, sob a allegação de sérias difficuldades para o lançamento das fundações dos pçgões, sem ter havido, entretanto, por parte da Companhia, o menor esforço para vencel-as.

A falta dessa ponte é o unico pretexto em torno do qual gyram os argumentos da Companhia, para se desculpar de sua desidia, não tendo iniciado ainda o assentamento de linha, e assim, não cumprindo, como deve, as ordens de serviço por varias vezes dadas nesse sentido desde 1919.

* * *

Valor dos trabalhos executados durante o anno:	
Trabalhos preparatorios.	3:408\$426
Movimento de terras.	132:301\$703
Alvenaria e trabalhos connexos	93:179\$840
Via permanente	3:774\$400
Despesas geraes e administração	555\$474
Total	233:219\$843

Linha de Machado Portella a Carinhanha

(PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DA BAHIA)

KILOMETRO 0 AO 50 e 50 AO 100

Menos morosos que nos annos anteriores correram os serviços da construcção, permittindo a conclusão do primeiro trecho de 50^{km},000, e mais 21^{km},861 do segundo trecho.

Lamentavel é que tenha já a Companhia reduzido a sua actividade, de maneira tal que a construcção no segundo trecho está quasi paralyzada.

Custo dos trabalhos realizados no primeiro trecho no anno findo :

Movimento de terras	21:176\$760
Alvenaria, trabalhos connexos e edificios.	18:490\$062
Trabalhos diversos.	10:343\$738
Via permanente.	34:040\$553
Telegrapho	9:801\$000
Despesas geraes e administração	694\$494
Total	94:546\$610
Total despendido desde o inicio.	3.570:020\$832

TRABALHOS REALIZADOS

TERRAPLENAGEM

A massa dos materiaes excavados, em cortes, emprestimos, vallas e valletas, attingiu a 725.922^m³,486.

OBRAS DE ARTE

Contém todo o trecho 144 obras de arte, das quaes as mais importantes são dois pontilhões de 5^m,00 de vão.

VIA PERMANENTE

Concluida em toda a sua extensão, permittiu a abertura do trafego, que vai sendo feito com toda a regularidade.

MEDIÇÃO FINAL

A medição final deste trecho ainda não está concluida, em virtude de se não acharem promptos os necessarios desenhos detalhados.

Custo dos serviços feitos no segundo trecho (kilometro 50 ao 100):

Estudos e locação	608\$359
Trabalhos preparatorios	98\$440
Movimento de terras	216:031\$798
Alvenaria e trabalhos connexos.	37:962\$544
Trabalhos diversos.	98:078\$590
Edificios e dependencias	12:686\$058
Via permanente.	213:828\$612
Telegrapho	11:894\$200
Caixa d'agua.	7:264\$298
	<hr/>
Total	598:452\$899
Total despendido desde o inicio	1.716:031\$263

TRABALHOS REALIZADOS ATE' 31 DE DEZEMBRO DE 1921

TERRAPLENAGEM

Volume excavado — 449.205,106.

OBRA DE ARTE

Foram construidas — 75.

VIA PERMANENTE

Foram assentados 23 kilometros de linha, sendo que 22 até a estação de Jequy foram incorporados ao trafego em novembro.

EDIFICIOS

Foram terminados a estação e a casa do agente de Jequy (klm. 72) e as casas de turma dos klms. 85 e 93 para completar o numero de edificios previstos no projecto.

TRIANGULO DE REVERSÃO

Foi terminado o triangulo de reversão de Jequy, conforme o orçamento approved pelo decreto n. 15.075, de 28 de outubro de 1921.

CAIXA D'AGUA

Foi concluída, dentro do orçamento approved pelo aviso n. 129, de 25 de outubro de 1921.

Linha de Bandeira de Mello a Brotas

Na vigência da clausula 40 do contracto de 3 de abril de 1920, celebrado nos termos do decreto n. 14.068, de 19 de fevereiro do mesmo anno, fica a Companhia obrigada a estudar uma variante de accôrdo com o paragrapho 1º, letra g daquela mesma clausula, devendo partir das proximidades do logar — Tamanduá, e seguir a margem esquerda do Paraguassú, em direcção ao valle de Santo Antonio, no intuito de se obter uma linha mais leve e economica. Os respectivos trabalhos já foram iniciados, tomando-se como ponto de partida aquelle em que a linha principal começa a subir a serra das Araras, correspondente ao kilometro 30.

* * *

Os serviços de construcção desta linha fizeram-se sempre muito morosamente. Durante o anno findo foram feitas apenas cinco kilometros de assentamento de linha, 25 kilometros de linha telegraphica e quatro obras de arte correntes.

Em dezembro de 1920, a companhia pediu a inauguração de 25 kilometros, de Bandeira de Mello a Tamanduá.

Em vista, porém, das informações prestadas pela fiscalização local, não foi ella autorizada. Decorridos nove mezes, voltou a companhia a pedir novamente a inauguração do referido trecho, tendo o Governo negado o recebimento, por não estar em condições de ser trafegado.

Finalmente, em dezembro do anno findo, ainda não foi autorizado o trafego, por não haver triangulo nem gyrador para a manobra de reversão das locomotivas, que ficariam obrigadas a fazer um percurso de 34 kilometros sempre de *tender* á frente.

Resultado dos trabalhos effectuados durante o anno :

Movimento de terras	2:940\$768
Obras de arte	4:483\$866
Edifícios e dependencias	9:735\$227
Trabalhos diversos	1:556\$718
Via permanente.	46:936\$710
Telegrapho	9:447\$900
Despesas geraes e administração	403\$501
Total.	75:504\$690
Total despendido desde o inicio	1,462:854\$019

Linha de Buranhem a Conceição da Feira

Trabalhos realizados durante o anno:

Estudos e locação	4:560\$000
Trabalhos preparatorios	3:351\$312
Movimento de terras	2.011:841\$340
Alvenaria e trabalhos connexos.	715:363\$107
Trabalhos diversos.	438:117\$095
Total	3.173:232\$854
Desde o inicio foram despendidos	3.417:239\$114

Reconstrução da Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia

As despesas effectuadas nesta linha com os serviços de conservação extraordinaria, autorizados por aviso n. 194/V 2, de 2 de setembro de 1918, vão em seguida discriminadas:

Movimento de terras	6:075\$000
Alvenaria e trabalhos connexos	698\$540
Trabalhos de madeira	1:041\$390
» diversos	776\$798
Via permanente	56:932\$200
Despesas geraes e administração	1:310\$479
	<hr/>
Total	66:834\$407

Aquellas, porém, referentes ao decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, e effectuadas até 31 de dezembro ultimo, montaram á importancia de 788:059\$768, assim discriminadas:

Movimento de terras	222:525\$467
Alvenaria e trabalhos connexos	82:497\$127
Trabalhos de madeira	22:065\$471
» diversos	71:546\$774
Edifícios e dependencias	10:447\$409
Coberturas	3:384\$120
Via permanente	375:593\$400
	<hr/>
Total	788:059\$768

Pela clausula n. 40, letra c, do contracto de 3 de abril de 1920, os trabalhos autorizados para esta linha devem ficar concluidos em junho de 1922.

Pelo decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, ficou a Companhia autorizada a correr uma variante entre o logar denominado Cotegipe, na linha principal, e Passagem na Centro Oeste; já tendo ella apresentado as plantas e orçamentos respectivos. Assim, a reconstrução do trecho entre Agua Comprida e Passagem, numa extensão de 10 kilometros, não foi atacado, aguardando a solução dessa variante.

SEXTA FISCALIZAÇÃO

Estrada de Ferro Bahia e Minas

Arrendataria — *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*

ACTOS QUE A REGEM

Decreto n. 9.278, de 30 de dezembro de 1911, que autorizou a sua encampação e respectivo termo de accôrdo, de 31 do mesmo mez e anno.

Portaria de 18 de novembro de 1919, que approvou as Tarifas e Instrucções regulamentares, actualmente em vigor.

Decreto n. 14.068, de 19 de fevereiro de 1920, que autorizou a revisão dos contractos relativos ao arrendamento e á construção das estradas de ferro federaes dos Estados da Bahia, Sergipe e norte de Minas Geraes.

Decreto n. 14.159, de 8 de maio de 1920, que approvou clausulas complementares das que baixaram com o decreto n. 14.068, de 19 de fevereiro de 1920.

Decreto n. 14.758, de 6 de abril de 1921, que approvou as *Condições Geraes e a tabella de preços* para a construção das estradas de ferro federaes dos Estados da Bahia, Sergipe e norte de Minas Geraes.

EXTENSÃO EM TRAFEGO	Klm. 441,735
-------------------------------	-----------------

Sendo:

	Klm.
No Estado da Bahia	142,400
No Estado de Minas Geraes	299,335

Bitola (entre trilhos) 1^m,00

	Klm.
EXTENSÃO EM CONSTRUÇÃO	73,392

Movimento financeiro

RECEITA E DESPESA

Receita propria do trafego	1.408:715\$347
Despesa exclusivamente de custeio	1.269:893\$100
Saldo	138:822\$247
Coefficiente do trafego.	90,14 %
Idem do anno anterior	95,91 %
Receita total.	1.470:992\$469
Despesa total	1.295:625\$335
Saldo	175:367\$134
Relação por cento da despesa para a receita	88,07 %
Idem do anno anterior.	87,94 %

Na receita total está incluída, além das do trafego, propriamente, a seguinte verba:

Receita accessoria.	62:277\$122
-----------------------------	-------------

e, na despesa, além das de custeio, propriamente:

Despesas accessorias.	25:732\$235
-------------------------------	-------------

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Productos
Passageiros (numero).	14.599	86:982\$200
Bagagens e encomendas (tonelagens).	71.136	5:135\$300
Animaes (numero)	718	4:065\$900
Mercadorias (tonelagens)	39.591,804	1.191:294\$800
Telegrammas (numero)	7.815	18:744\$500
Armazenagens	—	330\$500
Diversas e eventuaes.	—	102:162\$147
Total do trafego	—	1.408:715\$347
Receitas accessorias	—	62:277\$122
Receita total	—	1.470:992\$469

Designação	Possoal	Material	Total
Administração Geral	94:347\$700	8:509\$140	102:856\$840
Trafego	162:114\$636	31:197\$180	193:311\$816
Locomoção	223:830\$760	241:645\$027	465:476\$787
Via permanente e edificios	417:421\$783	90:825\$874	508:247\$657
Total do custeio	—	—	1.269:893\$100
Despesas accessorias	—	—	25:732\$235
Despesa total	—	—	1.295:625\$335

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA COMPARADA COM A DO ANNO ANTERIOR

VERBAS DE RECEITA	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros . . .	14.599	86:982\$200	14.286	87:427\$700	+ 313	- 445\$500
Bagagens e encomendas . . .	71t,133	5:135\$300	59t	5:027\$300	+ 12t,133	+ 107\$500
Animaes . . .	713	4:065\$900	649	4:512\$300	+ 69	- 440\$400
Mercadorias . . .	39,591t,804	1.191:294\$300	33,372t,443	1.111:578\$400	+ 9,219t,331	+ 79:716\$400
Telegrammas . . .	7.815	13:744\$500	9,222	15:367\$650	- 1,407	+ 2:876\$350
Armazenagens . . .	-	330\$500	-	663\$000	-	- 333\$100
Rendas diversas e oventuaes . . .	-	102:162\$147	-	135:123\$116	-	- 32:965\$960
Rendas accessorias	-	62:277\$122	-	-	-	+ 62:277\$122
Totaes . . .	-	1.470:992\$430	-	1.330:210\$506	-	+ 110:781\$903

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA COMPARADA COM A DO ANNO ANTERIOR

Verbas	1921	1920	Diferença
Administração Geral	102:856\$840	71:617\$981	+ 31:238\$859
Trafego	193:311\$816	170:313\$107	+ 22:998\$709
Locomoção	465:476\$787	372:431\$712	+ 93:045\$075
Via permanente e edificios	508:247\$657	544:917\$413	- 36:669\$756
Despesas accessorias	25:732\$235	36:840\$292	- 11:108\$057
Totaes	1.295:625\$335	1.196:120\$505	+ 99:504\$830

O aumento da receita observado nesses dois ultimos annos (1920 e 1921), na Bahia e Minas, foi oriundo, na sua maior parte, da elevação das tarifas, porquanto os transportes remunerados pouco accresceram.

A majoração, porém, de 1921 sobre 1920, se origina da mais desenvolvida importação e exportação de mercadorias, do crescimento na transmissão de telegrammas e de uma avultada arrecadação de rendas accessorias.

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEHICULOS

Durante o anno de 1921 correram a linha 1.143 trens, com o percurso total de 220.615 kilometros, rebocando 11.207 vehiculos, que fizeram o percurso total de 1.390.362 kilometros.

Trens:

Em serviços remunerados:	Numero	Percurso kilometro
Trens de passageiros	144	63.347
Idem de cargas	426	112.992
Totaes	570	176.339

Em serviços não remunerados;

	Numero	Percurso kilometro
Trens de serviço	173	19.411
Trens de lastro	403	24.865
	<hr/>	<hr/>
Totaes	573	44.276
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes	1.143	220.615

Vehiculos

Em serviços retribuidos :

Carros de passageiros	455	144.384
» » bagagens	233	76.719
» » animaes	186	62.610
Vagões » mercadorias	6.739	904.690
	<hr/>	<hr/>
Totaes	7.613	1.188.403

Em serviços não retribuidos :

Carros de inspecção	107	14.317
» » passageiros	9	974
» » animaes	49	3.511
Vagões » mercadorias	1.636	117.055
» » lastro	1.793	66.102
	<hr/>	<hr/>
Totaes	3.594	201.959
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes.	11,207	1,390.362

Os transportes realizados foram os seguintes:

	Numero	Passageiro kilometro
Passageiros de 1ª classe.	5.623	613.585
» » 2ª classe.	10.455	868.476
	<hr/>	<hr/>
Total das duas classes	16.078	1.482.061
	<hr/>	<hr/>
Bagagens e encomendas	T. 71.956	Tkm, 16.336
		C.km
Animaes.	776	71.164
	<hr/>	<hr/>
Mercadorias	T. 39.591.804	Tkm 7.703.490

Os 16.078 passageiros transportados subdividem-se do seguinte modo:

	Numero	Passageiro kilometro
Pagando	14.384	1.246.064
Por conta do Governo Federal	30	7.461
» » dos Governos Estaduaes	185	22.648
Gratis em serviço do trafego, da reconstrucção e da con- strucção	1.479	205.888
	<hr/>	<hr/>
Total	16.078	1.482.061

Os animaes tambem se subdividem:

	Numero	Cabeça kilometro
De montaria	265	21.308
Bois, vaccas e vitellas	214	26.906
Carneiros, porcos, etc	297	22.950
	<hr/>	<hr/>
Total	776	71.164

Os telegrammas transmittidos accusaram:

Numero	21.115
Palavras	382.902

assim discriminados:

Particulares pagos:

Numero	7.815
Palavras	91.045

Em serviço do trafego, reconstrucção e construcção:

Numero	13.300
Palavras	291.857

As mercadorias transportadas em especie, peso e importancia, comparadas com as do anno anterior, constam do quadro seguinte:

MERCADORIAS	1921		1920	
	Peso	Importancia	Peso	Importancia
	T.		T.	
Café	8.567,549	692:702\$100	5.283,678	484:264\$900
Madeiras.	10.909,360	130:633\$800	10.991,958	155:976\$400
Assucar	70,304	3:694\$300	59,597	3:870\$200
Tecidos nacionaes	380,958	31:484\$000	385,588	36:890\$500
Algodão.	—	—	0,378	37\$900
Fumo.	57,829	4:853\$700	35,955	3:981\$600
Feijão	269,037	6:630\$500	257,466	8:354\$900
Arroz.	156,192	2:318\$900	9,804	466\$100
Milho.	175,384	2:584\$100	119,019	2:853\$500
Aguardente.	84,058	3:293\$800	55,428	3:374\$200
Xarque	93,431	5:345\$700	82,362	5:003\$600
Couros	29,067	2:334\$700	26,358	2:093\$700
Batatas	4,802	185\$500	—	—
Sal	2.335,295	67:885\$300	2.066,604	67:760\$600
Diversos de importação	8.736,568	177:714\$200	10.998,248	336:650\$300
Diversos de exportação	7.721,970	59:634\$200		
Totaes	39.591,804	1.191:294\$800	30.372,443	1.111:578\$400

LOCOMOÇÃO

EFFECTIVO DO MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE

CLASSIFICAÇÃO	EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921				
	Em bom estado	Em estado regular	Em mau estado	Em reparo	Total
Locomotivas	—	9	5	3	17
Carros de 1ª classe	—	—	2	1	3
» » 2ª »	—	—	2	—	2
Carro especial de passageiros	—	—	1	—	1
Vagões para gado	—	8	8	4	20
» abertos para mercadorias	—	2	3	—	5
» fechados » »	8	14	15	6	43
» para inflammaveis	3	—	1	—	4
» de lastro	—	30	14	8	52
Total	11	63	51	22	147

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 251.968 kilometros, incluidos os serviços não remunerados e as manobras nas estações:

	Percurso kilometrico
Locomotivas em serviço de passageiros	63,347
» » » » cargas	112,992
» » » não remunerado	19,411
» » » de lastro	24,865
» escoteiras e em manobras	31,353
Totaes	251.968

O dispendio de combustivel, lubrificantes e estopa durante o anno, com as locomotivas e vehiculos, foi o seguinte:

COMBUSTIVEL, LUBRIFICAN- TES E ESTOPA	SERVIÇO DO TRAFEGO		SERVIÇO DE LASTRO		LOCOMOTIVAS ESCOTEIRAS E EM MANOBRAS	
	Quantidades	Importan- cias	Quantidades	Importan- cias	Quantidades	Importan- cias
Lenha (metros cubicos)	25.270,000	53:799\$400	3.010,000	7:433\$500	3.228,000	7:435\$100
Óleo (kilogrammas)	11.540,500	12:065\$330	1.785,500	1:073\$350	997,000	1:134\$000
Graxa, idem	1.249,000	1:543\$450	101,250	251\$300	13,000	11\$050
Estopa, idem	1.169,000	1:224\$325	170,500	193\$300	50,000	4\$350
Totaes	—	74:233\$405	—	9:834\$050	—	8:020\$700

OFFICINAS

Os trabalhos effectuados nesta secção e as respectivas importancias foram as seguintes:

LOCOMOTIVAS

Grande reparação.	12	153:038\$078
Médias reparações	3	6:716\$076
Pequenas reparações.	2	1:164\$550
Ligeiras reparações (conservação nos depósitos)	—	62:444\$552
		<u>223:363\$256</u>
Carros reparados.	9	24:175\$357
Vagões reparados.	16	43:989\$852
Pranchas reparadas	26	17:895\$610
		<u>309:424\$075</u>

A despesa com a locomoção, em 1921, constou do seguinte:

Reparação do material movel	309:424\$075
Serviço Central, conservação das officinas e depósitos	37:949\$967
Tracção.	120:111\$255
	<u>467:485\$297</u>

VIA PERMANENTE

A conservação da via permanente e de varios edificios não se apresenta convenientemente perfeita, conforme deveria succeder.

Descurada na sua maior extensão, com excepção da parte recentemente renovada, mostra a linha irregularidade nos seus alinhamentos, calços, nivelamento e lastro, este excessivamente deficiente, além de aterros estreitos, accrescidas essas falhas com a avultada quantidade de dormentes em mau estado.

Occorre, ademais, que innumeradas obras de arte existem necessitando de uma completa restauração, devido ao seu estado, a par de outras exigindo a sua definitiva reconstrução, pois ainda guardam, injustificadamente, o seu primitivo character provisório, construidas, como são, na quasi totalidade, inteiramente de madeira.

Releva notar, tambem, que osapparelhos de mudança de linha, nas secções entre os kilometros 0 e 172 e entre os kilometros 376 e 441, não offercem a verdadeira segurança ao seu funcionamento, porquanto os primeiros se achando bastante estragados desde muito tempo, a companhia não os substituiu, como lhe cumpria, na occasião da reparação do respectivo trecho e, os segundos, imperfeitos na sua fabricação, não estão preenchendo os seus verdadeiros fins.

Em complemento a essas irregularidades, vêm as caixas d'agua e o telegrapho, cuja patente precariedade grandes embaraços occasiona aos serviços, por isso que aquellas, em grande numero imprestaveis e de insufficiente capacidade, dão logar ao abastecimento pouco efficiente das locomotivas e a linha telegraphica, com o fio oxydado em uma enorme extensão, isoladores em mau estado e postes estragados, produz as continuas interrupções de communicações, entrando, prejudicialmente, a necessaria ordem que deve presidir a semelhante dependencia.

Alguns edificios, por sua vez, inclusive a estação central, em Ponta de Areia, não apresentam o aspecto de uma cuidadosa conserva, indicando antes que tem havido negligencia nesse encargo.

Os trabalhos executados e materiaes substituidos durante o anno nesta divisão, constaram do seguinte:

Roçada, metro corrente	268.168
Capina idem	975.819
Nivelamento idem	188.299
Lastro de terra, metro cubico.	32.930.000
Lastro de pedra idem	1.848.000
Repregação, metro corrente	217.420
Dormentes substituidos (numero)	34.500
Trilhos (idem)	68
Chapas de junção (idem)	391
Parafusos (idem)	2.826
Pregos (idem)	3.973
Tirefonds (idem)	28.898
Valletas novas (metro corrente)	29.238
Valletas limpas (idem)	99.435
Exgottos novos (idem)	64.575
Exgottos limpos (idem)	56.792
Postes substituidos (numero)	1.597
Isoladores substituidos (idem)	667
Fio substituido metro (corrente)	3.263

Os accidentes verificados, durante o anno de 1921, attingiram a 147, occasionados por causas diversas.

Reconstrução

2º Trecho — Presidente Bueno a Theophilo Ottoni

(KILOMETRO 172 AO 376)

TRABALHOS PREPARATORIOS

Durante o anno de 1921 foram executados os trabalhos abaixo, que, tambem, representam o total desde o inicio do serviço:

	m ²	
Roçada e limpa em capoeirão de maehado (para as variantes)	1.500,00	31\$500
Idem idem em matta virgem	9.600,00	403\$200

MOVIMENTO DE TERRAS

O resultado desta parte em 1921 attingiu a 22.889^{m³},235, no valor de 42:078\$889, assim distribuidos:

	EM CORTES	
	m ³	
Excavação em terra.	6.020,421	7:910\$509
Idem idem em pedra solta	2.895,607	11:137\$959
Idem em rocha	339,617	3:090\$515
	EM EMPRESTIMOS	
Excavação em terra.	9.681,190	13:553\$666
Idem em pedra solta	26,000	104,000
	EM DERIVAÇÕES DE RIOS	
Excavação em terra.	3.926,400	6:282\$240
Somma.	22.889,235	42:078\$889

Addicionando estes dados com os obtidos nos annos anteriores, vem um total de 29.493^{m³},725, na importancia de 52:016\$326.

ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS

Durante o anno de 1921 estiveram em serviço 12 obras ; destas ficaram terminadas oito e quatro passaram para o exercicio de 1922, sendo que duas vieram do anno anterior:

OBRAS RECONSTRUIDAS

Pontilhão de 5 metros	5	
Pontes de 10 metros	3	8
	<hr/>	

OBRAS EM RECONSTRUCÇÃO

Pontilhão de 3 metros.	1	
Pontilhão de 5 metros	1	
Ponte de 10 metros	1	
Ponte de 37 metros.	1	4
	<hr/>	
Total		12

Com estas obras foram despendidos 141:816\$319.
Desde o inicio foi gasta a importancia de 208:866\$277.

TRABALHOS DIVERSOS

Foi o seguinte o resultado desses trabalhos no exercicio de 1921:

	m3,D.	
Transporte dos materiaes de excavações p/ m/ ord.	177.476,930	3:727\$015
Idem de pedras idem, idem.	72.723,000	1:745\$352
Idem, idem, idem, idem.	49.677,952	1:540\$016
	T,Km.	
Idem, idem, idem em trem de lastro	2.338,735	49\$134
	m3,D.	
Idem de areia por meios ordinarios	24.480,400	489\$608
Idem, idem, idem, idem.	16.406,414	442\$997
	T,Km.	
Idem de cal em trem de lastro	9.965,392	99\$654
Idem, idem, idem, idem	25.543,723	1:047\$295
Idem de cimento idem, idem	396,368	16\$251
		<hr/>
		9:157\$322

Dados estes que, adicionados aos anteriores, perfazem o total de 15:242\$700, desde o inicio até 31 de dezembro.

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

Foram reparadas as estações de Urucú e Bias Fortes com a despesa de 4:056\$294.

VIA PERMANENTE

No exercicio findo foram assentados 60^{km},084 de linha, cujos trabalhos, no valor de 435:088\$800, constaram do seguinte:

Desmontagem da linha antiga	60 ^k ,084	60:084\$000
Dormentes de madeira de lei de 0,18 × 0,14 × 1,8	4,000	10:400\$000
Idem, idem, idem, idem.	44,067	145:421\$100
Idem especiaes	32	169\$600
Assentamento de cruzamento simples.	1	203\$300
Assentamento de trilhos, inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhação e assentamento de dormentes.	5 ^k ,000	15:000\$000
Idem, idem, idem, idem.	55 ^k ,084	203:810\$800
		<hr/>
		435:088\$800

Sommando esse resultado com o anteriormente obtido dá o total de 78^{km},084, na importância de 544:528\$800, para todo o serviço, desde o início até 31 de dezembro.

ESTADO ACTUAL DOS TRABALHOS

Obras de arte reconstruídas	14
» » » em reconstrução.	4
» » » a reconstruir	9
<hr/>	
Total	27
Estações reconstruídas	2
» a reconstruir.	5
<hr/>	
Total	7
	Km.
Linha reconstruída.	78,084

DESPESAS REALIZADAS

	1921	Anteriores	Totais
Trabalhos preparatorios.	434\$500	—	434\$500
Movimento de terras.	42:078\$889	9:937\$437	52:016\$326
Alvenaria e trabalhos connexos	141:816\$319	67:049\$958	208:866\$277
Trabalhos diversos	9:157\$322	6:085\$378	15:242\$700
Estações.	4:056\$294	—	4:056\$294
Via permanente	435:088\$800	109:440\$000	544:528\$800
<hr/>			
Sommas.	632:632\$124	192:512\$773	825:144\$897
Despesas geraes e administração	1:197\$422	3:850\$255	5:047\$677
<hr/>			
Totais	633:829\$546	196:363\$028	830:192\$574

Construção

(KILOMETROS 67 + 300 AO 140 + 629^m,600)

TRABALHOS PREPARATORIOS

Durante o anno findo foram executados:

	Quantidade	Importancia
Destocamento.	2.040,00	1:489\$200
»	2.112,00	1:858\$560
<hr/>		
Somma.		3:347\$760

Adicionando estes trabalhos aos dos annos anteriores, virá para resultado total, desde o início até 1921, inclusive:

	Quantidade	Importancia
Reconhecimento, exploração e estudos	18.614 ^m ,77	14:891\$816
Locação	91.369 ^m ,37	45:684\$685
Roçada em capoeira	445.880 ^{m²} ,00	4:458\$000
» » capoeirão a machado	403.020 ^{m²} ,00	8:060\$400
» » matta virgem.	1.400.268 ^{m²} ,00	56:010\$720
Destocamento	43.330 ^{m²} ,72	31:631\$426
»	2.112,00	1:858\$560
<hr/>		
Somma		162:595\$607

MOVIMENTO DE TERRAS

O volume de terras excavadas no anno de 1921 attingiu a 313.560^m3,689, na importancia de 597:490\$288, assim distribuido:

EM CORTES

	Quantidade	Importancia
Excavação em terra	156.890 ^m 3,224	231:786\$770
Excavação em pedra solta	51.907 ^m 3,222	198:694\$355
Excavação em rocha	3.144,972	25:176\$988

EM ALARGAMENTOS E EMPRESTIMOS

Excavação em terra	71.658 ^m 3,954	88:036\$654
Excavação em pedra solta	17.991,107	65:907\$189

EM VALLAS E VALLETAS

Excavação em terra	4.939 ^m 3,600	6:785\$440
------------------------------	--------------------------	------------

EM DESVIOS DE RIOS E CORREGOS

Excavação em terra	7.028 ^m 3,610	11:102\$892
Somma	<u>313.560^m3,689</u>	<u>597:490\$288</u>

Este resultado junto ao obtido nos annos anteriores, dá para o total, desde o inicio até 31 de dezembro de 1921, 1.952.982^m3,800, na importancia de... 3.106:537\$600.

ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS

Durante o anno de 1921 foram construidas 22 obras d'arte dos seguintes typos:

	Vão	Quantidade
Boeiros simples capeados de	0 ^m ,60×0 ^m ,90	8
Boeiros simples capeados de	0 ^m ,80×1 ^m ,10	6
Boeiros simples capeados de	1 ^m ,15×1 ^m ,40	2
Boeiros duplos capeados de	1 ^m ,15×1 ^m ,40	3
Boeiros triplos capeados de	1 ^m ,15×1 ^m ,40	1
Pontilhão de vão de	2 metros	1
Pontilhão de vão de	3 metros	1
Total		<u>22</u>

Estas obras produziram:

Especificações	Quantidade m3	Importancia
Excavação para fundação	629,688	629\$688
Idem, idem	1,73,42	2:768\$567
Accrescimo com necessidade de escoramento	918,297	3:3\$383
Idem com escoramento até um metro	143,340	234\$144
Idem, idem até dois metros	117,72	374\$630
Accrescimo com necessidade de exgottamento	145,340	234\$144

Idem, idem	676,000	1:216\$800
Accrescimento com necessidade de exgottamento até dois metros	117,072	374\$630
Idem, idem	482,941	1:738\$588
Alvenaria de pedra secca	108,816	2:067\$504
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8, para alicerce	262,598	6:564\$950
Idem, idem	122,152	3:664\$560
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8, para cima de alicerce	127,580	4:592\$880
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 6, para alicerce	366,068	12:490\$240
Idem, idem	1.609,001	91:622\$953
Idem, idem para cima de alicerces	150,331	5:730\$618
Idem, idem	713,569	44:914\$887
Alvenaria de lajões sem argamassa	39,599	1:069\$173
Idem, idem	55,530	2:010\$186
Alvenaria de lajões com argamassa n. 8	6,287	194\$997
Idem, idem	147,877	6:210\$834
Alvenaria de tijolo com argamassa n. 8.	195,635	7:825\$400
Idem, idem	101,165	4:764\$871
Cantaria com argamassa de cimento puro	2,592	304\$042
Concreto	25,965	1:544\$917
Idem, idem	25,965	3:541\$626
	m ²	
Chapa de argamassa.	158,79	793\$950
Idem, idem	529,30	5:134\$210
Rejuntamento.	27,56	52\$364
Idem, idem	143,84	330\$832
Apparelho grosso a pont. ou picão	41,28	309\$600
Somma		216:336\$568

Desde o inicio dos trabalhos até 31 de dezembro de 1921 foram construidas, neste trecho, 161 obras de arte na importancia de 1.779:660\$572.

TRABALHOS DIVERSOS

Foram executados, durante o anno de 1921, os seguintes trabalhos:

	Quantidade	Importancia
	m ³ dec.	
Transporte dos materiaes excavados	768.175,350	11:522\$630
Idem, idem	2.989.172,868	62:772\$629
Transporte de pedras para obras de arte.	29.228,925	701\$494
Idem, idem	357.192,566	11:072\$968
Transporte de cimento	208.520,000	4:170\$400
Idem, idem	938.450,000	25:338\$150
Transporte de cal.	2.680,000	53\$600
Idem, idem	68.680,000	1:854\$360
Transporte de areia	8.165,311	163\$300
Idem, idem	75.529,221	2:039\$289
	m ³	
Carregamento e descarga	76.351,300	7:635\$130
Enrocamento com pedras jogadas	140,000	1:554\$000
Idem com pedras arrumadas	56,875	944\$125
	m ²	
Esgotos com tubos de barro	3,60	64\$800
Idem, idem	26,40	440\$880
	m ³	
Apiloamento de terras	256,536	192\$402
Idem, idem	89,000	80\$100

	m ²	
Emboço e reboco	339,10	406\$920
Idem, idem	881,00	1:585\$800
Capéamento com meios fios.	6,00	185\$400
Idem, idem	1,20	41\$760
Somma		<u>132:820\$137</u>

Desde o início dispenderam-se com estes serviços, a importância de... 789:269\$702.

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

Estes trabalhos referem-se somente á construcção da Estação de Theophilo Ottoni, cuja despesa foi mandada incluir na construcção deste trecho pelo decreto n. 13.609, de 21 de maio de 1919.

	m ²	
Paredes de frontal dobradas.	169,25	2:031\$000
Idem, idem	60,75	838\$350
Calçamento com ladrilhos	12,00	91\$200
Idem, idem	24,00	242\$400
Portões de dois batentes com ferrag	14,40	1:061\$280
Portas de dois batentes com almof.	3,85	139\$370
Idem, idem	66,15	2:632\$770
Bandeira com vidro para porta e janella.	11,02	370\$272
Caixilhos de dois batentes com vidros	4,80	88\$800
Forro e tecto de taboas	62,34	797\$952
Idem, idem	23,20	663\$520
	m ³	
Travejamento de tecto	3,150	425\$250
Idem, idem	2,572	435\$697
	m ²	
Encaibramento e ripamento.	432,57	2:638\$677
Caiação a tres mãos	399,10	119\$730
Water-closet.	1	200\$000
Somma		<u>12:776\$268</u>

OBRAS METALLICAS

Foram utilizados durante o anno de 1921:

	kg.	
Conductos e calhas	423,000	2:443\$710
Encanamento de chumbo	165,300	256\$215
Ferro forjado	651,100	409\$542
Somma		<u>3:106\$467</u>

COBERTURAS

	m ²	
Telhas chatas modelo francez	432,57	4:801\$527

VIA PERMANENTE

Durante o anno de 1921 não houve assentamento de via permanente. Os dois kilometros existentes foram assentados anteriormente, e as despesas estão assim discriminadas:

Dormentes de madeira de lei	2,603	6:760\$000
Assentamento de trilhos e lastro	2 ^m ,000	6:000\$000
Somma		<u>12:760\$000</u>

CONDIÇÕES ACTUAES DOS TRABALHOS

	km
Leito com trilhos assentados	2,000
Leito prompto para receber trilhos, com solução de continuidade em dois pontos	58,000
Leito com solução de continuidade em diversos pontos	2,749
Trecho com movimento de terras atacado sem obras de arte	1,100
Trecho locado com trabalhos preparados concluídos	8,629
	<hr/>
Total do trecho	72,478

DESPESAS REALIZADAS

	Do anno findo	Dosdo o inicio
Trabalhos preparatorios e locação	3:347\$760	162:595\$607
Movimento de terras	597:490\$288	3.106:537\$600
Alvenaria e trabalhos connexos	216:336\$568	1.779:660\$572
Trabalhos diversos	132:82 \$137	789:269\$702
Edificios e dependencias	12:776\$238	12:776\$268
Obras metallicas	3:106\$467	3:106\$437
Coberturas	4:801\$527	4:801\$527
Via permanente	12:760\$000
	<hr/>	<hr/>
Totales	970:679\$015	5.871:507\$743

Foram executados durante o anno de 1921, seis medições provisórias, attingindo á importancia total de 974:268\$922, discriminada do seguinte modo:

	Importancia	%	Total geral
40ª. Medição 28-2	179:495\$019	3:589\$900	183:084\$919
41ª. » 30-4	331:733\$929	—	331:733\$929
42ª. » 30-6	151:127\$195	—	151:127\$195
43ª. » 31-8	142:279\$924	—	142:279\$924
44ª. » 31-10	56:871\$256	—	56:871\$256
45ª. » 31-12	109:171\$699	—	109:171\$699
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	970:679\$022	3:589\$900	974:268\$922

Parada na Estaca 4.281

KILOMETRO 86

Segundo informa o chefe da Fiscalização, torna-se necessaria a construcção de um ponto de parada, de um desvio e de uma caixa d'agua no kilometro 86, do prolongamento de Theophilo Ottoni a Tremedal, porquanto, para ali convergindo diversas estradas de rodagem, levada a effeito aquella resolução, muito proveitosa tornar-se-á a alguns povoados, como S. Domingos, Arrozal e outros, além de ficarem assás beneficiados os pequenos lavradores, em grande numero residentes nas proximidades.

Ha a considerar, tambem, quanto á caixa d'agua, cujo abastecimento será mais ou menos abundante e por gravidade, que terá ella localização a meia distancia, approximadamente, entre Ladainha e a futura estação de S. Bento, pontos estes que se acharão afastados de cerca de quarenta (40) kilometros, quasi todos em rampa maxima.

Assim, pois, adoptada a solução acima, sensível desembaraço advirá ao trafego, quando inaugurado, tendo as locomotivas convenientemente aparelhadas com o facil e opportuno fornecimento de agua, sem a necessidade de forçal-as a grandes percursos para alcançar esse tão precioso elemento.

Triangulo de reversão para a estação de S. Bento

Grande conveniencia apresenta a construcção de um triangulo de reversão para servir a futura estação de S. Bento, cuja inauguração occorrerá naturalmente por todo o corrente anno.

Distando aquelle ponto cerca de quarenta (40) kilometros de Ladainha, manda a segurança do trafego a se iniciar que sejam adoptadas providencias tendentes a garantil-o, dentre as quaes surge o modo de evitar o longo percurso das locomotivas em recuo, só praticavel com a execução do trabalho acima indicado.

7ª. Fiscalização

Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

	Km.
Estrada de Ferro Victoria a Itabira	443,162
Estrada de Ferro Curralinho a Diamantina	147,516
Total	<u>590,678</u>
BITOLA	1 ^m ,00

Estrada de Ferro Victoria a Itabira

Movimento financeiro

Receita	3.184:578\$640
Despesa	<u>3.074:894\$948</u>
Saldo	109:683\$692
Coefficiente de trafego.	96,56
Idem no anno anterior.	106,25

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	436:719\$000
Bagagens e encomendas	51:069\$500
Animaes	75:817\$600
Mercadorias	2.409:005\$000
Telegrammas	36:475\$810
Armazenagens	4:189\$700
Diversas e eventuaes	171:302\$030
Receita total.	<u>3.184:578\$640</u>

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	231:383\$308
Telegrapho	102:556\$450
Trafego	342:976\$990
Locomoção	1.149:487\$010
Via permanente.	1.248:491\$190
Total	<u>3.074:894\$948</u>

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Em serviço remunerado :

	Numero	Percurso
Trens especiaes.	2	212
» mixtos	1.043	224.393
» de cargas	605	137.790
Totaes	1.651	362.395

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Transportados a qualquer distancia :

1ª classe.	34.594
2ª classe.	90.972
Total.	125.566

Transportados a um kilometro :

1ª classe.	2.413.869
2ª classe.	5.114.794
Total.	7.528.663

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Transportadas a qualquer distancia-toneladas . .	1.320,725
Transportadas a um kilometro — tonelada-kilometro	136,541

MOVIMENTO DE ANIMAES

Transportados a qualquer distancia :

Cavallar.	1.315
Vacum	4.035
Diversos.	2.476
Total.	7.796

Transportados a um kilometro :

Cavallar.	159.659
Vacum	1.183.427
Diversos.	526.911
Total.	1.869.997

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Transportadas a qualquer distancia — Toneladas.	64.012.086
Transportadas a um kilometro — Toneladas-kilometro	14.422.090

MOVIMENTO DOS TELEGRAPHOS

	Numero	Palavras
Telegrammas transmittidos.	50.792	722.071

LOCOMOÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Lenha (metros cubicos)	39.347,5
Oleo (kilos)	20.635,0
Estopa (idem)	2.504,0

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos	9
Chapas de junção	2.161
Parafusos	9.589
Grampos	19.261
Dormentes simples	18.618
Dormentes duplos para pontes	23

LASTRAMENTO

Lastro commum (metros cubicos)	31.108
» de pedra (idem)	1.673

Estrada de Ferro Currealinho a Diamantina

Movimento financeiro

Reccita	331:715\$480
Despesa	420:197\$469
Deficit	88:481\$989
Coefficiente de trafego	126,67
Idem no anno anterior	129,24

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	102:825\$200
Bagagens e encomendas	26:439\$360
Animaes	1:133\$100
Mercadorias	192:738\$750
Telegrammas	1:727\$640
Armazenagens	241\$000
Diversas e eventuaes	6:610\$430
Receita total	331:715\$480

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	34:394\$372
Telegrapho	12:529\$117
Trafego	47:552\$940
Locomoção	141:907\$190
Via permanente	183:813\$850
Total	420:197\$469

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Em serviço remunerado :

	Numero	Percurso
Trens mixtos	314	43.324
» de cargas	119	13.140
	<hr/>	<hr/>
Totaes	433	59.464

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Transportados a qualquer distancia :

1ª classe.	7.033
2ª classe.	12.291
	<hr/>
Total.	19.354

Transportados a um kilometro :

1ª classe.	651.730
2ª classe.	897.929
	<hr/>
Total.	1.549.659

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMENDAS

Transportadas a qualquer distancia (toneladas)	373,713
Transportadas a um kilometro (toneladas-kilometro)	36.888

MOVIMENTO DE ANIMAES

Transportados a qualquer distancia;

Cavallar.	76
Vaccum.	11
Diversos.	209
Total.	296

Transportados a um kilometro:

Cavallar.	7.191
Vaccum.	958
Diversos.	11.524
Total.	19.673

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Transportadas a qualquer distancia (toneladas).	23.816.105
Transportadas a um kilometro — (toneladas kilometro)	1.296.995

MOVIMENTO DO TELEGRAPHO

	Numero	Percurso
Telegrammas transmittidos.	3.241	39.316

LOCOMOÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Lenha (metros cubicos)	13.926
Oleo (kilos)	3.156
Estopa (kilos)	522

VIA PERMANENTE

MATERIAL SUBSTITUIDO

Trilhos	11
Talas de junção	62
Parafusos	1.681
Grampos	12.174
Dormentes	6.162

LASTRAMENTO

Lastro commum (metros cubicos)	19.197
» de pedra (idem)	551

3º. DISTRICTO

Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo e Ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO.

	km.
Victoria a Espera Feliz	305,303
Ramal de Coitinho a Castello	21,184
	<hr/>
Total	326,487
	m.
BITOLA,	1,00

Regimem de concessão

Não gosa de garantia de juros. Gosará durante 45 annos de isenção de direitos de importação, inclusive os de expediente, cuja restituição se tará de accôrdo com a clausula XI do decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907 e contracto de 26 de junho do mesmo anno.

Concessionaria — *The Leopoldina Railway Company Limited*

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	1.200:299\$963
Despesa	2.590:652\$990
	<hr/>
Deficit	1.390:353\$027
Coefficiente de trafego	215,83
Idem no anno anterior	195,48

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	385:732\$800
Bagagens e encomendas	71:356\$500
Animaes	1:792\$200
Carros	4\$700
Mercadorias	712:608\$300
Telegrammas	8:476\$100
Armazenagens	9:098\$100
Diversas	11:231\$263
Total	1.200:299\$963

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	263:656\$500
Trafego	687:827\$710
Locomoção	616:360\$490
Via permanente	985:320\$340
Telegrapho	31:487\$950
Diversas	6:000\$000
Total	2.590:652\$990

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Em serviço remunerado:		
	Numero	Percurso
Trens de passageiros	222	34.291
» mixtos	1.051	80.548
» de cargas	3.275	100.075
Totaes	4.548	214.914
Em serviço não remunerado:		
Trens de lastro	2.680	16.758
Totaes geraes	7.228	231.672

NUMERO E PERCURSO DOS VEICULOS

Em serviço remunerado:		
Carros especiaes	215	17.248
» de 1ª classe	1.056	168.661
» » 2ª »	314	49.186
» mixtos	1.409	63.947
Vagões de bagagem e correio	206	32.754
» » animaes	737	31.362
» » bagagens e animaes	1.051	80.548
» » mercadorias fechados	6.380	316.406
» » » abertos	13.852	374.409
Totaes	25.220	1.134.521

Em serviço não remunerado:

Vagões de lastro	9,807	55.789
Totaes geraes	<u>35.027</u>	<u>1.190.310</u>

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros transportados	109.207
Passageiros-kilometro	5.749.012
Toneladas de bagagens e encommendas transportadas	1.635.237
Toneladas-kilometro	129.860

Animaes transportados:

Numero	264
Toneladas	51.620

Animaes:

Cabeças-kilometro	15.505
Toneladas-kilometro	3.759
Toneladas de mercadorias transportadas	68.441.721
Toneladas-kilometro	3.517.197

Telegrammas:

Numero	53.334
Palavras	442.398

DETALHE DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Passageiros a qualquer distancia:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	57.522	46.070	103.592
Por conta do Governo Federal	466	2.410	2.876
» » » » Estadual	1.251	728	1.979
Em serviço da estrada	170	590	760
Totaes	<u>59.409</u>	<u>49.798</u>	<u>109.207</u>

Passageiros-kilometros:

Pagando	3.622.026	1.363.059	4.985.085
Por conta do Governo Federal	100.756	316.328	417.084
» » » » Estadual	186.598	100.033	286.631
Em serviço da estrada	15.427	44.785	60.212
Totaes	<u>3.924.807</u>	<u>1.824.205</u>	<u>5.749.012</u>

DETALHE DO MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Transportadas a qualquer distancia:

	Toneladas
Pagando	1.567,096
Por conta do Governo Federal	24,510
» » » » Estadual	6,210
Em serviço da estrada	37,421
Total	<u>1.635,237</u>

Transportadas a um kilometro :

	Toneladas kilometro
Pagando	122.318
Por conta do Governo Federal	3.797
» » » Estadual	969
Em serviço da estrada.	2 776
Total	129.860

DETALHE DO MOVIMENTO DE ANIMAES

Transportados a qualquer distancia:

	Cabeças	Toneladas
Bois e vaccas	68	16,320
Animaes de montaria	157	31,400
Porcos, carneiros, etc.	39	3,900
Total	264	51,620

Transportados a um kilometro:

	Cabeças- kilometro	Toneladas- kilometro
Bois e vaccas	4.058	974
Animaes de montaria	9,711	1,942
Porcos, carneiros, etc.	1,736	843
Total	15,505	3,759

DETALHE DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Transportadas a qualquer distancia:

	Toneladas
Pagando.	56.586,978
Por conta do Governo Federal.	184,350
» » » Estadual	78,060
Em serviço da Estrada	11.192,333
Total	68.041,721

Transportadas a um kilometro:

	Toneladas- kilometro
Pagando.	3.057,861
Por conta do Governo Federal.	29,858
» » » Estadual	12,371
Em serviço da Estrada	417,107
Total.	3.517,197

As mercadorias transportadas durante o anno foram as seguintes:

	Toneladas
Café	24.399,480
Assucar	742,644
Algodão	4,100
Aguardente	784,890
Fumo.	18,730
Madeiras	8.003,830
Cereaes	4.243,472
Sal	1.746,030
Diversas.	28.098,545
Total.	68.041,721

DETALHE DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS

Telegrammas:		Numero	Palavras
Em serviço particular		2.930	31.285
» » da Estrada		50.404	411.113
Total		<u>53.334</u>	<u>442.398</u>

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço do trafego	278.082
» » » lastro	25.533
Total	<u>303.615</u>

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Pelas locomotivas:

	Quantidade	Valor
Carvão (kilogrammos)	148.799	34:016\$580
Lenha (metros cubicos)	21.374	244:634\$980
Oleo (kilogrammos)	7.912	12:721\$050
Graxa (idem)	28	46\$270
Estopa (idem)	1.070	1:205\$740

Pelos vehiculos:

Oleo (kilogrammos)	1.543	2:013\$970
Graxa (idem)	14	27\$450
Estopa (idem)	217	245\$910

VIA PERMANENTE

CONSERVAÇÃO ORDINARIA

Nivelamento (metros)	110.380
Vallas novas (idem)	40
» limpas (idem)	71.524
Valletas novas (idem)	725
» limpas (idem)	595.538
Esgotos limpos (idem)	269.850
Repregação (idem)	122.805
Juntas niveladas (numero)	11.436
Capinação (metros quadrados)	1.135.544
Roçada (idem)	245.867
Passagens de nivel (numero)	54
Obras de arte desobstruidas (idem)	6.327
Lastro de terra (metros cubicos)	31.844
» » pedra (idem)	534

Materiaes substituidos:

Dormentes communs (numero)	60.438
Trilhos (metros)	128
Grampos (numero)	23.950
Parafusos (idem)	10.505

Além dos serviços de conservação ordinaria, foram executados mais os seguintes :

- Remoção de grande numero de barreiras ;
- Construcção de um boeiro e 25 drenos de alvenaria de pedra e cimento e um dreno de pedra secca ;
- Reparação de cinco boeiros e 8 pontilhões ;
- Reparação do gyrador da estação de Mathilde ;
- Reparação em todas as estações.

ACCIDENTES

Descarrilamento de locomotivas	13
» » vagões	13
Accidentes pessoais	7
Animaes mortos	51

3° DISTRICTO

Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim

	km
EXTENSÃO EM TRAFEGO	93,230
BITOLA	1 ^m ,60

Garantia de juros — Gosa de garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital maximo de 30:000\$ por kilometro (decreto n. 10.119, de 15 de dezembro de 1888).

Isenção de direitos — Gosa, durante 30 annos, de isenção de direitos de importação, inclusive os de expediente, para os materiaes importados para a conservação e movimento da linha em trafego, em virtude da clausula VIII do decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907.

Cessionaria — *The Leopoldina Railway Company, Limited*, pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	681:930\$664
Despesa	1.031:690\$634
Deficit	349:759\$970
Coefficiente de trafego	151,29
Idem no anno anterior	126,22

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	228:567\$520
Bagagens e encomendas	46:936\$776
Animaes	1:070\$900
Vehiculos	36\$100
Mercadorias	388:722\$182
Telegrammas	6:508\$500
Armazenagens	2:763\$500
Diversas e eventuaes	7:325\$186
Total	681:930\$664

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	74:868\$534
Trafego	180:070\$970
Locomoção	304:517\$330
Via permanente.	462:199\$300
Diversas e eventuaes	10:034\$500
Total	1.031:690\$634

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

O serviço do trafego foi feito por 5.093 trens, que percorreram 221.035 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	648	29.292
» mixtos	735	67.829
» de cargas	1.897	113.463
Totaaes	3.280	210.584

Em serviço não remunerado:

Trens de lastro	1,813	10.451
Totaaes geraes.	5.093	221.035

NUMERO E PERCURSO DOS VEICULOS

Compuzeram os trens acima 24.416 vehiculos que percorreram 1.149,386 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Carros de 1ª classe	1.617	143.414
» » 2ª »	735	67.829
Vagões de bagagens e encommendas	941	86.777
» » animaes	735	67.829
» » mercadorias, fechados	7.158	430.942
» » » abertos.	6.711	324.357
Totaaes	17.897	1.121.148

Em serviço não remunerado:

Vagões de lastro.	6.519	28.238
Totaaes geraes.	24.416	1.149,386

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros transportados.	97.431
Passageiros-kilometro	3.835.099
Toneladas de bagagens e encommendas transportadas	1.634.333
Toneladas-kilometro	73.604
Animaes transportados	268

Animaes-kilometro	9.830
Vehiculos transportados.	6
Vehiculos-kilometro	198
Toneladas de mercadorias transportadas.	73.733.563
Toneladas-kilometro	3.794.583

Telegrammas :

Numero	58.824
Palavras.	526.019

DETALHE DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Transportados a qualquer distancia:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando.	46.755	47.119	93.874
Por conta do Governo Federal.	799	1.278	2.077
» » » » Estadual	1.001	479	1.480
Totaes	48.555	48.876	97.431

Passageiros-kilometro:

Pagando.	2.193.067	1.353.317	2.546.384
Por conta do Governo Federal.	60.631	130.025	190.656
» » » » Estadual	71.136	26.923	98.059
Totaes	2.324.834	1.510.265	2.835.099

DETALHE DO MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Transportadas a qualquer distancia:

	Toneladas
Pagando.	1.594.533
Por conta do Governo Federal.	34.310
» » » » Estadual	5.490
Total.	1.634.333

Transportadas a um kilometro:

	Toneladas-kilometro
Pagando.	71.264
Por conta do Governo Federal.	2.157
» » » » Estadual	183
Total.	73.604

DETALHE DO MOVIMENTO DE ANIMAES

Transportados a qualquer distancia:

	Cabeças
Bois e vaccas	29
Animaes de montaria.	132
Porcos, carneiros, etc.	107
Total.	268

Transportados a um kilometro:

	Cabeças- kilometro
Bois e vaccas	1.382
Animaes de montaria.	5.468
Porcos, carneiros, etc.	2.980
	<hr/>
Total.	9.830

DETALHE DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Transportadas a qualquer distancia:

	Toneladas
Pagando	64.584,263
Por conta do Governo Federal	240,310
» » » » Estadual.	69,530
» » da Companhia	8.839,460
	<hr/>
Total	73.733,563

Transportadas a um kilometro:

	Toneladas- kilometro
Pagando.	3.320,399
Por conta do Governo Federal.	22,166
» » » » Estadual	6,204
» » da Companhia.	445,814
	<hr/>
Total.	3.794,583

ESPECIES DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS DURANTE O ANNO

	Toneladas
Café	17.306,910
Assucar	545,320
Algodão	4,530
Aguardente	168,500
Fumo.	4,180
Madeiras.	15.612,520
Cereaes	1.993,720
Sal	366,180
Diversas.	37.731,703
	<hr/>
Total.	73.733,563

DETALHE DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS

Telegrammas:

	Numero	Palavras
Em serviço particular	2.774	26,780
» » da Companhia	56.050	499,239
	<hr/>	<hr/>
Total	58.824	526,019

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço do trafego.	251,918
» » especial da Companhia.	21,169
» » do lastro	19,037
	<hr/>
Total	292,124

ACCIDENTES

Descarrilhamentos de locomotivas	19
» » vagões	57
Accidentes pessoaes	4
Animaes mortos.	55

3º DISTRICTO

Estrada de Ferro Carangola e ramaes de Itabapoana e Poço Fundo

Cessionaria — O decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898, transferiu á « The Leopoldina Railway Company Limited », a concessão da estrada feita ao Dr. Francisco Portella e outros, por decreto n. 5.822, de 22 de dezembro de 1874.

GARANTIA DE JUROS

Pelo decreto n. 5.822, de 12 de dezembro de 1874, foi concedida a fiança do Estado, durante 20 annos, para o effeito do pagamento de juros de 7 %, ao anno, garantido pela Lei n. 1.876, de 6 de junho de 1873, da Provincia do Rio de Janeiro e bem assim a garantia de juros, por mais 10 annos, sobre o capital effectivamente empregado na construcção, até o maximo de 5.000:000\$000.

O decreto n. 6.118, de 9 de janeiro de 1876, elevou o capital maximo garantido a 6.000:000\$ e o decreto n. 4.269, de 9 de dezembro de 1901, reduziu de 7 para 6 % a taxa de juro sobre este mesmo capital maximo.

Tendo terminado em 20 de março de 1905 o prazo da garantia de juros entrou a estrada no periodo de reversão do que recebera sob esse titulo.

ISENÇÃO DE DIREITOS ADUANEIROS

Gosa, durante 30 annos de isenção de direitos de importação, inclusive o de expediente, para os materiaes destinados á conservação e movimento da linha em trafego, de accôrdo com a clausula VIII do decrceto n. 6.456, de 20 de abril de 1907.

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kilometros
Linha principal	169,187
Ramal de Itabapoana	21,608
» de Poço-Fundo.	35,423
Total	226,218
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	2.607:630\$037
Despesa	2.532:346\$913
Saldo	75:283\$124
Coefficiente de trafego.	97,11
Idem no anno anterior.	97,59

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros de 1ª classe	327:577\$401
» » 2ª »	200:333\$092
Bagagens e encomendas	132:430\$212
Animaes	9:044\$200
Vehiculos.	681\$200
Mercadorias	1,905:627\$560
Telegrammas.	4:001\$700
Armazenagem	4:481\$500
Diversos e eventuaes	23:456\$172
Total	2.607:630\$037

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	219:228\$563
Trafego	59):193\$050
Via permanente.	541:947\$660
Locomoção	1.174:835\$940
Diversos e eventuaes.	6:141\$700
Total	2.532:346\$913

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

O serviço do trafego foi feito por 12.948 trens que percorreram 516,428 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	226	15.928
» especiaes	1.054	23.389
» de cargas	7.700	278.386
» mixtos.	2.880	192.714
Totaes	11.860	510.417

Em serviço não remunerado:

Trens de lastro	1.088	6.011
Totaes geraes	12.948	516.428

Computaram esses trens 112.261 vehiculos, que fizeram o percurso de 4,168.079 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Carros especiaes.	259	13.120
» de 1ª classe	2.598	271.896
» » 2ª »	1.460	175.210
» mixtos	1.308	52.472
Vagões de bagagens e encomendas	1.686	190.420
» de animaes	1.460	175.300
» » mercadorias fechados.	52.212	1.834.897
» » » abertos	42.772	1.360.271
» mixtos de bagagem e animaes	1.308	52.472
Totaes	105.063	4.126.058

Em serviço não remunerado:

Vagões de lastro	7.198	42.021
Totaes geraes	112.261	4.168.079

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Designação	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	97.646	122.594	220.240
Por conta do Governo Federal	726	2.003	2.729
Por conta do Governo Estadual	1.209	1.023	2.232
Totaes	99.581	125.620	225.201
Passageiros-kilometro	4.867.487	3.888.158	8.755.645

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

Designações	Toneladas	Toneladas kilometro
Pagando	3.771,154	232,347
Por conta do Governo Federal	38,370	1,260
» » » Estadual	23,360	2,988
» » da Companhia	27,287	1,552
Total	3.860,171	238,147

MOVIMENTO DE ANIMAES

Designações	Numero	Cabeças kilometro
Gado vaccum	644	31.708
» cavallar	167	8.237
» suino, lanigero, etc.	2.077	183,116
Total	2.888	223,061

MOVIMENTO DE VEICULOS

Foram transportados 12 vehiculos ou 1,147 vehiculos-kilometro.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Designações	Toneladas	Toneladas kilometro
Pagando	389.334,177	17.550,969
Por conta do Governo Federal	268,230	18,688
» » » Estadual	78,990	6,367
» » da Companhia	12.295,756	833,294
Total	401.977,153	18.409,318

O quadro seguinte mostra a discriminação das diversas mercadorias transportadas durante o anno:

Café	29.610,985
Assúcar	8.135,620
Algodão	1,310
Aguardente	2.152,130
Fumo	4,830
Madeiras	25.482,350
Cereaes	9.568,594
Sal	1.067,790
Diversas	325.953,544
Total	401.977,153

TELEGRAPHO

Foram transmitidos 1.405 telegrammas com 15.045 palavras.
Em serviço da companhia foram expedidos 124.679 telegrammas com 1.591.646 palavras.

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Designação	Percurso
Em serviço do tráfego	610.698
» » da companhia	80.008
» » do lastro	10.702
Total	701.408

O consumo de lubrificantes, combustível e estopa foi o seguinte:

DESIGNAÇÕES	QUANTIDADE	IMPORTANCIA	
		Parcial	Total
<i>Locomotivas</i>			
Carvão	249.790	57:587\$720	
Lenha, metros cubicos	62.230	693:698\$500	
Oleo	25.311	38:185\$560	
Graxa	189	333\$660	
Estopa	3.832	4:311\$360	794:116\$800
<i>Vehiculos</i>			
Oleos	5.358	6:230\$160	
Graxa	38	132\$650	
Estopa	774	855\$250	7:218\$060
			801:334\$860

MATERIAL RODANTE

Effectivo do material rodante pertencente a estrada e ramaes em 31 de dezembro de 1921:

Locomotivas	16
Carros de 1ª classe para passageiros	2
» » 2ª » » »	3
» mixtos para passageiros	6
» para correio e bagagem	3
Vagões fechados para mercadorias	101
» abertos »	10
» para animais	7
« » bagagem e animais	1
» » soccorro	1

VIA PERMANENTE

As obras d'arte foram convenientemente conservadas e reparadas; a linha nivelada em 62.717 metros, empregando-se 13.019 metros cubicos de terra e 205 de pedra, e repregada em 88.213 metros; substituiram-se 39.417 dormentes, 1.210 trilhos, 66 pares de talas de junção, 20.471 parafusos, 28.630 grampos, cinco postes, 60 isoladores, 40 kilogrammas de fio. Foram feitos reparos em 16 estações e seis casas de turma, além de geral conservação.

Deram-se durante o anno os seguintes accidentes:

Descarrilamentos de locomotivas.	16
Idem de vagões	25
Pessoas apanhadas pelo trem.	10
Animaes apanhados.	139

3º DISTRICTO

Prolongamento da Estrada de Ferro Barão Araruama

	Ms.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	51.440
BITOLA	1 ^m ,00

Cessionaria — The Leopoldina Railway Company Limited pelo decreto numero 2.896 de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	165:285\$194
Despesa	494:394\$898
Deficit	329:109\$704
Coefficiente de trafego em 1920	221,618 %
» » » » 1921	299,116 %

A receita geral da estrada no anno de 1921 e a sua comparação com a do anno anterior consta do seguinte quadro;

VERBAS DE RECEITA	IMPORTANCIAS		DIFERENÇAS	
	1921	1920	Para mais	Para menos
Passagens de 1ª classe	13:864\$640	10:812\$070	3.052\$570	
» » 2ª »	10:886\$260	13:877\$080	—	2:990\$820
Bagagens e encomendas.	9:371\$000	9:399\$350	—	28\$350
Animaes	196\$100	302\$200	—	106\$100
Mercadorias	62:523\$940	45:149\$350	17:374\$590	
Telegrammas	1:588\$500	1:063\$000	525\$500	
Armazenagens	312\$700	833\$800	—	521\$100
Certificados	134\$000	159\$600	—	25\$600
Rendas eventuaes	217\$146	5\$000	212\$146	
Comissão de 4 % sobre o imposto de transito.	166\$908	132\$708	34\$200	
Aluguel de locomotivas	55:804\$000	49:974\$000	5:830\$000	
Aluguel de carros e vagões.	10:220\$000	10:248\$000	—	28\$000
Total de	165:285\$194	141:956\$158	27:029\$006	3:699\$970

A despesa da estrada e a sua comparação com a do anno anterior consta do quadro seguinte:

VERBAS DE DESPESA	IMPORTANCIAS		DIFFERENÇAS	
	1921	1920	Para mais	Para menos
Despesas de administração e direcção geral	26:189\$338	26:189\$338	—	—
Depesas do trafego:				
<i>Serviço central</i>				
Pessoal.	6:101\$310	4:797\$280	1:304\$030	—
Material	534\$230	496\$770	37\$460	—
<i>Serviços dos trens</i>				
Pessoal.	5:874\$350	5:828\$580	45\$770	—
Material	2:887\$650	1:879\$490	1:008\$160	—
<i>Serviços das estações</i>				
Pessoal.	17:702\$030	17:844\$070	—	142\$040
Material	9:308\$500	5:234\$000	4:074\$500	—
Total de	42:408\$070	36:080\$190	6:469\$920	142\$040
Via permanente:				
<i>Serviço central</i>				
Pessoal.	4:661\$680	4:297\$600	364\$080	—
Material	805\$360	416\$380	388\$980	—
<i>Policia e vigilancia</i>				
Pessoal.	3:546\$900	3:523\$400	23\$500	—
Material	175\$880	109\$400	66\$480	—
<i>Conservação ordinaria</i>				
Pessoal.	38:726\$540	37:846\$010	880\$530	—
Material	66:967\$920	28:101\$960	38:865\$960	—
Total de	114:884\$280	74:294\$750	40:589\$530	—
Despesas do telegrapho:				
Pessoal.	2:372\$700	2:123\$890	248\$810	—
Locomoção:				
<i>Serviço central</i>				
Pessoal.	4:800\$000	4:935\$000	—	135\$000
Tracção:				
Pessoal.	20:388\$000	20:512\$300	—	124\$300
Material	106:511\$340	98:678\$000	7:833\$340	—

VERBAS DE DESPESA	IMPORTANCIAS		DIFFERENÇAS	
	1921	1920	Para mais	Para menos
Reparação do material rodante:				
Pessoal	14:063\$200	13:767\$400	295\$800	—
Material	132:591\$980	8:219\$000	124:282\$980	—
Total	278:264\$520	146:111\$700	132:412\$120	259\$300
Almoxarifado:				
Pessoal	1:005\$990	789\$200	216\$790	—
Aluguel de locomotivas	9:359\$000	6:076\$000	3:283\$000	—
Aluguel de carros e vagões	3:004\$000	4:007\$000	—	1:003\$000
Transporte de materiaes	4:907\$000	6:928\$800	—	2:021\$800
Quota de fiscalização	12:000\$000	12:000\$000	—	—
Total geral de	494:394\$898	314:600\$868	183:220\$170	3:426\$140

TRAFEGO

O movimento de passageiros, animaes, telegrammas, bagagens e encomendas e mercadorias no anno de 1921 e a sua comparação com o anno anterior consta dos quadros que seguem:

VERBAS DE RECEITA	QUANTIDADE		DIFFERENÇAS	
	1921	1920	Para mais	Para menos
Passagens de 1ª classe	6.975	5.746	1.229	—
» » 2ª »	10.116	12.433	—	2.317
Animaes	44	188	—	144
Telegrammas	543	699	—	156
	KILOGRAMMAS		DIFFERENÇAS	
Bagagens e encomendas	1.174.980	1.281.700	—	106.720
Mercadorias	12.179.070	9.859.050	2.320.020	—

MOVIMENTO

PERCURSO DOS TRENS E VEICULOS

Durante o anno correram a linha 993 trens com o percurso de 43.423 kilometros e assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso kilometrico
Trens de passageiros	2	90
» mixtos	731	37.230
» de cargas	177	4.743
Total	910	42.063

Em serviço não remunerado.

Serviço especial	33	789
» de lastro	50	571
Total	83	1.360
Total geral	993	43.423

Compuzeram os trens acima 4.160 vehiculos, que percorreram 138.655 kilometros e com eixos-kilometros em numero de 554.620.

Vehiculos	Numero	Percurso kilometrico	Eixos kilometros
Carros mixtos de 1ª e 2ª classes	785	39.774	159.096
Carros de animaes	724	19.548	78.192
Carros mixtos de bagagens e animaes	731	37.230	148.920
Vagões fechados carregados e vasilos	1.198	28.926	115.704
Vagões abertos carregados e vasilos	391	9.409	37.636
Total de	3.829	134.887	539.548

Em serviço não remunerado:

Carros especiaes	14	219	876
Vagões fechados carregados e vasilos	3	81	324
Vagões abertos carregados e vasilos	314	3.468	13.872
Total de	331	3.768	15.072
Total geral de	4.160	138.655	554.620

Esta estrada de ferro tem o seu leito em boas condições e a sua conservação mantem-se com regularidade. Releva porém dizer que até hoje não foi ainda iniciada a reconstrucção da estação de Triumpho, demolida por acto espontaneo da população local receiosa de que, pelo mau estado de conservação em que se encontrava, viesse a ruir, trazendo com isto desastres pessoais.

A linha está aberta totalmente. Tornam-se necessarias as cercas como medida de segurança á circulação dos trens, principalmente entre os kilometros 45 e 5,040 onde são estabelecidos criadouros de gado vaccum em pastos que vão de extremo a extremo da via ferrea.

Não se augmentou o armazem da estação de Leitão da Cunha de exigua capacidade para as necessidades locais, como não se executaram obras de segurança necessarias ao edificio da estação de Trajano de Moraes.

Torna-se de grande conveniencia o estabelecimento de um embarcadouro de animaes na estação de Visconde de Imbé; evitar-se-ão assim demorem-se os trens maior tempo nesta estação.

3º DISTRICTO

Estrada de Ferro Central de Macahé

EXTENSÃO EM TRAFEGO	Km. 43,523
BITOLA	1,00

Garantia de juros: — Terminou no 2º semestre de 1920 a garantia de juros desta estrada, estando, pois no periodo previsto pela clausula XXXV do decreto numero 10.121, de 15 de dezembro de 1883, isenta de recolher ao Thesouro Nacional qualquer quantia como restituição dos juros recebidos, por não haver saldo no correnre anno.

Cessionaria: — *The Leopoldina Railway Company, Limited*, pelo decreto numero 2.896, de 9 de maio de 1898.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	96:686\$361
Despesa	231:243\$283
Deficit	134:556\$922
Coefficiente de trafego em 1920	155,30
» » » » 1921	239,17

A receita geral da estrada no anao de 1921 e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

VERBAS DE RECEITA	IMPORTANCIAS		DIFFERENÇAS
	1921	1920	
Passagens de 1ª classe	9:530\$280	8:197\$830	+ 1:332\$450
» » 2ª »	8:968\$090	12:603\$010	- :3:634\$920
Bagagens e encomendas	3:768\$280	2:904\$990	+ 863\$290
Animaes	291\$200	343\$400	- 52\$200
Mercadorias	46:769\$630	32:030\$790	+ 14:738\$840
Telegrammas	1:353\$300	863\$100	+ 490\$200
Armazenagens	333\$900	218\$000	+ 115\$900
Certificados	137\$800	122\$600	+ 15\$200
Rendas eventuaes	147\$845	3:042\$993	- 2:895\$148
Commissão de 4 % sobre o imposto de transito	138\$036	115\$812	+ 22\$224
Aluguel de locomotivas	12:121\$000	35:291\$000	- 23:170\$000
Aluguel de carros e vagões	13:127\$000	13:118\$000	+ 9:000
	96:686\$361	108:851\$525	- 12:165\$164

A despesa da Estrada e a sua comparação com a do anno anterior constam do quadro seguinte:

VERBAS DE DESPESA	IMPORTANCIA		DIFFERENÇAS
	1921	1920	
Despesas de administração e direcção geral	21:739\$594	21:739\$594	
Despesas do trafego:			
<i>Serviço central</i>			
Pessoal.	5:048\$130	3:962\$290	+ 1:085\$840
Material	319\$510	297\$940	+ 21\$570
<i>Serviço dos trens</i>			
Pessoal.	4:331\$700	4:220\$620	+ 111\$080
Material	2:647\$580	1:628\$810	+ 1:018\$770
<i>Serviço das estações</i>			
Pessoal.	10:762\$800	8:688\$300	+ 2:074\$500
Material	10:788\$170	4:945\$970	+ 5:842\$200
Total	33:897\$890	23:743\$930	+ 10:153\$960
Via-permanente:			
<i>Serviço central</i>			
Pessoal.	3:929\$910	3:623\$180	+ 306\$730
Material	956\$750	470\$170	+ 486\$580
<i>Policia e vigilancia</i>			
Pessoal.	2:818\$300	2:806\$300	+ 12\$000
Material	146\$190	118\$850	+ 27\$340
<i>Conservação ordinaria</i>			
Pessoal.	35:498\$880	30:978\$610	+ 4:520\$270
Material	49:325\$549	18:549\$700	+ 30:775\$849
<i>Conservação extraordinaria</i>			
Pessoal.	2:260\$820	33\$460	+ 2:227\$360
Material	9:874\$520	—	+ 9:874\$520
Total	104:810\$919	56:580\$270	+ 48:230\$649
<i>Despesas do telegrapho</i>			
Pessoal.	1:997\$450	1:790\$320	+ 207\$130
Locomoção:			
<i>Tracção</i>			
Pessoal.	7:277\$220	6:989\$000	+ 288\$220
Material	22:110\$570	33:433\$990	— 11:323\$420

VERBAS DE DESPESA	IMPORTANCIAS		DIFFERENÇAS
	1921	1920	
<i>Reparação do material rodante</i>			
Pessoal.	8:967\$600	6:381\$600	+ 2:586\$000
Material	14:441\$540	3:538\$520	+ 10:903\$020
Total	52:796\$930	50:343\$110	+ 2:453\$820
<i>Almoxarifado</i>			
Aluguel de carros e vagões	2:416\$000	2:615\$000	- 199\$000
Transporte de materiaes	1:239\$300	52\$500	+ 1:186\$800
Quota de fiscalização	12.000\$000	12:000\$000	-
Total.	16:000\$500	14:848\$100	+ 1:152\$400
Total geral.	231:243\$283	169:045\$324	+ 62:197\$959

TRAFEGO

O movimento de passageiros, animaes, telegrammas, bagagens e encomendas e mercadorias no anno de 1921 e a sua comparação com o anno anterior consta dos quadros seguintes:

VERBAS DE RECEITA	NUMEROS		DIFFERENÇAS
	1921	1920	
Passagens de 1ª classe	3.462	3.124	+ 338
» » 2ª »	4.865	6.690	- 1.825
Animaes.	49	55	- 6
Telegrammas	486	574	- 88
	KILOGRAMMAS		DIFFERENÇAS
Bagagens e encomendas	229.930	188.990	+ 40.940
Mercadorias.	7.268.330	4.597.265	+ 2.671.065

PERCURSO DOS TRENS E DOS VEHICULOS

Durante o anno correram 1.054 trens com o percurso total de 19.961 kilometros assim discriminados:

TRENS

Em serviço remunerado

	Numero	Percorso kilometrico
Trens de passageiros	9	387
» mixtos	305	12.115
» de cargas	94	922
» especiaes	374	4.190
Total	782	17.614

Em serviço não remunerado

Trens de lastro	272	2.347
Total	272	2.347
» geral	1.054	19.961

Compuzeram os trens acima 3.667 vehiculos, que percorreram 71.450 kilometros:

VEHICULOS

Em serviço remunerado

	Numero	Percorso kilometrico
Carros mixtos de 1ª e 2ª classes	328	14.110
» de bagageas e animaes.	305	13.115
Vagões fechados carregados e vasios.	331	11.773
» abertos carregados e vasios	1.682	21.865
Total	2.646	60.863

Em serviço não remunerado

	Numero	Percorso kilometrico
Carros especiaes	3	129
Vagões fechados carregados e vasios.	1	43
Vagões abertos carregados e vasios	1.017	10.415
Total	1.021	10.587
» geral.	3.667	71.450

3º DISTRICTO

Estrada de Ferro do Norte

EXTENSÃO EM TRAFEGO	km. 46,138
BITOLA	m. 1,00

Cessionaria — *The Leopoldina Railway Company, Limited, pelo decreto n. 2.896 de 9 de maio de 1898.*

Não gosa de garantia de juros

Movimento financeiro

Receita	4.145:861\$202
Despesa	4.494:851\$000
<i>Deficit.</i>	348:989\$798
Coefficiente de trafego.	108,42
Idem no anno anterior.	96,18

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	2.658:556\$100
Bagagens e encomendas	419:398\$900
Animaes	5:026\$300
Carros.	6:486\$800
Mercadorias.	992:070\$800
Telegrammas.	7:741\$900
Armazenagens	15:994\$600
Certificados	2:222\$400
Comissão de 4 %	6:495\$672
Rendas diversas e eventuaes.	31:867\$730
Total	4.145:861\$202

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração	—	—	47:034\$000
Trafego	1.392:198\$090	313:985\$190	1.706:183\$280
Locomoção	391:962\$600	1.953:867\$240	2.345:829\$840
Via permanente	296:615\$420	99:188\$460	395:803\$880
Total			4.494:851\$000

TRAFEGO

O serviço foi feito com regularidade por 40.804 trens que percorreram 786.266 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros — Suburbios.	30.340	466.534
» » — Interior.	5.511	241.749
» » cargas	4.530	76.281
Totaes	40.381	784.564

Em serviço não remunerado:

Trens de lastro e outros	423	1.702
Totaes geraes.	40.804	786.266

Compuzeram os trens acima 377.123 vehiculos que percorreram 6.896.411 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Carros de 1ª classe.	Suburbios.	93.387 1.427.006
	Interior.	21.825 982.307
Carros de 2ª classe.	Suburbios.	157.788 2.416.010
	Interior.	1.635 73.575
Carros mixtos — Interior	3.276	73.535
Vagões de bagagens	Suburbios.	31.045 478.878
	Interior.	4.908 220.566
Vagões de mercadorias — Interior.	58.644	1.086.266
	<u>372.508</u>	<u>6.758.143</u>

Em serviço não remunerado:

Carros de passageiros	97	4.145
Vagões de mercadorias.	3.746	131.070
Vagões de lastro.	772	3.053
Totaes	<u>4.615</u>	<u>138.268</u>
Totaes geraes.	377.123	6.896.411

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros:

Suburbios.	1ª classe.	2.736.740
	2ª classe.	5.966.749
	Total.	<u>8.703.489</u>
Interior	1ª classe.	666.438
	2ª classe.	72.710
	Total	<u>739.148</u>

Passageiros-kilometro:

Suburbios.	1ª classe.	27.427.963
	2ª classe.	60.114.139
	Total	<u>87.542.102</u>
Interior	1ª classe.	30.004.647
	2ª classe.	1.904.048
	Total	<u>31.908.695</u>

Nos passageiros acima estão incluídos os transportados por conta dos Governos e da Companhia.

Passageiros:

		Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Compa- nhia
Suburbios	1ª classe.	10,701	193	2,075
	2ª classe.	4,575	2	738
	Total	15,276	195	2,813
Interior	1ª classe.	3,846	529	610
	2ª classe.	760	2,408	692
	Total	4,606	2,937	1,302

Passageiros-kilometros:

		Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Compa- nhia
Suburbios	1ª classe.	292,389	1,930	28,458
	2ª classe.	64,917	40	9,069
	Total	357,306	1,970	37,527
Interior	1ª classe.	155,783	19,743	25,608
	2ª classe.	25,573	110,768	24,576
	Total	181,356	120,511	50,184

Bagagens e encomendas:

Suburbios	Toneladas	7,116,000
	Toneladas-kilometro	88,878
Interior	Toneladas	21,352,066
	Toneladas-kilometro	984,330

Na quantidade de bagagens e encomendas acima mencionadas está incluída a transportada por conta dos Governos e da Companhia.

Bagagens e encomendas:

		Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Compa- nhia
Suburbios	Toneladas	22,850	2,140	78,499
	Tons.-kilometro.	300	33	966
Interior	Toneladas	21,510	15,505	114,740
	Tons.-kilometro.	928	574	4,819

Animaes:

De montaria	342
Bois, vaccas, etc	1,892
Cães, porcos e carneiros	114
Total	2,348

Animaes-kilometro:

De montaria	12,778
Bois, vaccas, etc	33,958
Cães, porcos, carneiros	3,268
Total	50,004

Carros	225
Carros-kilometros.	2,988

Mercadorias:

Toneladas	144.461,565
Toneladas-kilometros.	4.679,928

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

Café	1.636,580
Assucar	1.711,420
Algodão.	2.479,950
Aguardente.	739,320
Fumo.	97,740
Madeiras	5.903,320
Cereaes.	7.490,415
Sal	2.701,720
Diversas de importação	50.981,132
Diversas de exportação	70.719,968
Total	144.461,565

Estão incluídas, nos totaes acima, as mercadorias transportadas por conta dos Governos e da Companhia.

Mercadorias	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Companhia
Toneladas	38,305	9,600	34.473,110
Tonelada-kilometro	1.686	443	1.359,728
Telegrammas			
		Numeros	Palavras
Em serviço particular		2,847	36,765
» » da Companhia		677,027	2,507,423
Totaes		679,874	2,544,188

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço do trafego:

Interior.	556.035
Suburbios.	559.838
Total	1.115.873

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Locomotivas:

	Quantidade	Produto
Carvão (kilos)	6.838.571	1.521:840\$550
Lenha (m ³)	20.041	226:715\$820
Oleo (kilos)	29.158	43:033\$980
Estopa (idem).	3.619	4:059\$210

Vehiculos:

Oleo (kilos)	8.117	9:852\$160
Estopa (idem).	489	536\$510

VIA PERMANENTE

O estado da linha é bom; durante o anno executaram-se os seguintes trabalhos:

Nivelamento:

Extensão (metros lineares)	26.772
Terra (metros cubicos)	3.679
Pedra (idem)	680
Vallas limpas (metros lineares)	10.676
Valletas limpas (idem)	10.911
Esgotos limpos (numero)	2.612
Repregação (metros lineares)	26.521
Juntas niveladas (numero)	38.745
Juntas apertadas (idem)	43.416
Capinação (metros quadrados)	222.466
Roçado (idem)	19.306
Passagens de nivel (numero)	46
Boeiros limpos (idem)	68
Fossas limpas (idem)	89
Pontilhões limpos (idem)	53
Pontes limpas (idem)	35

MATERIAL SUBSTITUIDO

Dormentes communs (numero)	14.462
» especiaes (idem)	181
» de registo (idem)	1.022
Parafusos de linha (idem)	12.855
Grampos de linha (idem)	3.854

ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS

Estação de Cordovil — Para o fechamento do pateo dessa estação foram feitos os seguintes serviços: 460 metros de cercas com reguas de madeira em sete lances; 160 metros de cerca com 12 fios de arame farpado; um fosso de alvenaria para duas linhas; preparo de pontilhão-kilometro 15.290 que substituiu um fosso; mudança da passagem de nivel para 50 metros de distancia da E. Porto Velho; collocação de guaritas de 2,00 x 2,00 x 2,25 com torniquetes de 1ª e 2ª classes para as linhas 1 e 2; construção de dois boeiros capeados e capeamento de 12,00 de boeiro paralelo á linha 2; prolongamento da plataforma em 14,00 x 3,55 lado de Vigario Geral.

Estação de Vigario Geral — Para o fechamento do pateo dessa estação foram feitos os seguintes serviços: 388 metros de cercas com reguas de madeira em sete lances; construção de dous fossos para duas linhas; collocação de guarita para bilheteria com 2,00 x 2,00 x 2,25 com torniquetes de 1ª e 2ª classes na linha 1; construção de um muro de arrimo para supportar terra da plataforma 33,00 x 1,00 x 0,50.

OBRAS DE ARTE

Ponte definitiva sobre o rio Iguassú — Foram carregados na barreira de Actura, para reforço do aterro nas estradas da ponte, 2.000 metros cubicos de terra e descarregados em Iguassú, com o trem de lastro, 1.110 metros cubicos lado de Actura e 890 metros cubicos lado de Sarapuhy; por empreitada e sob a fiscalização da Companhia foi assente a superstructura temporaria, sobre a qual se fez a montagem da superstructura metallica, constante de um vão de 40 metros para via dupla, com um peso total de 235.723 kilos, typo viga de treliça de estrado inferior; a monta-

gem foi feita com a superstructure aparafusada, sendo depois feita a rebitagem e retirada a provisoria. Pela companhia foram feitos os seguintes serviços: cruzamento dos muros de cortina dos encontros já construídos até ao nível superior das soleiras e demais modificações precisas nos encontros, raspagem e pintura da superstructure em parte. Os trens já estão trafegando de accôrdo com a autorização da fiscalização.

Ponte provisoria sobre o rio Iguaçu — Fez-se escoramento nos cavalletes da provisoria e no aterro dos encontros calçamento nas vigas, collocação de parafusos, reforma nas pilhas de dormentes e collocação de 48 metros cubicos de pedra para enrocamento. Actualmente a linha dessa ponte não está em trafego.

ACCIDENTES

LINHA DO NORTE

Descarrilamentos de locomotivas.	4
» » vagões	21
Pessoas apanhadas e feridas por trem	41
» » mortas.	12
Animaes apanhados.	5

TERCEIRO DISTRICTO

Ramal do Sumidouro

	Klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	91,793
BITOLA.	1 ^m ,00

Cessionaria—The Leopoldina Railway Company, Limited, pelo decreto numero 2.896, de 9 de maio de 1898, que transferiu a esta Companhia a concessão feita a Luiz Jacome de Abreu e Souza por decreto n. 7.046, de 18 de outubro de 1878, alterado pelo decreto n. 7.460, de 6 de setembro de 1879.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Receita	202:042\$700
Despesa.	856:384\$150
<i>Deficit</i>	654:341\$450
Coefficiente de trafego	423,86
» no anno anterior	353,46

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros.	64:711\$700
Bagagens e encomendas	22:830\$700
Animaes.	9:733\$200
Mercadorias	98:099\$600
Telegrammas	4:885\$400
Armazenagens.	649\$100
Diversas e eventuaes.	1:133\$000
Total	202:042\$700

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração	—	—	77:776\$180
Trafego	132:319\$840	49:034\$290	172:354\$130
Locomoção	53:970\$280	252:334\$720	306:305\$000
Via permanente	144:942\$430	155:006\$410	299:948\$840
Total	—	—	856:384\$150

TRAFEGO

O serviço foi feito por 1.149 trens que percorreram 77.006 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1	92
» mixtos	730	67,060
» de cargas	400	9,504
Totaes	1.131	76.656
Em serviço não remunerado	18	350
Totaes geraes	1.149	77.006

Computaram os trens acima 5.179 vehiculos, que percorreram 400.041 kilometros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Carros mixtos para passageiros	835	77.154
Vagões mixtos de bagagens e animaes	730	67,200
» de animaes	730	67,200
» » mercadorias, fechados	1.109	101.974
» » » abertos	402	36.822
Totaes	3.806	350.350

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Carros especiaes	82	4,637
Vagões de mercadorias fechados	29	1,067
» » » abertos	1.262	43,987
Totaes	1.373	49.691
Totaes geraes	5.179	400.041

MÓVIMENTO DO TRAFEGO

Passageiros:

1ª classe	16.993
2ª »	31.736
Total	48.729

Passageiros-kilometro:

1ª classe	463.309
2ª »	632.794
Total	1.096.103

Na relação acima estão incluídos os passageiros transportados por conta dos Governos e os gratuitos.

Passageiros:

	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Gratuitos
1ª classe.	16	140	198
2ª »	113	217	245
Total.	129	357	443

Passageiros-kilometro:

1ª classe.	874	5.877	12.700
2ª »	6.941	11.210	14.271
Total.	7.815	17.087	26.971

Bagagens e encomendas:

Toneladas.	1.752,550
Toneladas-kilometro.	68.655

Nas quantidades acima estão incluídas as bagagens e encomendas transportadas por conta dos Governos e da Companhia.

Bagagens e encomendas:

	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Companhia
Toneladas	1,030	13.855	17,425
Toneladas-kilometro	71	1.020	1,037

Animaes:

De montaria	65
Bois, vaccas, etc.,	1,888
Cães, porcos, etc.	8
Total	1.961

Animaes-kilometro:

De montaria	4.874
Bois, vaccas, etc.	172,652
Cães, porcos, etc.	664
Total	178.190

Mercadorias:

Toneladas	10.735,602
Toneladas-kilometro	515.709

As especies de mercadorias transportadas foram as seguintes:

Café	3.593,560
Assucar	1.217,929
Algodão.	1,370
Aguardente.	46,000
Fumo.	27,895
Madeiras	403,790
Cereaes	1.086,840
Sal	175,380
Diversas de importação.	2.555,128
» » exportação.	1.627,710
Total	10.735,602

Nas mercadorias acima estão incluídas as transportadas por conta dos Governos e da Companhia.

Mercadorias:

	Por conta do Governo Federal	Por conta do Governo Estadual	Por conta da Companhia
Toneladas	10,600	6,570	9.764,645
Toneladas-kilometro	100	443	511,281

Telegrammas:

	Numero	Palavras
Em serviço particular	1.507	23.879
» » da companhia	19.799	97.812

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso de 99.093 kilometros, incluidos os serviços não remunerados.

Locomotivas:

	Numero	Percurso
Em serviço do trafego	740	84.560
» » » lastro e outros	437	14.533

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Locomotivas:

Carvão (kilogrammas)	56.517
Lenha (metros cubicos)	9.433
Estopa (kilogrammas)	400
Oleos (idem)	2.144

Vehiculos:

Estopa (kilogrammas)	54
Graxa (idem)	12
Oleos (idem)	459

VIA PERMANENTE

O estado da linha é regular; durante o anno executaram-se os seguintes trabalhos:

Nivelamento:

Extensão (metros)	16.609
Terra (metros cubicos)	9.530
Pedra (idem)	344
Vallas limpas (metros)	32.078
Valletas novas (idem)	1.105
Valletas limpas (idem)	52.505
Esgotos limpos (numeros)	253.504
Repregação (metros)	49.070
Juntas niveladas (numeros)	21.206
Capinação (metros quadrados)	177.055
Roçada (idem)	47.000
Passagens de nivel (numero)	38
Obras de arte desobstruidas (idem)	286

Material substituido:

Dormentes communs (numero)	19.159
Grampos de linha (idem)	19.156
Parafusos (idem)	5.483
Trilhos (metros)	48

3° DISTRICTO

Linha de Porto Novo do Cunha e ramal de Leopoldina

EXTENSÃO EM TRAFEGO

	Kil.
Linha do Porto Novo a Saúde	375.527
Ramal de Leopoldina	12.651
	<hr/>
	388.178
BITOLA	1 ^m ,00

Concessionaria — *The Leopoldina Railway Company, Limited*, pelo decreto n. 2.896, de 9 de maio de 1898

REGIMEM DE CONCESSÃO — Não gosa de garantia de juros. Gosará, durante 30 annos, de isenção de direitos de importação, inclusive os de expediente, para os materiaes destinados á conservação e movimento da linha em trafego, em virtude da clausula VIII do decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907.

Movimento financeiro

Receita	5.585:969\$361
Despesa	4.040:076\$590
	<hr/>
Saldo	1.545:892\$771
Coefficiente de trafego	72,33
» no anno anterior	63,86

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros	1.177:822\$000
Bagagens e encomendas	501:621\$700
Animaes	44:563\$500
Mercadorias	3.805:730\$200
Telegrammas	17:914\$900
Armazenagens	12:129\$900
Diversas e eventuaes	26:187\$161
	<hr/>
Total	5.585:969\$361

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	328:673\$500
Trafego	912:794\$450
Locomoção	1.531:058\$120
Via permanente	1.228:297\$730
Telegrapho	39:252\$790
	<hr/>
Total	4.040:076\$590

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

O serviço do trafego foi feito por 12.929 trens, que percorreram 646.445 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2.485	213.174
» mixtos	4.856	282.211
» de cargas	1.759	75.978
Totaes	9.100	571.363

Em serviço não remunerado:

Trens em serviço da companhia	2.603	67.651
» de lastro	1.226	7.431
Totaes	3.829	75.082
Totaes geraes	12,929	646.445

PERCURSO DOS VEICULOS

Em serviço remunerado	3.396.534
» » não remunerado	3.688.200
Total	7.084.734

MOVIMENTO DO TRAFEGO

Quantidades transportadas:

Passageiros :

1ª classe	277.314
2ª »	465.951
Total	743.265

Passageiros-kilometro:

1ª classe	10.479.139
2ª »	11.511.562
Total	21.990.701

Toneladas de bagagens e encomendas	16.471
Toneladas-kilometro	2.184.513
Animaes	9.568
Animaes kilometro	1.091.988
Toneladas de mercadorias	117.094
Toneladas-kilometro	27.265.836

Movimento e receita de mercadorias despachadas durante o anno:

Mercadorias :

	Toneladas	Receita
Café	39.806	2.977:377\$460
Assucar	13.866	178:074\$500
Canna	13.047	12:172\$700
Milho	5.796	52:571\$200
Sal	1.024	2:907\$400
Farinha de trigo	142	781\$300
Aguardente	1.070	11:720\$600
Arroz	4.685	42:042\$500
Feijão	4.128	39:344\$200
Fumo	538	31:691\$300
Madeiras	2.487	16:445\$000
Lenha	3.466	1:578\$700
Diversas	27.039	439:023\$300
Total.	117.094	3.835:730\$200

Movimento e receita de animaes:

Animaes:

	Numero	Receita
De montaria	705	6:184\$100
Bois e vacas	2.575	25:856\$300
Cães, porcos, etc	6.288	12:523\$100
Total.	9.568	44:563\$500

TELEGRAMMAS

Numero	5.388
Receita	17:914\$900

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Em serviço remunerado (kilometros)	542.447
» » não remunerado (idem)	208.771
Total.	751.218

CÔNSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Carvão (kilos)	2.543.394
Lenha (idem)	10.328.928
Oleo (idem)	33.000
Graxa (idem)	158
Estopa (idem)	4.179

Vehiculos:

Oleo (kilos)	8.151
Graxa (idem)	82
Estopa (idem)	1.147

MATERIAL RODANTE

A linha de Porto Novo do Cunha á Saúde e ramal de Leopoldina não têm material rodante proprio. Utiliza-se do material de outras linhas da Companhia. Por este motivo e devido tambem ao grande desenvolvimento de toda a zona do Estado de Minas, o material rodante tem sido insufficiente para o transporte de mercadorias, principalmente na occasião em que a exportação do café torna-se mais intensa. O mesmo se dá quanto ao transporte de passageiros, que tem augmentado extraordinariamente nestes dois últimos annos.

OFFICINAS E DEPOSITOS

Estão em bom estado de conservação as officinas de Porto Novo e os depósitos de Recreio e S. Geraldo. As reparações de todo o material rodante da Companhia são executadas nas officinas de Porto Novo.

VIA PERMANENTE

CONSERVAÇÃO ORDINARIA

Nivelamento:

Extensão (metros lineares)	155.053
Terra (metros cubicos)	76.509
Pedra (idem)	96
Vallas limpas (metros lineares)	54.679
Valletas limpas (idem)	519.434
Esgotos limpos (numero)	175.706
Repregação (metros lineares)	200.987
Juntas niveladas (numero)	226.173
Capinação (metros quadrados)	697.387
Roçada (idem)	200.108
Passagens de nivel (numero)	66
Obras de arte desobstruidas (idem)	1.000

MATERIAES SUBSTITUIDOS

Trilhos (metros lineares)	34.841
Chapas de junção (numero)	1.998
Grampos (idem)	77.980
Parafusos (idem)	15.244
Dormentes (idem)	76.368
Fios (kilos)	482
Isoladores (numero)	230

Linha de Capivary a Cabo Frio

Foi concedido privilegio á «Leopoldina Railway» para construcção dessa linha conjunctamente com o relativo ao prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o cães do porto do Rio de Janeiro, pelo decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909.

Os estudos e orçamentos, com a extensão de 54^{km},160, na importancia de 1.916:239\$517, foram approvados pelo decreto n. 7.891, de 10 de março de 1910.

Não tendo iniciado a construcção dentro do praso estipulado para esse fim, o Governo impoz á Companhia a multa de 200\$ por mez, durante 12 mezes (decreto n. 9.710, de 7 de agosto de 1912).

Tendo sido prorogado esse praso até 28 de outubro de 1915 (decreto n. 11.271, de 28 de outubro de 1914), decorrida essa prorogação foi-lhe imposta

nova multa de 500\$ mensaes durante 10 mezes (aviso n. 176, de 13 de novembro de 1915).

Em requerimento de 9 de novembro de 1915 communicou a Companhia desistir do privilegio que lhe fôra concedido, pedindo que por termo fosse tomada essa sua declaração de desistencia. Esse requerimento foi despachado em 30 de janeiro de 1916, ficando subordinado o seu deferimento á condição de subsistirem as obrigações relativas á construcção da linha de Capivary.

3º DISTRICTO

Estrada de Ferro Maricá (Prolongamento)

	kln.
EXTENSÃO EM TRAFEGO — Niilo Peçanha a Iguaba Grande	65,180
BITOLA	1 ^m ,00

Companhia cessionaria: *Compagnie Générale des Chêmins de Fer des Etats Unis du Brésil.*

Contracto de 7 de junho de 1910 — Decretos ns. 7.942 e 8.448, de 7 de abril e 21 de dezembro de 1910.

Movimento financeiro

Receita propria do trafego	192:166\$510
Despesas exclusivamente de custeio	252:088\$170
<i>Deficit</i>	59:921\$660
Coefficiente de trafego	131,18
» no anno anterior	128,93
Receita total	192:897\$230
Despesa total	275:230\$393
<i>Deficit</i>	82:333\$163
Relação por cento da despesa para a receita . .	142,68
* no anno anterior	140,76

Na receita total estão incluídas, além das do trafego, propriamente, as seguintes verbas:

Comissão de 4% pela arrecadação do imposto de transporte	494\$840
Idem idem idem da taxa de viação	235\$880
	730\$720

Na despesa total está incluída, além das do custeio, a verba da fiscalização na importância de 12:000\$000.

Figura no balancete acima a quota de arrendamento, embora não tenha a Companhia entrado com ella até 31 de dezembro. A quota de arrendamento foi de 11:142\$223.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação:	Quantidade	Productos
Passageiros (numero)	34.243	66:233\$630
Bagagens e encomendas (toneladas)	1.950	27:126\$200
Animaes (numero)	3.780	4:828\$410
Mercadorias (toneladas)	15.812	84:056\$270
Telegrammas	367	454\$500
Armazenagens	—	934\$300
Diversos	—	8:533\$200
Total do trafego	—	192:166\$510
Receita accessoria	—	730\$720
Total geral	—	192:897\$230

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas:	Importancias
Administração geral	46:165\$217
Trafego	36:833\$185
Locomoção	81:955\$818
Via Permanente, Edificios e Telegraphos	87:133\$950
Total do custeio	252:088\$170
Despesa accessoria	23:142\$223
Total geral	275:230\$393

Quadro das receitas e despesas totaes nos ultimos cinco annos:

Annos	Receita	Despesa	Deficit	Coeficiente do trafego
1917	84:647\$530	223:038\$264	138:390\$726	315,89
1918	126:671\$600	227:635\$561	100:936\$961	179,70
1919	152:993\$660	244:074\$681	91:081\$021	159,53
1920	178:471\$010	251:217\$374	72:746\$364	140,76
1921	192:897\$230	275:230\$393	82:333\$163	142,68

TARIFAS

Por portaria de 18 de dezembro de 1920 foram modificadas, provisoriamente, as tarifas desta Estrada, que entraram em vigor a 1 de março de 1921.

TRAFEGO

PERCURSO DOS TRENS E DOS VEICULOS

Durante o anno correram a linha 705 trens com o percurso total de 52.525 kilometros, rebocando 4.507 vehiculos que fizeram o percurso total de 240.572 kilometros.

Trens em serviço remunerado

	Numero	Percurso kilometrico
Trens mixtos	397	28.963
» de carga	275	20.400
» especiaes de carga	8	1.546
Totales	680	50.909

Trens em serviço não remunerado

Especiaes de passageiros	2	32
» » lastro	24	1.584
Totaes	<u>26</u>	<u>1.616</u>
Totaes geraes	706	52.525

Veiculos em serviço retribuido

Carros de passageiros	1.006	65.869
Vagões de animais	115	5.091
» » mercadorias	2.912	155.720
Totaes	<u>4.033</u>	<u>226.680</u>

Em serviço não retribuido

Carros de passageiros	24	1.584
Vagões de mercadorias	450	12.308
Totaes	<u>474</u>	<u>13.892</u>
Totaes geraes	4.507	240.572

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Passageiros transportados a qualquer distancia:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando	12.193	20.133	32.326
Por conta do Governo Federal	388	259	647
» » » » Estadual	460	810	1.270
Gratis em serviço da colonização e outros	87	120	207
Totaes	<u>13.128</u>	<u>21.322</u>	34.450
Passageiros transportados a um kilometro			1.198.392

MOVIMENTO DE ANIMAES

	Numero	Animaes kilometros
Pagando	3.739	128.979
Por conta do Governo Federal	1	30
» » » » Estadual	40	2.147
Totaes	<u>3.780</u>	131.156

MOVIMENTO DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS

	Toneladas	Toneladas kilometro
Pagando	1.941	79.482
Por conta do Governo Federal	4	291
» » » » Estadual	5	248
Gratis em serviço da colonização e outros	10	452
Totaes	<u>1.960</u>	<u>80.473</u>

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

	Toneladas	Toneladas kilometro.
Pagando	15.742	744.275
Por conta do Governo Estadual	70	2.904
Gratis em serviço da colonização e outros.	3	185
	<hr/>	<hr/>
Totaes	15.815	747.364

MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS

Designação:

	Numero	Palavras
Particulares	366	4.515
Por conta do Governo Estadual	1	23
	<hr/>	<hr/>
Total.	367	4.538

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 56.459 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros)	50.941
» » » » lastro (idem)	1.584
» » » » manobras (idem).	3.934
	<hr/>
Total	56.459

Inventario do material rodante:

Numero de locomotivas em serviço,	4
» » carros » »	3
» » vagões » »	51

OFFICINAS

Importancia das despesas feitas com a reparação do material rodante:

Reparação de locomotivas	13:706\$970
» » carros	4:862\$990
» » vagões	5:367\$515
	<hr/>
	23:937\$475

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

O consumo em todos os serviços foi o seguinte:

Com as locomotivas:

	Quantidade	Custo
Lenha (metros cubicos).	5.976	28:788\$616
Oleo (litros)	1.715	1:840\$361
Estopa (kilogrammas)	187	188\$623

Consumo médio por locomotiva:

Lenha (metros cubicos).	0,106	\$510
Oleo (litros)	0,030	\$033
Estopa (kilogrammas)	0,003	\$003

Consumo com os vehiculos:	Quantidade	Custo
Oleo (litros)	734	783\$369
Estopa (kilogrammas)	205	206\$779
Consumo médio por 1.000 vehiculos-kilometro:		
Oleo (litros)	3,051	3\$256
Estopa (kilogrammas)	0,852	\$859

ACCIDENTES E ATRAZOS

Os trens correram a hora, não se tendo registrado nenhum accidente.

3º DISTRICTO

Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina

Actual proprietario — *Espolio do fallecido concessionario Manoel Lopes da Silva*

Pela clausula I, do decreto n. 4.893, de 21 de fevereiro de 1872, gosava de privilegio exclusivo por espaço de 50 annos, praso este que terminou em 21 de fevereiro de 1922.

Pela clausula XVIII, depois de concluidas as obras da estrada, a Companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja, em tempo algum, interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Si as obras não forem conservadas em bom estado, o Governo poderá mandar fazer por conta da Companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via ferrea.

Pela clausula XXI, a Companhia só gosa de isenção de direitos para os objectos importados durante o praso do privilegio.

Pela clausula XXVIII, terminado o praso do privilegio, continuará a Companhia na posse e goso da estrada e suas dependencias, pagando desde logo ao Governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes o ccu pados pela empreza.

EXTENSÃO EM TRAFEGO.	38,810
------------------------------	--------

Movimento financeiro

Receita	70:048\$474
Despesa.	111:193\$210
<i>Deficit</i>	41:144\$736
Coefficiente de trafego	158,74
» no anno anterior	175,14

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Verbas:	Quantidade	Valor
Passageiros	19,463	18:001\$900
Bagagens e encomendas.	179,459	4:953\$400
Animaes	225	282\$600
Mercadorias	2.620,087	26:320\$700
Vehiculos	3	45\$200
Telegrammas	617	942\$114
Commissão sobre imposto.	—	196\$260
Rendas diversas	—	19:306\$300
Total		70:048\$474

DISCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

Administração geral	14:458\$560
Trafego	17:685\$305
Locomoção	35:282\$620
Via permanente e edificios	42:974\$715
Telegrapho	154\$480
Diversos	637\$530
Total	111:193\$210

TRAFEGO

O trafego se fez conforme permittiu o mau estado de conservação da linha e do material rodante.
Circularam durante o anno 597 trens, que percorreram 20.970 kilómetros.

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens especies de passageiros	7	443
» mixtos	313	12.147
» de cargas	260	7.447
Totaes	580	20.037

Em serviço não remunerado:

Trens em serviço do lastro	17	933
Totaes geraes	597	20.970

Movimento do trafego:

Passageiros	19.463
Bagagens e encomendas	179,459
Animaes	225
Mercadorias	2.620,087

As mercadorias transportadas durante o anno foram as seguintes:

Café	884,088
Assucar	129,723
Arroz e outros cereaes	478,898
Alcool e aguardente	126,225
Fumo	5,451
Sal	74,004
Toucinho do paiz	6,121
Diversos	915,577
Total	2.620,087

LOCOMOÇÃO

MATERIAL RODANTE

	Em bom estado	Em reparação	Total
Locomotivas «tenders»	2	1	3
Carros mixtos	2	1	3
Vagões de bagagens	1	0	1
» » mercadorias	3	1	4
» plataforma	6	0	6

Estrada de Ferro de Goyaz

EXTENSÃO EM TRAFEGO

Araguary a Roncador	211,220
Ramal de Catalão	45,241
Total	256,461

Movimento financeiro

Receita	947:477\$379
Despesa	929:080\$666
Saldo	18:396\$713
Coefficiente de trafego	98,06
Idem em 1920	114,51

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação:

	1921	1920	Diferenças
Passageiros	323:172\$550	320:698\$500	2:474\$050
Encomendas	55:476\$600	64:650\$300	- 9:173\$700
Animaes	33:418\$500	49:602\$930	- 16:184\$300
Vehiculos	5:142\$200	4:959\$400	182\$800
Mercadorias	476:036\$100	503:629\$800	- 27:593\$700
Telegrammas	29:028\$374	9:322\$278	19:706\$096
Armazenagens	1:472\$800	1:433\$800	39\$000
Alugueis de carros	750\$000	—	750\$000
Trens especiaes	4:699\$900	—	4:699\$900
Diversos e eventuaes	10:833\$721	10:573\$625	230\$096
Commissões	5:842\$434	3:449\$136	2:393\$298
Restituições e indemnisações	1:634\$103	—	1:634\$100
	947:477\$379	968:319\$739	- 20:842\$360

Extranhos á receita da Estrada foram arrecadados mais 74:863\$364 de imposto de transito, taxa de viação e sello de nomeação.

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

DESIGNAÇÃO	1921			1920	DIFERENÇA
	Pessoal	Material	Total		
Administração	128:947\$201	17:108\$792	146:055\$993	106:743\$546	+ 39:132\$447
Trafego	132:877\$400	17:863\$012	150:740\$412	156:913\$626	- 6:173\$214
Locomoção	114:526\$933	228:332\$669	342:859\$602	375:585\$119	- 32:725\$517
Via Permanente	218:888\$150	60:235\$909	279:124\$059	447:374\$991	- 168:250\$932
Diversas	—	—	10:300\$600	22:253\$910	- 11:953\$310
	595:239\$684	323:540\$382	929:080\$666	1.108:871\$192	- 179:790\$526

Os dados relativos á receita e despesa ordinarias, assim como os do movimento de trens e via-permanente, são apenas approximados e, portanto, provisórios.

Em relação á conservação da linha em trafego durante o anno de 1921, foram substituidos cerca de 80.000 dormentes, isto é, 44 % dos dormentes totaes que tem a estrada. Construíram-se dois abrigos para carros, um predio para typographia e uma caixa d'agua.

Foram inaugurados no dia 1 de maio 22 kilometros no ramal de Catalão, de Catalão a Ouvidor.

Consta da Contabilidade desta Inspectoria que a despesa por conta dos creditos abertos (um de 1.200 contos para pessoal e material, e outro de 2.500 contos para construcção) ainda não está definitivamente apurada, visto a prestação de contas dos ultimos adiantamentos não lhe ter sido ainda remettida.

4º DISTRICTO

Rêde Sul Mineira

I — Rescisão do contracto de 2 de janeiro de 1910 e actos ulteriores

Por decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920, resolveu o Governo:— rescindir o contracto de 2 de janeiro de 1910, celebrado de conformidade com o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, entre a União e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras; encampar e incorporar immediatamente ao dominio federal a Estrada de Ferro Sapucahy e o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, observadas as clausulas baixadas pelo citado decreto. n. 14.598A, em virtude das quaes se lavrou um termo de accôrdo em 11 de janeiro de 1921 na Secretaria do Ministerio da Viação e Obras Publicas. Neste termo responsabilizou-se o Estado de Minas, um dos seus signatarios, pela execução do contracto de 2 de janeiro de 1910, até lhe ser transferido o arrendamento da rêde ferrea; e a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, tambem signataria do referido termo de accôrdo, ficou inteiramente desobrigada dos compromissos que tomara com a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, resultantes do contracto de 2 de janeiro de 1910, cujos dispositivos concernentes á Mogyana seriam revistos e ajustados com o Governo Federal, o que, porém, ainda não se levou a effeito.

Em virtude do que fica exposto, os serviços que antes eram administrados pela Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras passaram a sel-o pelo Estado de Minas, e os demais continuaram a cargo da Mogyana.

II — Linhas a cargo do Estado de Minas

Extensão em trafego: 1.141^k,800, inclusive o ramal de Paraisopolis.

RECEITA PROPRIA

Passageiros	2.155:754\$100
Bagagens e encomendas	687:297\$630
Animaes	728:504\$440
Mercadorias	3.893:477\$760
Telegrammas.	78:722\$007
Rendas diversas	134:460\$854
Commissões sobre impostos.	405:228\$483
Total.	8.083:445\$274

DESPEZA DO CUSTEIO

Administração geral	443:515\$449
Trafego	960:939\$633
Locomoção	3.310:153\$142
Via Permanente.	1.638:664\$701
Total.	6.353:272\$925

RESUMO

Receita	8.083:445\$274
Despesa	6.353:272\$925
Saldo.	1.730:172\$349
Coefficiente de trafego.	78,60 %

RENDA ESTRANHA

Comprehede os impostos arrecadados por conta dos Governos Federal, de Minas e de Rio de Janeiro, importanto no total de 2.532:124\$187.

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS EM SERVIÇO REMUNERADO

	Numero	Percurso kilometric
Trens de passageiros	821	158.883
» mixtos	9.686	920.102
» de carga.	8.141	528.254

CONSTRUCCÃO

Nada se adeantou neste serviço.

III — Linhas a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	277,299

Movimento financeiro

RECEITA

Passageiros	471:204\$770
Bagagens e encomendas.	75:72\$870
Animaes	84:985\$530
Mercadorias	752:833\$230
Telegrammas.	13:931\$432
Armazenagens e diversos.	17:816\$000
Impostos e aluguel de postes.	123:053\$271
Total	1.539:545\$108

DESPESA

Administração geral	27:205\$344
Trafego	259:242\$428
Locomoção	491:670\$356
Via permanente	385:485\$867
Baldeação em Tuyuty	445\$460
Total	1.164:049\$455

RESUMO

Receita	1.539:545\$103
Despesa	1.164:049\$455
Saldo	375:495\$648
Coefficiente de trafego	75,61 %.

RENDA EXTRANHA

Comprende os impostos arrecadados por conta do Governo Federal, de S. Paulo e de Minas, importando no total de 581:538\$670.

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS EM SERVIÇO REMUNERADO

Trens de passageiros	1.476
» mixtos	2.084
» de cargas	754
Total	4.314

CONSTRUCÇÃO

Foi inaugurado o trecho de 45^k,076 entre as estações de Pratapolis e Passos, na linha de S. Sebastião do Paraizo a Passos, distante 173^k,531 da estação de Guaxupé.

Nenhuma construção foi iniciada; estão ainda por ser atacados os trechos de Biguatinga a Jaculy e o ramal de Santa Rita de Cassia.

6º DISTRICTO

Viação Ferrea do Estado de S. Paulo

Estiveram sob a fiscalização do Districto as linhas de concessão federal das Estradas de Ferro Mogyana e Sorocabana e a São Paulo Railway (Santos a Jundiahy).

	Metros
Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway)	139.466
Linha de Tibagy (Sorocabana).	555.478
» » Itararé (idem)	250.047
Ribeirão Preto a Jaguará (Mogyana).	192.000
Ramal de Caldas (idem).	76.137
Jaguará a Araguary (idem)	281.118
Igarapava a Uberaba (idem)	47.763
Total	1.542.009

Em construcção esteve o prolongamento da linha de Tibagy, da Estrada de Ferro Sorocabana, na extensão de 63.374,40, dos quaes foram inaugurados 29.868 metros.

São Paulo Railway Company

A linha federal desta Companhia liga o porto de Santos á cidade de Jundiahy, passando pela capital do Estado. E' dupla, tem bitola de 1^m,60 e desenvolvimento total de 139,456 kilometros.

Da estação de Campo Limpo, no kilometro 128, parte a estrada Bragantina, de concessão estadual, que, com a bitola de 1^m,00 e desenvolvimento de 77.054 kilometros, vai á estação de Vargem, nas raías do Estado de Minas; da estação de Caetetuba, no kilometro 39 da Bragantina, parte o ramal de Piracaia, com a mesma bitola de 1^m,00 e o desenvolvimento de 30.782 kilometros.

Pelo primitivo contracto, celebrado aos 25 de abril de 1855, a linha federal gosava de garantia de juros de 7 % sobre o capital de £ 2.650.000. A concessionaria recebeu juros até 1874, renunciando em 1889 a respectiva garantia, para não continuar a dividir com o Governo os lucros excedentes de 8 %.

A novação do contracto data de 1895. E vem dahi a duplicação da linha, cujos planos inclinados foram em 1901 definitivamente entregues ao trafego publico. Estes são em numero de cinco, separados por patamares de 130 metros, e têm a declividade de 8 % nas extensões totaes abaixo indicadas:

	Metros
1º plano	1.930
2º »	2.040
3º »	2.045
4º »	2.024
5º »	1.835
Total	<u>9.925</u>

Essa extensão de 9.925 metros, reunida á dos patamares intermediarios, comprehende 16 viaductos e 15 tunneis, além de muitas obras notaveis de consolidação da linha.

O raio das curvas empregadas varia entre 600 e 700 metros, sendo de 46,3 e 53,7 as porcentagens dos alinhamentos rectos e curvos. A differença de nivel entre os patamares extremos é de 794^m,0.

A tracção é feita por meio de machinas fixas e cabos sem fim. Em condições normaes, os pesos mortos dos trens de subida e descida se equilibram, enquanto as cargas uteis têm, em média, differido de cerca de cinco toneladas a favor dos trens descendentes.

A capacidade de trafego dos novos planos inclinados é de 972 vagões de dois eixos, diários, em cada sentido; a dos antigos planos, que têm sido conservados em estado de poder funcionar, é apenas de 520 vagões, nas mesmas condições.

O capital reconhecido pelo Governo como dispendido na construcção da linha e dependencias, etc., é de £ 6.638.802-15-11, desde 3 de julho de 1901. A partir dessa data todas as despesas têm sido levadas á conta do custeio da estrada.

Pelo aviso n. 241/V2, de 30 de dezembro de 1919, foi concedido um augmento de 5 % sobre as bases das tarifas approvadas pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, e autorizou-se a suppressão do abatimento de 50 % de que gosavam os cereaes. Em 1921, pelo aviso n. 55/E3, de 9 de abril, foi autorizada a cobrança da taxa de carga e descarga, e pelo de n. 58/E3, de 16 de abril, a de manobra nos desvios particulares; pelo aviso n. 60/E3, de 12 de abril, concedeu-se um novo augmento de mais 10 % sobre as bases das tarifas.

Tronco

MOVIMENTO FINANCEIRO

1º — BALANCETE DOS DOIS ULTIMOS ANOS

Verbas:

	1921	1920	Diferenças para mais ou menos
Receita no Brasil	41.905:550\$010	38.483:466\$530	+ 3.422:083\$480
Despesa no Brasil	32.883:217\$840	31.920:896\$900	+ 962:320\$940
Saldo no Brasil	9.022:332\$170	6.562:569\$630	+ 2.459:762\$540
Coefficiente do trafego	78,47	82,95	—
Receita por kilometro	300:471\$441	275:934\$396	+ 24:537\$045
Despesa por kilometro	235:779\$458	228:879\$418	+ 6:900\$040
Saldo por kilometro	64:691\$983	47:054\$978	+ 17:637\$035

2º — DISCRIMINAÇÃO COMPARADA DA RECEITA

Passageiros	6.274:276\$670	5.745:329\$560	+ 458:947\$110
Bagagens e encomendas	1.848:485\$890	1.784:141\$150	+ 64:344\$740
Gado	526:937\$230	707:433\$460	— 180:498\$230
Animaes	31:629\$540	43:323\$250	— 11:693\$710
Café	11.259:038\$480	9.822:477\$950	+ 1.435:530\$530
Outras mercadorias	17.700:983\$940	18.183:327\$730	— 485:345\$790
Taxa de carga e descarga	2.091:596\$320	—	+ 2.091:596\$320
Telegrammas	259:233\$720	247:150\$490	+ 12:133\$230
Diversos	1.984:381\$220	1.947:280\$940	37:101\$280
Total	41.905:550\$010	38.483:466\$530	+ 3.422:083\$480

3º — DISCRIMINAÇÃO COMPARADA DA DESPESA

Administração	1.747:805\$480	1.207:338\$120	+ 540:467\$360
Trafego	7.596:033\$190	7.535:267\$610	+ 60:765\$580
Locomoção	18.947:702\$670	17.914:238\$740	+ 1.033:493\$930
Linhas e edificios	3.241:114\$260	4.122:582\$050	— 881:467\$790
Telegrapho	484:373\$490	417:414\$660	+ 73:958\$830
Diversos	866:188\$750	731:085\$720	— 135:103\$030
Total	32.883:217\$840	31.920:896\$900	+ 962:320\$940

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — QUANTIDADES TRANSPORTADAS

a) — Passageiros de 1ª classe (numero)	1.282.327
» » 2ª » (idem)	3.333.039
Immigrantes (idem)	35.458
Total	4.650.824

LOCOMOÇÃO

TRONCO

Linha commum

1º — Movimento de trens:

Especie	Numero	Percurso
Trens de passageiros	18.173	919.056
» » cargas	18 229	1.235.241
Total	36.402	2,154.297

2º — Percurso das locomotivas:

Locomotivas ao serviço do trafego	74	3.222.330
» » » de lastro (trafego).	—	1.497
» em manobras.	39	1.026.410
Total	113	4.250.207

3º — Material rodante:

Locomotivas	113
Carros de 1ª classe	62
» » 2ª classe	79
» mixtos	8
» espciase	5
Total	267
Vagões para correio	3
» » correio e bagagem	21
» » bagagens	12
» » animaes	297
» fechados para mercadorias	1.118
» abertos para mercadorias	2.686
» para inflammaveis	5
» de lastro	56
» diversos	54
Total	4.252

4º — Material reparado :

Locomotivas que receberam grandes reparos	29
Carros que receberam grandes reparos	27
Vagões que receberam grandes reparos	879
Locomotivos que receberam reparos correntes	3
Carros que receberam reparos correntes	28
Vagões que receberam reparos correntes	972

5º — Despesas das officinas :

	Importancia
Conservação das officinas	309:302\$400
Total	309:302\$400

6º — Consumo de combustivel e lubrificantes:

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos).	38.144.590	3.675:883\$620
Lenha (metros cubicos)	258.912.53	1.175:957\$710
Oleo (litros)	125.299.75	118:421\$080
Estopa (kilos)	13.990.20	5:304\$160
Toalhas novas (numero).	40.034	6:296\$500
» lavadas (kilos)	4.890.40	1:333\$450
Total		4.983:193\$520

LOCOMOÇÃO

SERRAS — NOVA E VELHA

1º — Movimento de trens:

Especie	Numero	Percurso
Trens de passageiros	10.498	110.003
» » cargas	48.394	517.170
» » lastro em serviço da Estrada	—	1.176
Total	58.892	628.349

2º — Percurso das machinas fixas somente:

Machinas fixas ao serviço do trafego	424.351
» » » » de lastro (trafego).	1.176
Total	425.527

3º — Material rodante:

Locomotivas brékes	18
Total	18

4º — Material reparado:

Locomotivas brékes que receberam reparos	5
--	---

5º — Consumo de combustível e lubrificantes das machinas fixas e locomotivas brékes :

	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos)	7.100	533\$100
Oleo combustivel (idem).	368.158	64:580\$410
Lenha (metros cubicos)	135.877,26	619:918\$720
Gazolina (litros)	76	40\$800
Graxa (kilos)	5.104	7:571\$770
Oleo (litros).	26.313,5	24:559\$310
Estopa (kilos)	4.583,640	1:870\$040
Toalhas novas (numero).	14.333	2:302\$720
» lavadas (kilos).	25,25	6\$800
Total	—	721:386\$670

CUSTEIO DA VIA PERMANENTE, ETC., DURANTE O ANNO DE 1921

MATERIAL EMPREGADO

Trilhos de aço (numero).	267
Talas de junção (pares).	216
Parafusos para talas (numero).	2.265
Dormentes de 2 ^m ,75×0 ^m ,23×0 ^m ,14 (idem).	33.141
Sapatas de ferro fundido para trilhos (idem).	915
Pregos para sapatas (idem).	4.618
Parafusos galvanizados para sapatas (idem).	15.600
Aguihas (idem).	24
Corações (idem).	11
Lastro de pedra britada (metros cubicos).	2.700
» » saibro (idem).	6.000
» » piçarra (idem).	300

HORARIOS E TARIFAS — ANNO DE 1921

MODIFICAÇÕES FEITAS

Horarios

Não foram modificados.

Tarifas

Foram augmentadas em mais 10 % as bases das tarifas, de maio em diante, e cobradas as taxas de carga, descarga e manobra, de accôrdo com os avisos já citados na parte geral deste relatório.

ACCIDENTES — ANNO DE 1921

MORTOS

Viajantes	2
Empregados da Companhia	6
Estranhos	5

FERIDOS

Viajantes	2
Empregados da Companhia	14
Estranhos	4

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação

Linha do Rio Grande e ramal de Caldas

A estrada de ferro de Ribeirão Preto ao Rio Grande e o ramal de Cascavel a Poços de Caldas têm as extensões de 192 e 76,137 kilometros, respectivamente. Foram construidos em virtude do contracto celebrado em 1883 e gosaram da garantia de juros de 6 % durante o praso de 20 annos, sobre o capital de 4.300:000\$, ouro, e 1.853:857\$750, papel.

O Governo pôde resgatar essas linhas, pagando-as em dinheiro ou títulos da divida publica ao juro da garantia, na base do rendimento liquido médio do ultimo quinquennio.

Quando os dividendos forem maiores de 8 % será o excesso dividido com o Governo, para a restituição dos juros pagos.

Movimento financeiro

1º — Balancete dos dois ultimos annos:

Verbas	1921	1920	Diferença para mais ou menos
Receita	3.059:255\$663	2.746:997\$720	+ 312:257\$943
Despesa	2.297:011\$978	2.207:724\$096	+ 89:287\$882
Saldo	762:243\$685	539:273\$624	+ 222:970\$061
Coefficiente do trafego	75,08 %	80,37 %	
Receita por kilometro	11:409\$301	10:244\$754	+ 1:164\$547
Despesa (idem)	8:566\$561	8:233\$567	+ 332\$994
Saldo (idem)	2:842\$749	2:011\$187	+ 831\$553

2º — Discriminação comparada da receita:

Passageiros	1.005:989\$870	966:495\$890	+	39:493\$980
Bagagens e encomendas	200:678\$690	193:209\$140	+	7:469\$550
Animaes em trens de passageiros	6:194\$160	9:800\$800	-	3:606\$640
Animaes em trens de cargas	65:747\$700	87:895\$760	-	22:148\$060
Café e outras mercadorias	1.665:577\$586	1.382:272\$150	+	283:305\$436
Telegrammas	50:508\$136	47:954\$682	+	2:553\$454
Diversos	64:559\$521	59:369\$298	+	5:190\$223
	<u>3.059:255\$663</u>	<u>2.746:997\$720</u>	+	<u>312:257\$943</u>

3º — Discriminação comparada da despesa :

Verbas	1921	1921	Diferença para mais ou menos
Administração	69:288\$589	68:119\$577	+ 1:169\$012
Trafego	596:393\$246	663:487\$658	- 64:091\$412
Locomoção	989:124\$420	975:033\$002	+ 14:091\$418
Linha e edificios	515:329\$868	495:332\$429	+ 19:997\$439
Telegrapho	118:407\$355	—	+ 118:407\$355
Diversos	8:465\$500	8:751\$430	- 285\$930
Total	<u>2.297:011\$978</u>	<u>2.207:724\$096</u>	+ 89:287\$882

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — Quantidades transportadas :

a) — Passageiros de 1ª classe (numero)	164.043
» » 2ª » (idem)	454.115
Total	<u>618.158</u>
b) — Bagagens e encomendas (toneladas)	6.403
c) — Animaes em trens de passageiros (numeros)	2.531
» » » » cargas (idem)	57.712
Total	<u>60.243</u>
d) — Mercadorias {	
Café (toneladas)	52.318
Varias (idem)	192.286
Total	<u>244.604</u>
	Importancia
	625:833\$740
	1.039:743\$846
	<u>1.665:577\$586</u>
e) — Telegrammas transmittidos {	
Numero	138.890
Palavras	1.679.823

2º — Percursos :

Passageiros de 1ª classe	7.528.987
» » 2ª » 	12.516.952
Total	<u>20.045.944</u>
Bagagens e encomendas	267.055
Animaes em trens de passageiros	86.537
» » » » cargas	3.506.344
Total	<u>3.592.901</u>
Café	3.004.597
Outras mercadorias	8.581.894
Total	<u>11.586.491</u>

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

I

VERBAS	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros . . .	618.153	1.005.989\$970	541.391	966.405\$890	76.767 +	99.493\$980
Bagagens e encomendas . . .	6.403	203.678\$800	6.267	193.209\$140	+ 136	7.469\$550
Animaes em trens de passageiros . . .	2.531	6.194\$160	4.523	9.800\$800	- 1.998 -	3.606\$640
Animaes em trens de cargas . . .	57.712	65.747\$700	86.500	87.895\$760	- 28.788 -	22.148\$060
Café . . .	52.315	1.665.577\$593	38.562	1.332.272\$150	+ 13.756 +	233.305\$436
Outras mercadorias . . .	192.236	—	211.112	—	- 18.876 -	2.553\$451
Telegrammas . . .	138.890	50.508\$136	122.641	47.954\$632	+ 16.249 +	5.190\$223
Diversos . . .	—	61.559\$24	—	59.869\$208	—	—
Total . . .	—	3.050.255\$663	—	2.746.997\$720	—	312.257\$943

II

DESIGNAÇÃO	1921			1920			DIFERENÇAS		
	Percorso		Receita média	Percorso		Receita média	Percorso		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe . . .	7.593.937	45,9	—	7.167.512	43,0	—	361.425	- 2,1	—
» 2ª » . . .	12.516.957	27,6	—	11.057.011	28,0	—	1.459.946	- 0,4	—
Total . . .	20.015.944	32,4	\$050	18.224.523	33,7	\$053	1.821.421	1,3	\$003
Bagagens e encomendas . . .	267.055	41,7	\$752	270.337	43,1	\$714	3.232	- 1,4	\$038
Animaes em trens de passageiros . . .	86.557	31,2	\$020	161.791	35,0	\$020	75.234	- 0,8	—
Animaes em trens de cargas . . .	3.503.314	60,8	\$020	4.759.213	55,0	\$187	1.252.899	+ 5,8	—
Café . . .	3.004.597	57,4	\$141	2.140.433	55,5	\$107	864.164	+ 1,0	—
Outras mercadorias . . .	8.531.894	41,6	\$141	9.174.227	41,5	\$107	592.333	+ 1,1	—

TRAFEGO

MOVIMENTO DE TRENS

Especie	Numero	Percorso
Trens de passageiros . . .	2.312	273.993
» mixtos . . .	1.460	84.680
» de cargas . . .	3.341	335.174
» de lastro e em serviço da estrada . . .	1.262	64.611
Total . . .	8.375	758.458

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas ao serviço do trafego . . .	693.847
» » » » lastro (trafego) . . .	58.639
» » » » não remunerado . . .	14.415
» » » » em manobras . . .	104.063
Total . . .	870.964

MATERIAL RODANTE

Locomotivas	11
Carros de 1ª classe	2
» » 2ª »	3
» mixtos	3
	<hr/>
Total dos carros	19
Vagões para correio	2
» » mercadorias (fechado).	28
» plataforma	24
	<hr/>
Total de vagões.	54

MATERIAL REPARADO

Locomotivas reparadas :

Grandes reparações	5
Médias »	1
Pequenas »	1
Correntes »	702
	<hr/>
Total.	709

Carros reparados :

Reparações grandes	4
» pequenas.	96
	<hr/>
Total.	100

Vagões reparados :

Reconstrucções	1
Reparações grandes	11
» médias	7
» pequenas	251
	<hr/>
Total.	270

DESPESAS DE OFFICINAS

Obras diversas para as diversas divisões do serviço.	42:988\$220
Conservação das officinas e depositos	5:874\$535
	<hr/>
Total.	48:862\$755

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kgs.)	110.190	11:524\$280
Lenha (m ³)	93.830	465:451\$665
Oleo (tls.)	17.213	20:942\$060
Gazolina (idem)	89	88\$029
Estopa (kgs.)	4.321	3:645\$097
Toalhas novas (numero).	10	29\$710
» lavadas (idem)	—	180\$000
		<hr/>
Total.		501:860\$841

VIA PERMANENTE

EDIFÍCIOS

1º — Material substituído :

Trilhos	46
Pregos	22.407
Parafusos.	4.185
Arruellas.	333
Talas de junção	728
Jacarés	3
Agulhas	6
Contra-trilhos	6
» agulhas	6
Dormentes simples.	35.685
» duplos.	133
Arames para cerca (rolos)	73
Grampos » » (kgs.)	608

Conservação e obras novas:

Edifícios construídos	1
» reparados.	59
Pontes construídas.	—
» reparadas	1
Pontilhões construídos	2
» reparados	2
Boeiros construídos	6
» reparados	14

ACCIDENTES

Mortos	Nihil	
Feridos {	Viajantes.	1
	Empregados da estrada	5
	Extranhos	2

HORARIOS E TARIFAS

Não houve modificação nas tarifas da linha Rio Grande e Caldas postas em vigor no decorrer do anno de 1921.

Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação

Linha de Catalão

Esta linha, de bitola de 1 metro e extensão de 281.118 kilometros, foi construída em virtude do contracto autorizado pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890. Gosa do privilegio de zona de 20 kilometros para cada lado, durante o prazo de 60 annos, e da garantia de juros sobre o capital de 8.430:000\$ por espaço de 30 annos.

O Governo pôde resgatar esta linha a partir de 1920, pagando em titulos na base do termo médio dos lucros liquidos do ultimo quinquennio, com o mínimo do capital garantido.

Movimento financeiro

1º — Balancete dos dois ultimos annos:

Verbas	1921	1920	Diferença para mais ou menos
Receita	1.638:766\$807	1.749:947\$917	— 111:181\$110
Despesa	1.700:833\$842	1.764:019\$903	— 63:186\$061
Saldo	—	—	—
Deficit	62:067\$035	14:071\$986	+ 47:995\$049
Coefficiente do trafego	103,79	100,80%	2,99
Receita por kilometro	5:829\$462	6:224\$959	— 395\$497
Despesa por kilometro	6:050\$249	6:275\$016	— 224\$767
Deficit	220\$787	50\$057	+ 170\$730

2º — Discriminação comparada da receita:

Passageiros	479:368\$590	499:487\$050	— 20:118\$460
Bagagens e encomendas	93:158\$460	110:808\$820	— 17:650\$360
Animaes em trens de passageiros	5:177\$490	8.624\$890	— 3:447\$400
» » » » cargas	67:838\$910	91:985\$540	— 24:146\$630
Café	866:725\$650	899:600\$264	— 32:874\$614
Outras mercadorias	19:829\$597	20:781\$742	— 952\$145
Telegrammas	106:668\$110	118:659\$611	— 11:991\$501
Diversos	—	—	—
Total	1.638:766\$807	1.749:947\$917	— 111:181\$110

3º — Discriminação comparada da despesa:

	1921	1920	Diferença para mais ou menos
Administração	62:471\$559	63:322\$615	— 851\$056
Trafego	362:740\$625	421:317\$524	— 57:606\$899
Locomoção	770:682\$241	866:272\$053	— 95:589\$812
Linha e edificios	433:115\$815	409:952\$481	+ 23:163\$334
Telegrapho	67:919\$252	—	+ 67:919\$252
Diversos	3:904\$350	4:125\$230	— 220\$880
Total	1.700:833\$842	1.764:019\$903	-- 63:186\$061

Linha do Catalão

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — Quantidades transportadas:

a) Passageiros de 1ª classe (numero)	56.739
» » 2ª classe (idem)	141.727
Total (idem)	198.466
b) Bagagens e encomendas (toneladas)	2.004
c) Animaes em trens de passageiros (numero)	1.240
» » » » cargas (idem)	32.222
Total (numero)	33.462

d) Mercadoria:

	Peso Toneladas	Importancia
Café	4.287	46:226\$560
Varias	89.896	820:499\$090
Total	94.183	866:725\$650

e) Telegrammas transmitidos:

Numero	56.890
Palavras	808.403

2º — Percursos:

Passageiros de 1ª classe	3.505.117
» » 2ª »	6.000.811
Total	9.505.928
Bagagens e encomendas	115.635
Animaes em trens de passageiros	67.933
» » » » cargas	3.491.511
Total	3.559.444
Café	220.321
Outras mercadorias	7.381.923
Total	7.602.244

VERBAS	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros	498.466	479:308\$590	497.025	499:437\$050	+ 1.441	- 20:118\$430
Bagagens e encomendas	2.004	93:153\$400	2.133	110:303\$920	- 129	- 17:650\$300
Animaes em trens de passageiros	4.240	5:177\$490	2.704	3:024\$300	- 1.536	- 3:447\$400
Animaes em trens de cargas	32.222	67:893\$010	32.322	91:985\$510	+ 100	- 24:166\$600
Café	4.287	—	2.313	—	+ 1.974	—
Outras mercadorias	80.308	836:725\$950	105.136	899:600\$264	- 24.828	32:374\$114
Telegrammas	56.890	19:320\$597	56.938	20:731\$742	- 48	952\$145
Diversos	—	106:693\$110	—	118:659\$611	—	- 11:966\$501
Total	—	1.638:766\$307	—	1.749:947\$017	—	- 111:181\$110

DESIGNAÇÃO	1921			1920			DIFERENÇAS		
	Percorso		Receita média	Percorso		Receita média	Percorso		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de primeira classe	3.505.117	61,0	—	3.653.167	63,0	—	- 153.050	- 2,0	—
Passageiros de segunda classe	6.000.811	42,0	—	6.149.075	44,0	—	- 149.164	- 2,0	—
Total	9.505.928	47,9	\$050	9.803.142	49,8	\$051	- 302.214	- 1,9	\$001
Bagagens e encomendas	115.635	57,7	\$803	137.338	62,9	\$807	- 21.701	- 5,2	- \$001
Animaes em trens de passageiros	67.933	—	—	143.657	—	—	- 75.724	—	—
Animaes em trens de cargas	3.491.511	103,4	\$020	5.451.360	124,3	\$018	- 1.959.849	- 17,9	+ \$002
Café	220.321	51,4	—	121.193	51,0	\$207	+ 99.128	- 0,2	—
Outras mercadorias	7.381.923	82,1	\$114	8.348.910	79,4	\$105	- 966.987	+ 2,7	—

TRAFEGO

MOVIMENTO DE TRENS

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.469	207.026
» » cargas	2.711	238.103
» » lastro em serviço da estrada	1.065	63.711
Total	5.245	508.840

LOCOMOÇÃO

PERCURSOS DAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas ao serviço do trafego	545.129
» » » » lastro (trafego)	56.111
» » » não remunerado	12.585
» » » de manobras	144.889
Total	758.714

MATERIAL RODANTE

Locomotivas	5
-----------------------	---

MATERIAL REPARADO

Locomotivas reparadas:

Grandes reparações	2
Médias	1
Pequenas	1
Correntes	319
Total	323

DESPESAS DE OFFICINAS

Obras diversas para as diversas divisões de serviço	7:697\$902
Conservação das officinas e depositos	4:457\$169
Total	12:155\$071

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

	Quantidade	Importancia
Carvão (kilogrammas)	99.842	10:844\$330
Lenha (metros cubicos)	81.897	405:889\$866
Oleo (litros)	15.079	17:985\$436
Gazolina (idem)	78	76\$683
Estopa (kilogrammas)	3.797	3:198\$332
Toalhas novas (numero)	21	58\$422
» lavadas	—	450\$000
Total	—	438:503\$069

VIA PERMANENTE

EDIFICIOS

1º — Material substituido :

Trilhos	212
Pregos	20.046
Parafusos	3.243

Talas de junção	687
Dormentes simples	33.875
» duplos	38
Arame para cerca (rolos)	70
Grampos para cerca (kgs.)	340

2º — Conservação e obras novas :

Edifícios reparados	46
Pontes reparadas	1
Pontilhões reparados	2
Boeiros construídos	19
» reparados	11

ACCIDENTES

Mortos :

Viajantes	0
Empregados da Estrada	1
Extranhos	0

Feridos :

Viajantes	1
Empregados da Estradas	8
Extranhos	3

Não houve modificação nas tarifas da Linha do Catalão postas em vigor no decorrer do anno de 1921.

Linha Igarapava — Uberaba

Pelo decreto n. 4.815, de 7 de dezembro de 1910, foi concedida á Companhia Mogyana a linha de Igarapava a Uberaba, tendo sido o respectivo contracto revisto pouco depois, de conformidade com o decreto n. 8.588, de 5 de março do anno seguinte.

Pelos termos da concessão ficou a nova linha incorporada a do Jaguára a Araguay e sujeita ao regimen estabelecido pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, exceptuada a garantia de juros.

Os estudos definitivos foram executados em 1911, os trabalhos da construcção em 1912, e a 3 de outubro de 1915 foi a linha aberta ao trafego publico. A sua extensão é de 47^{km},763.

Movimento financeiro

Verbas	1921	1920	Differença para mais ou menos
1º — Balancete dos dois ultimos annos:			
Receita	465:356\$296	508:047\$044	— 42:690\$748
Despesa	357:126\$743	389:419\$698	— 32:292\$955
Saldo	108:229\$553	118:627\$346	— 10:397\$793
Coefficiente do trafego	76,74	76,65 %	—
Receita por kilometro	9:743\$029	10:636\$833	— 893\$804
Despesa por kilometro	7:477\$058	8:153\$167	— 676\$109
Saldo por kilometro	2:265\$971	2:483\$666	— 217\$695

2º — Discriminação comparada da receita:

Passageiros	129:059\$350	137:204\$990	--	8:145\$640
Bagagens e encomendas	30:115\$420	33:823\$000	--	3:707\$580
Animaes em trens de passageiros	819\$330	3:617\$530	--	2:798\$200
» » » » cargas	21:161:390	26:906\$210	--	5:744\$820
Café	—	—	—	—
Outras mercadorias	270:170\$620	291:402\$470	--	21:231\$850
Telegrammas	7:077\$212	7:309\$719	--	232\$507
Diversos	6:952\$974	7:783\$125	--	830\$151
Total	465:356\$296	508:047\$044	--	42:690\$748

3º — Discriminação comparada da despesa:

Administração	1:348\$100	704\$184	+	643\$916
Trafego	56:336\$104	56:411\$856	--	75\$752
Locomoção	158:031\$551	186:655\$512	--	28:623\$961
Linha e edificios	127:703\$910	143:833\$916	--	16:132\$006
Telegrapho	11:911\$798	—	+	11:911\$798
Diversos	1:795\$280	1:812\$230	--	16\$950
Total	357:126\$743	389:419\$698	--	32:292\$955

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — Quantidades transportadas:

a) — Passageiros de 1ª classe (numero)	29.429
» » 2ª » (idem)	70.144

Total 99.573

b) Bagagens e encomendas (toneladas) 1.161

c) Animaes em trens de passageiros (numero) 422

Animaes em trens de cargas (idem) 25.653

Total 26.075

d) Mercadorias:

	Peso Toneladas	Importancia
Café	1.042	3:921\$390
Varias	65.666	266:249\$230
Total	66.708	270:170\$620

e) Telegrammas transmittidos:

Numero 43.129

Palavras 572.790

2º — Percurso:

Passageiros de 1ª classe 1.030.714

» » 2ª » 1.589.810

Total 2.620.524

Bagagens e encomendas 41.823

Animaes em trens de passageiros 10.835

» » trens de cargas 1.138.958

Total 1.149.823

Café 26.403

Outras mercadorias 2.276.707

Total 2.303.110

Resumo comparativo dos movimentos financeiros e do trafego

VERBAS	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quant.	Productos	Quant.	Productos	Quant.	Productos
Passageiros	90.573	120:050\$950	97.612	137:204\$900	+ 1.061	- 8:145\$650
Bagagens e encomendas	1.161	20:1159\$120	1.303	33:323\$000	- 142	- 3:707\$580
Animaes em trens de passageiros	422	810\$330	1.541	3:617\$530	- 1.119	- 2:798\$200
Animaes em trens de cargas	25.653	21:161\$300	37.652	26:903\$210	- 12.000	- 5:744\$820
Café	1.042	270:170\$020	602	201:402\$470	+ 440	- 21:231\$350
Outras mercadorias	65.666	7:077\$212	69.215	7:309\$710	- 3.549	- 23\$507
Telegrammas	43.429	6:952\$974	43.707	7:783\$125	- 278	- 890\$151
Diversos	-	-	-	-	-	-
Total		465:350\$293		508:047\$044		- 42:690\$743

DESIGNAÇÃO	1921			1920			DIFERENÇAS		
	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe	1.030.714	35,0	-	1.083.085	33,0	-	52.071	1,0	-
» » 2ª »	1.530.810	22,0	-	1.563.332	22,0	-	26.418	-	-
Total	2.620.524	26,3	\$049	2.647.077	27,1	\$052	- 26.553	0,8	- \$003
Bagagens e encomendas	41.823	30,0	\$720	43.474	37,2	\$693	- 6.651	- 1,2	+ \$022
Animaes em trens de passageiros	10.965	(11,1	\$010	69.253	43,5	\$018	- 58.388	+ 0,6	+ \$001
Animaes em trens de cargas	1.138.958	25,3	\$117	1.637.450	23,2	\$111	- 493.492	- 2,9	+ \$006
Café	23.403	34,0	-	16.947	3,3	-	+ 9.456	- 2,6	+ \$006
Outras mercadorias	2.276.707	-	-	2.593.644	-	-	- 319.937	-	-

TRAFEGO

MOVIMENTO DE TRENS

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	733	35.232
» » cargas	1.123	67.006
» » lastro em serviço da estrada	499	23.964
Total	2.555	126.202

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas ao serviço do trafego	102.238
» » » » lastro (trafego)	22.952
» » » não remunerado	2.245
» » » de manobras	15.223
Total	142.659

MATERIAL RODANTE

Locomotivas	3
Carros de 1ª classe	1
» » 2ª »	1
» dormitórios	3
Total dos carros	5
Vagões para correio e bagagem	1
» » mercadorias (abertos)	4
» diversos	10
Total de vagões	15

MATERIAL REPARADO

Locomotivas reparadas:	
Grandes reparações	1
Médias »	1
Pequenas »	1
Correntes »	191
Total	194
Carros reparados:	
Reparações grandes	2
» pequenas	60
Total	62
Vagões reparados:	
Reparações grandes	3
» médias	2
» pequenas	69
Total	74
Obras diversas para as diversas divisões de serviço	7:962\$820
Conservação das oficinas e depositos	904\$466
Total	8:867\$286

CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilogrammas)	19.073	2:171\$950
Lenha (metros cubicos)	15.243	75:526\$940
Oleo (litros)	2.800	3:339\$901
Gazolina (litros)	15	.14\$419
Estopa (kilogrammas)	706	593\$575
Total	—	81:646\$785

VIA PERMANENTE — EDIFICIOS

1º — Material substituido:

Trilhos	112
Pregos	2.610
Parafusos	1.013
Arruellas	2.600
Talas de junção	268
Dormentes simples	8.963
Arame para cerca (rolos)	48
Grampos para cerca (kilogrammas)	386

2º — Conservação e obras novas:

Edifícios reparados	3
Boeiros reparados.	2

Não houve accidentes e nem modificação nas tarifas da Linha Igarapava-Uberaba postas em vigor no decorrer do anno de 1921.

Estrada de Ferro Sorocabana

Esta estrada, de propriedade de Estado de S. Paulo, tem a extensão total de 1.737.171 kilometros, dos quaes 805.524 correspondem aos ramaes federaes de Tibagy e Itararé.

Esses ramaes foram concedidos por decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888, á Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana, com privilegio de zona e garantia de juros de 6 % sobre o capital despendido até ao maximo de 30 contos por kilometro.

Devido á liquidação forçada da companhia concessionaria, foram as suas linhas arrematadas em leilão pelo Governo Federal que, por sua vez, as transferiu por venda ao Estado de S. Paulo.

Em virtude do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, foi revalidada a concessão feita á antiga companhia, pelo que passou o Estado a receber os juros de 6 % sobre o capital dos dois ramaes.

O ramal de Itararé já se acha construido desde 1909, na extensão de 250 kilometros, sendo que o de Tibagy, em consequencia da abertura ao trafego de mais 29.867 passou a ter a extensão de 555.477.

O capital já apurado como dispendido na construcção das linhas é de 43.728:209\$594, sendo incluída nesta somma a importancia de 14.758:986\$737 apurada na ultima tomada de contas da construcção approvada por aviso numero 26/v2, de 1º de outubro de 1919.

A rescisão do contracto de arrendamento desta estrada com a Sorocabana Railway Company foi assignada em 26 de setembro de 1919 pelo governo do Estado que já mezes antes vinha administrando-a por uma directoria de sua nomeação.

Ramal de Itararé

Movimento financeiro

1º — Balancete dos dois ultimos annos:

Verba	1920	1921	Differença para mais ou menos
Receita	4.246:935\$509	4.472:829\$786	225:894\$277
Despesa.	2.840:656\$254	3.329:799\$710	489\$143\$456
Saldo	1.406:279\$255	1.143:030\$076	- 263:249\$179
Coefficiente do trafego	66,89	74,45	
Receita por kilometro	16:984\$549	17:887\$936	+ 903\$407
Despesa.	11:360\$489	13:316\$695	+ 1:956\$206
Saldo	5:624\$060	4:571\$261	- 1:052\$799
2º — Discriminação comparada da receita:			
Passageiros.	710:195\$920	675:731\$430	- 34:464\$490
Bagagens e encomendas	311:465\$260	339:894\$870	28:429\$610
Gado.	—	—	—
Animaes.	413:527\$120	409:881\$830	- 3:645\$290
Café	40:336\$320	61:871\$730	21:455\$410
Outras mercadorias	2.544:059\$780	2.779:502\$070	235:442\$290
Telegrammas	14:671\$972	15:717\$155	1:115\$253
Diversos.	212:749\$207	190:370\$701	- 22:448\$505
Total	4.246:935\$509	4.472:829\$786	225:894\$277

3º — Discriminação comparada da despesa:

Administração	114:597\$657	135:496\$624	21:898\$960
Trafego	388:560\$189	509:754\$910	121:194\$721
Locomoção	1.764:428\$279	1.830:970\$051	66:541\$772
Linha e edificios	479:044\$310	739:935\$746	260:861\$436
Diversos	94:025\$819	112:672\$379	18:646\$560
Total	2.840:656\$254	3.329:799\$710	489:143\$456

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — Quantidades transportadas e percursos:

	Numero	Percurso
a) Passageiros de 1ª classe	52.293	6.592.498
» » 2ª »	110.018	8.249.455
Total	162.311	14.841.953
b) Bagagens e encomendas	2.860.822	451.605
c) Animacs em trens de passageiros	1.396	157.517
» » » cargas	97.691	21.505.716
Total	99.087	21.663.233

	Peso	Percurso
d) Mercadorias	—	—
Café	1.926.611	324.246
Assucar	5.118.212	} 40.254.335
Algodão	7.096.958	
Sal	2.260.523	
Materiaes	121.711.573	
Varias	70.823.391	
Total	208.937.268	40.578.591

e) Telegrammas transmittidos:

Numero	21.159
Palavras	316.718

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

VERBAS	1920		1921		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros	169.462	710:195\$020	162.311	675:731\$480	- 7.151	- 34:464\$490
Bagagens e encomendas	2.913.934	311:465\$260	2.830.822	339:894\$370	53.102 +	28:499\$310
Animacs	103.018	413:527\$120	99.037	409:881\$330	8.929 -	3:645\$290
Café	1.537.357	40:333\$320	1.926.611	61:801\$730	338.754 +	21:465\$410
Outras mercadorias	153.311.493	2.544:059\$780	277.010.657	2.779:502\$070	13.699.164 +	235:442\$290
Telegrammas	20.415	14:601\$902	21.159	15:717\$155	744 +	1:115\$253
Diversos	—	212:749\$207	—	190:300\$701	—	- 22:448\$506
Total	—	4.243:935\$509	—	4.472:820\$786	—	225:894\$277

DESIGNAÇÃO	1920			1921			DIFFERENÇA		
	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média
	Total	Médio		Total	Médio		Total	Médio	
Passageiros de 1ª classe	6.032.012	127,5	57,7	6.592.498	123,1	53,3	339.514	- 1,4	0,6
» 2ª	8.202.296	71,5	37,1	8.249.455	75,0	35,3	47.159	3,5	2,2
Total	15.134.308	89,6	45,8	14.841.953	91,4	45,5	342.353	1,8	1,3
Bagagens e encomendas	474.059	163,0	655,8	451.605	157,0	752,6	23.348	- 5,1	03,8
Animaes	23.452.322	214,3	17,0	21.663.233	218,6	18,0	1.480.080	4,3	1,0
Café	251.052	103,7	160,3	324.253	163,3	193,6	72.574	4,6	30,3
Outras mercadorias	33.351.571	209,2	66,3	40.254.335	194,5	60,0	1.903.464	-14,7	2,7

LOCOMOÇÃO

1º — MOVIMENTO DE TRENS

Especie	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.362	344.743
» mixtos	722	30.416
» de cargas	3.184	382.237
» » lastro em serviço da Estrada	926	91.187
Total	6.194	848.583

2º — PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas ao serviço do trafego	757.396
» » » » lastro (trafego)	32.182
» » » não remunerado	59.005
» » » de manobras	359.756
Total	1.208.339

3º — MATERIAL RODANTE (DE TODA A REDE DA SOROCABANA)

Locomotivas (145 com bréke vacuo e cinco com freios a vapor)	150
Ditas bréke	—
Total de locomotivas	150
Carros de 1ª classe	51
» » 2ª »	52
» mixtos	10
» especiaes (salões e de serviço)	19
» dormitórios	10
» restaurantes	4
Total de carros	146
Vagões para correio	10
» » » e bagagem	25
» » bagagem	14
» » animaes	225
» » mercadorias (fechados)	868
» » » (abertos)	79
» » lastro	13
» diversos	82
» plataforma	825
Total de vagões	2.141

4º — MATERIAL REPARADO

Locomotivas reparadas

Grandes	68
Médias	7
Pequenas	91
Correntes	67
Total.	233

Carros reparados

Reconstrucções	12
Transformação	1
Modificações	2
Reparações grandes	52
» médias	35
» pequenas	34
Total.	136

Vagões reparados

Reconstrucções	14
Transformações	63
Modificações	57
Reparações grandes	58
» médias	325
» pequenas	605
Total.	1.122

5º — DESPESAS DE OFFICINAS

Obras diversas para as diversas divisões de serviço	939:564\$747
Conservação das officinas e depositos	676:903\$958
	1.616:468\$705

6º — CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos)	752.727	148:022\$301
Lenha (metros cubicos)	149.415	888:337\$105
Oleo (litros)	37.608	50:820\$363
Estopa (kilos)	11.397	9:402\$472
Total.		1.096:632\$241

VIA PERMANENTE

EDIFICIOS

1º — Material substituido:

Trilhos (metros)	575,60
Pregos	54.681
Parafusos	9.837
Arruellas (kilogrammas)	64.870

Talas de junção	1.864
Sellas	13.201
Jacarés	7
Agulhas	10
Contra-trilhos	2
Contra-agulhas	4
Dormentes simples	54.004
» duplos	1.254
Arame para cerca (rôlos)	7
Grampos para cerca (kilogrammas)	354
2º — Conservação e obras novas:	
Edifícios construídos	2
» reparados	12
Ponte construída	1
Pontes reparadas	2
Pontilhões reparados	4
Boeiros reparados	2

ACCIDENTES

MORTOS

Empregado da Estrada	1
Extranho	1

FERIDOS

Empregados da Estrada	3
Extranhos	2

Ramal de Tibagy

Movimento financeiro

1º — BALANCETE DOS DOIS ULTIMOS ANOS

Verbas	1920	1921	Diferenças para mais ou menos
Receita	4.932:594\$523	6.243:326\$274	+ 1.310:731\$751
Despesa	4.080:341\$924	5.326:856\$285	+ 1.246:514\$361
Saldo	852:257\$599	916:469\$989	+ 64:217\$390
Coefficiente do trafego	82,72	85,32	
Receita por kilometro	9:531\$086	11:726\$494	+ 2:195\$408
Despesa	7:884\$307	10:005\$139	+ 2:120\$832
Saldo	1:646\$779	1:721\$355	+ 74\$576

2º — DISCRIMINAÇÃO COMPARADA DA RECEITA

Passageiros	1.368:998\$010	1.564:226\$660	+ 195:228\$650
Bagagens e encomendas	267:049\$180	298:823\$310	+ 31:779\$130
Animaes	376:318\$720	292:493\$960	- 83:824\$760
Café	432:877\$700	539:825\$670	+ 153:947\$970
Outras mercadorias	2.192:432\$870	3.113:433\$850	+ 921:000\$980
Telegrammas	54:964\$610	72:900\$223	+ 17:935\$613
Diversos	309:953\$433	311:617\$601	+ 1:664\$168
Total	4.932:594\$523	6.243:326\$274	+ 1.310:731\$751

3º — DISCRIMINAÇÃO COMPARADA DA DESPESA

Administração	237:230\$384	289:668\$344	+	52:437\$960
Trafego	648:341\$780	856:148\$258	+	207:806\$478
Locomoção	2.119:130\$542	2.512:341\$061	+	393:210\$519
Linha e edificios	880:858\$913	1.428:578\$163	+	547:719\$250
Diversos	194:780\$305	240:120\$459	+	45:340\$154
Total	4.080:341\$924	5.326:856\$285	+	1.246:514\$361

MOVIMENTO DO TRAFEGO

1º — QUANTIDADES TRANSPORTADAS

	Numero	Percurso
a) Passageiros de 1ª classe	94.475	9.780.660
» » 2ª »	356.394	32.752.171
Total	450.869	42.532.831
b) Bagagens e encomendas	4.300.148	549.119
c) Animaes em trens de passageiros	3.980	726.089
» » » cargas	71.330	14.801.715
Total	75.310	15.527.804

d) Mercadorias:

	Peso	Percurso
Café	21.434.127	2.832.812
Assucar	6.295.644	
Algodão	7.039.426	52.137.646
Sal	3.431.948	
Materiaes	142.972.440	
Varias	129.206.256	
Total	310.379.841	54.970.458

e) Telegrammas transmittidos:

Numero	103.464
Palavras	1.407.456

Resumo comparativo dos movimentos financeiro e do trafego

VERBAS	1920		1921		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Passageiros	935.835	1.368:903\$010	450.869	1.564:226\$360	+	55.484 + 195:228\$650
Bagagens e encomendas	3.425.028	267:040\$180	4.300.148	298:828\$310	+	875.120 + 31:770\$130
Animaes	82.900	306:813\$720	75.310	292:493\$930	+	7.639 + 13:824\$760
Café	19.204.175	432:377\$700	21.434.127	599:825\$670	+	2.229.952 + 156:947\$970
Outras mercadorias	171.883.042	2.192:432\$870	288.945.714	3.113:433\$350	+	117.052.672 + 921:000\$030
Telegrammas	75.754	54:934\$610	103.464	72:900\$231	+	27.710 + 17:935\$013
Diversos	—	307:953\$433	—	311:617\$901	—	+ 1:664\$163
Total	—	4.932:594\$523	—	6.243:326\$374	—	+ 1.310:731\$751

DESIGNAÇÃO	1920			1921			DIFFERENÇAS		
	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média	Percurso		Receita média
	Total	médio		Total	médio		Total	médio	
Passageiros de 1ª classe.	8.335.750	97,5	57,5	9.730.630	103,5	51,8	1.444.910	+ 4,0	- 2,7
» » 2ª »	24.151.739	77,5	36,8	32.752.171	91,9	31,4	8.600.382	+ 14,4	- 5,4
Total	32.487.489	82,2	42,1	42.482.801	94,3	36,8	10.045.292	+ 12,1	- 5,3
Bagagens e encomendas	407.368	118,9	655,5	549.119	127,7	511,2	141.751	+ 8,8	- 111,3
Animaes	14.823.093	173,6	20,7	15.527.504	203,2	18,8	704.801	+ 27,6	+ 1,9
Café	2.712.795	141,2	159,6	2.832.812	132,2	203,2	120.017	- 9,0	+ 48,6
Outras mercadorias	43.972.241	255,8	49,9	52.137.646	180,1	59,7	8.165.402	- 75,4	+ 9,8

LOCOMOÇÃO

1º — MOVIMENTO DE TRENS

Especie	Numero	Percurso
Trens de passageiros	2.166	486.199
» mixtos	142	2.018
» de cargas	5.478	647.211
» » lastro em serviço da Estrada	1.685	159.601
Total	9.471	1.295.029

2º — PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Locomotivas ao serviço do trafego	1.135.428
» » » de lastro (trafego)	51.710
» » » não remunerado	107.891
» » » de manobras	549.182
Total	1.844.211

3º — MATERIAL RODANTE

Locomotivas (145 com breke vacuo e cinco freios a vapor)	150
Total de locomotivas	150
Carros de primeira classe	51
» de segunda classe	52
» mixtos	10
» especiais (salões e de serviço)	19
» dormitórios	10
» restaurantes	4
Total de carros	146
Vagões para correio	10
» » e bagagem	25
» » bagagem	14
» » animaes	225
» » mercadorias (fechados)	868
» » » (abertos)	79
» de lastro	13
» diversos	82
» plataforma	825
Total de vagões	2.141

4º — MATERIAL REPARADO

Locomotivas reparadas

Grandes	68
Médias	7
Pequenas	91
Correntes	67
	<hr/>
Total	233

Carros reparados

Reconstrucções	12
Transformações	1
Modificações	2
Reparações grandes	52
» médias	35
» pequenas	34
	<hr/>
Total	136

Vagões reparados

Reconstrucções	14
Transformações	63
Modificações	57
Reparações grandes	58
» médias	325
» pequenas	605
	<hr/>
Total	1.122

5º — DESPESAS DE OFFICINAS

Obras diversas para as diversas divisões de serviço	939:564\$747
Conservação das oficinas e depositos.	676:903\$958
	<hr/>
Total.	1.616:468\$705

6º — CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTE

Materiaes	Quantidade	Importancia
Carvão (kilos).	1.033,612	203.225\$843
Lenha (metros cubicos).	209,158	1.242:571\$083
Oleo (litros)	51,537	69:650\$224
Estopa (kilos).	15,643	12:906\$058
		<hr/>
		1.528:353\$208

VIA PERMANENTE

EDIFICIOS

1º — *Material substituido*

Trilhos (metros).	1.173,59
Pregos	64,467
Tirefonds	152
Parafusos	19,769

Arruellas (kilogrammas)	95.920
Talas de junção.	289
Jacaré	3
Agulhas.	6
Contra-trilhos.	4
Contra-agulhas	6
Dormentes simples	132.857
Dormentes duplos	708
Arame para cerca (rolos)	108—1/2
Grampos para cerca (kilogrammas).	318
Pregos datar	600.

2º — Conservação e obras novas

Edifícios construídos.	3
» reparados	19
Pontes reparadas	3
Boeiros reparados.	2

Substituição de trilhos em C/Capital, tipo 20 por 37,2 kgs. entre os kilometros 338,681 e 347 e 388,586 e 468 e 85.591,90 mts. linha.

ACCIDENTES

MORTOS

Extranhos.	2
--------------------	---

FERIDOS

Empregados da Estrada.	22
Extranhos.	2

Linha de Salto Grande ao Porto Tibiriçá, em construcção

Pelo decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, foi transferido para o Porto Tibiriçá, no rio Paraná, na parte mais conveniente para a travessia desse rio, o ponto terminal do ramal federal da Sorocabana que partindo da estação de Rubião Junior demandava Agua Boa, na foz do rio Tibagy.

Para esse fim foi mantida, por kilometro, a mesma garantia de juros concedida pelo decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888, e modificada a orientação do primitivo traçado a partir de Salto Grande do Paranapanema cuja estação estava aberta ao trafego desde 12 de outubro de 1909.

Pelo decreto n. 8.185, de 1 de setembro de 1910, foram approvados os primeiros estudos, na extensão de 75 280 metros, e pelos decretos ns. 10.375 e 10.602, de 30 de julho e 11 de dezembro de 1913, os dois ultimos trechos desse ramal, nas extensões de 158,423 e 161,123 metros, respectivamente.

Da estaca 5.425, na parte final da linha, procedeu-se ao estudo de uma variante, cujo projecto e orçamento submettidos ao governo, foram approvados pelo decreto n. 13.731, de 20 de agosto de 1919, obtendo-se um encurtamento de 21.364,36 metros.

A ponta dos trilhos attingiu ao extremo do ramal na barranca do rio Paraná, a 18 de agosto, por coincidência no mesmo dia em que o Sr. Presidente da Republica chegava a S. Paulo. Por decisão do Governo do Estado a estação terminal do prolongamento passou a chamar-se «Presidente Epitacio». Ao findar-se o anno de 1921, pouca coisa restava fazer para a completa e definitiva conclusão dos trabalhos.

PROGRESSO DOS SERVIÇOS EM 1921

LINHA EM TRAFEGO

Em 31 de dezembro de 1920 estava aberto ao trafego publico, todo o trecho do prolongamento desde Salto Grande até Santo Anastacio ou seja uma distancia de 308,003.15.

Durante o anno de 1921 foi entregue ao trafego publico uma extensão de linha de 29,867,90, compreendendo os dois trechos seguintes:

ESTAÇÕES	SITUAÇÃO KILOMETRICA		EXTENSÃO DE LINHA	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
	de S.Paulo	de Salto Grande			
Santo Anastacio	840,374.60	308,003.15	14,152.40	429.20	14 de julho.
Piqueroby	854,527.09	322,155.55	15,715.50	421.40	
Presidente Wenceslau	870,242.50	337,871.05	—	405.40	28 de dezembro.

TRABALHOS DA CONSTRUÇÃO

Os diferentes serviços da construção apresentaram em 1921 o seguinte desenvolvimento:

DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS	SITUAÇÃO DAS OBRAS REFERIDAS A SALTO GRANDE		PROGRESSO EM 1921
	Em 1920	Em 1921	
	km.	km.	km.
Trabalhos preparatorios	365,962.00	371,306.00	5,344.00
Movimento de terra	365,399.66	371,306.00	5,906.34
Via permanente	332,465.25	371,306.00	38,840.75
Cercas lateraes	322,242.00	365,982.00	43,740.00
Linha telegraphica	308,080.70	337,948.60	29,867.60

Nota — Em toda a extensão da linha assentada foram empregados trilhos de 20 kilogrammas por metro corrente, com excepção do pateo de Piqueroby em que, entre as chaves tanto na linha principal como no desvio foram empregados trilhos de 25 kilogrammas por metro corrente, ou mais precisamente 164^m,80 em cada um, isto é, 329^m,60 no total.

OBRAS D'ARTE

Foram construidos cinco boeiros, sendo dois de manilhas de 0^m,50 de diametro e tres abertos de 0^m,60 e um pontilhão de tres metros de vão com os encontros de concreto e vigas metallicas.

EDIFICIOS

Devidamente concluidos ficaram em 1921 os edificios constantes da relação seguinte:

Casa de turma no kilometro.	847,272.50
» » » » »	854,356.80
» » portador no kilometro	854,497.20
Estação (Piquerooby) no kilometro.	854,527.00
Casa de empregados » »	854,556.40
» » turma » »	859,774.00
» » » » »	864,931.00
» » » » »	870,080.60
» » empregados » »	870,211.60
Estação (Presidente Wenceslau)	870,242.50
Casa de portador no kilometro.	870,272.00
» » turma » »	876,325.60
Armazem em Palmital	572,278.80

Este ultimo armazem está comprehendido dentro do contracto de empreitada.

ABASTECIMENTO D'AGUA

Foi executado o serviço de abastecimento d'agua da estação de Caiuá, com emprego de canos de ferro galvanizados de 4". Em Presidente Wenceslau devido á impossibilidade de se encontrar agua se não a grandes distancias, construiu-se apenas um poço destinado ao uso pessoal.

Estrada de Ferro Fúnilense

Prolongamento da estação «Arthur Nogueira» á margem do rio Mogy-Guassú (Linha colonial)

Por decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, foi concedida a subvenção de 15:000\$ por kilometro para o prolongamento da Estrada de Ferro Fúnilense, de propriedade do Estado de S. Paulo, da estação «Arthur Nogueira» até á margem do rio Mogy-Guassú. Nos termos desse decreto a restituição das importancias pagas a titulo de subvenção se fará na razão da renda liquida de toda a Estrada de Ferro Fúnilense.

A 20 de novembro de 1913 foi entregue ao trafego publico o ultimo trecho desse prolongamento.

O decreto n. 12.145, de 26 de julho de 1916, abriu ao Ministerio da Agricultura o credito de 630:000\$ para pagamento da subvenção concedida, pelo que annualmente são tomadas as contas das despesas de custeio e receita do trafego, conforme estipula a clausula VI do contracto celebrado com o governo do Estado de S. Paulo, aos 16 de abril de 1910, para os fins da restituição acima referida.

A Estrada de Ferro Fúnilense, pelo balancete apresentado, teve no anno de 1921 um saldo de 206:259\$962, como abaixo se demonstra:

RECEITA

Passageiros.	151:558\$375
Bagagens e encomendas	32:592\$310
Animaes.	1:841\$770
Mercadorias	572:087\$110
Telegrammas	2:249\$870
Diversos.	32:901\$728
Total	793:231\$163

DESPESA

Administração	44:091\$217
Trafego	87:990\$147
Locomoção	277:443\$427
Linha	122:281\$584
Linhas telegraficas	10:995\$521
Diversos	44:169\$305
Total	586:971\$201
Saldo	206:259\$962

As tomadas de contas relativas a esta linha, até ulterior deliberação, devem cessar de accôrdo com o disposto no aviso n. 5/E/3ª, de 5 de janeiro de 1921, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina

7º Districto

Ao inaugurar-se o actual Governo assumia a crise de transportes o seu ponto agudo. Urgia um remedio efficaz.

Após a reunião convocada por S. Ex. o Sr. Ministro da Viação, na qual foram suggeridos diversos alvites e depois de nova reunião presidida pelo Chefe do Estado, ficou resolvido que se concederia ás estradas de ferro administradas pela União um credito especial para prompto aparelhamento, deliberando-se na mesma occasião que, quanto ás estradas federaes, concedidas ou arrendadas, se lhes proporcionaria um immediato augmento de tarifas.

Para tratar desta ultima parte foi nomeada uma commissão especial de engenheiros da Inspectoria Federal das Estradas.

Quanto á Rêde Bahiana, cuja revisão de contracto já se achava em ultimação, a solução consistiria, principalmente, em augmentar as tarifas conforme o que já estava mais ou menos assentado e em fazer-se á companhia um adiantamento em titulos, que, visando directamente a construcção dos prolongamentos, permitiria á arrendataria um desafogo financeiro que se reflectiria no melhoramento imprescindivel da rêde em trafego; quanto á «Goyaz», á «Tocantins», á «Auxiliaire» e á «Sul Mineira», não havendo confiança nas respectivas companhias, decidiu-se pela rescisão ou caducidade; quanto á «S. Paulo-Rio Grande», melhor gerida e onde, entretanto, não era menos intensa a crise, adoptou-se um terceiro alvite: augmentar as tarifas, mas destinando os productos desse augmento, parte a occorrer ao accrescimento de vencimentos e salarios que uma parede pacifica veio precipitar e parte (adicional) exclusivamente ao aparelhamento determinado das estradas.

São estes, em linhas geraes, os tres typos de solução que foram adoptados para combater a crise nas estradas federaes entregues a companhias.

O ultimo consistia, essencialmente, em pedir os meios necessarios apenas aos que se servem da estrada, sem recurso ao erario publico.

Por outro lado, só indirectamente se attendia ás necessidades financeiras da companhia, proporcionando-lhe meios de reduzir os encargos de custeio a que é obrigada.

A Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande administra estradas sob dois regimens distinctos, de arrendamento e de garantia de juros, sem falar na linha nova de Barra Bonita e Rio do Peixe, de regimen especial.

Ao primeiro pertence a Estrada de Ferro do Paraná, constituida pela linha tronco de Paranaguá a Ponta Grossa e pelos ramaes de Rio Negro e de Antonina; ao segundo pertencem as linhas de Itararé-Uruguay, de S. Francisco, de Serrinha e o ramal do Parapanema.

Na estrada arrendada ao Estado do Paraná, em 1905, e depois á companhia, em 1910, as despesas com os grandes melhoramentos e acquisição do material de tracção e de transporte corriam por conta do fundo especial de 4%, custeando-se

as despesas com os pequenos melhoramentos por conta do capital, a juízo do Governo.

Nas linhas garantidas, de custo kilometrico invariavel, o capital era provisoriamente fixado depois da acceitação de cada trecho, havendo sido *definitivamente fixado* em 1916, desde quando se estabeleceu que, *por conta de custeio*, correriam todas as despesas de obras novas e de aquisição de material rodante previamente autorizadas pelo Governo.

Em fins de 1911 fez-se a revisão do contracto de *arrendamento*, supprimindo-se o fundo de 4% e obrigando-se a companhia a despendere até a importancia de £ 2.500.000 em uma completa remodelação da estrada, construída, como quasi todas as nossas vias ferreas, em condições muito deficientes, consistindo tão vantajosa remodelação na rectificação do traçado, com grande melhoria dos limites technicos, na substituição dos trilhos (quasi toda feita), na construcção de novas estações e ampliação geral das antigas, no lastramento e fechamento do leito, no reforçamento das obras de arte, na compra de grande numero de locomotivas e de vehiculos de varias especies, etc.

A companhia chegou a despendere nesse vasto programma, a realizar em quatro annos, a quantia de um milhão esterlino, vendo-se obrigada a suspender as obras por se haver prejudicado a sua situação financeira, até que a guerra tornou necessaria a novação dos seus contractos, como aconteceu com quasi todas as empresas de viação ferrea.

Assim fez-se o novo contracto de agosto de 1915, consolidado no de 1916, segundo os quaes *todos os melhoramentos foram adiados pelo praso de dez annos*, a contar seis mezes depois da data em que o Governo haja communicado á companhia a cessação da crise financeira, que, de facto, se prolonga até hoje, notando-se que as obras e aquisições de materiaes, *avaliadas antes da guerra em 36.000* conforme os *orgamentos approvados*, custariam hoje cerca de *cem mil contos*.

Frustrado desta forma o plano de 1911, vantajoso para os interesses da nação sob todos os pontos de vista, começaram as linhas tanto arrendadas como garantidas, a resentir-se da falta de cuidado na sua conservação e do adiamento de melhoramentos indispensaveis.

Pediú então a companhia, em 1917, como as outras em peor situação financeira, o *augmento de tarifas em seu proveito exclusivo*, contra o que a fiscalização se manifestou, sustentando o principio de que tal augmento não devia ser concedido sem a certeza de assegurar a regularidade do trafego e a segurança da circulação.

Dahi haver-se suggerido *naquella epoca* a criação de uma taxa adicional para satisfazer a esse objectivo. A parede pacifica de outubro de 1919, mostrou a necessidade de repartir o producto da dita taxa para destinar a metade á melhoria dos vencimentos e salarios do pessoal e a outra metade aos melhoramentos e aquisição de material, *avaliados então em cerca de 30.000 contos*.

Incontestavel é para o erario publico a vantagem da execução de obras por esta forma, visto que, na linha arrendada, fica elle desobrigado de amortizar os despendios correspondentes, si feitos por conta do capital; beneficiando ao mesmo tempo uma estrada que pertence á União e dentre todas a que menos, sem duvida, tem custado ao Thesouro Nacional, o qual, até hoje, tem recebido, em saldos e em quotas de arrendamento, mais de 53.000 contos, quando o custo total da estrada pode ser avaliado em cerca de 70.000 contos.

Isso mostra quanto ella é digna de attenção por parte dos agentes do Poder Publico, que sempre se esforçaram por melhora-la, evitando podesse vir a ficar no desmantelamento a que chegaram muitas outras.

Quanto ás linhas garantidas, já vimos que está encerrada a conta de capital. O augmento de tarifas, naquelles moldes concedido, começou a vigorar a partir de junho de 1920, tres annos depois do primeiro pedido da Companhia, que ainda hoje se lamenta de não haver sido satisfactoriamente attendida, dado o modo por que foi repartido o excesso da renda facultado em face da maneira por que diz haverem sido satisfeitas outras empresas.

De facto, é o interesse publico que mais directa e vantajosamente participa da applicação de tal augmento; visto que, de um lado, cessaram as vehementes reclamações do pessoal e, de outro, têm sido feitas obras de importancia, capazes de encaecer a acção do actual Governo.

Nas linhas garantidas, o dito augmento permite a execução de obras, que não seria licito, na epoca actual, exigir por conta do custeio, fortemente onerada pela extraordinaria elevação dos preços de todos os materiaes que tambem se faz sentir na estrada arrendada, na qual a Companhia supporta todo o peso dos gastos do respectivo custeio.

Em janeiro de 1921 foi concedido outro augmento sobre a herva-matte, genero que mais avulta nos transportes da rêde de viação Paraná-Santa Catharina, mas que não havia sido gravado em 1920, concedendo-se tambem novo augmento nos fretes das madeiras que até hoje se mantêm abaixo do custo do transporte, prejudicados ainda pelo retorno dos vagões vasilos em um percurso de cerca de 500 kilometros sem aproveitamento nenhum da respectiva capacidade.

A nova portaria, de 21 de janeiro de 1921, teve tambem por fim alliviar o onus do grande acrescimo de despesas com os vencimentos e salarios do pessoal, não sufficientemente attendidos pela metade das taxas de 1920.

Foi, pois, necessario transferir uma parte das taxas addicionaes, destinadas aos melhoramentos e aquisições de materiaes, para cobrir a insufficiencia das taxas fixas, como se denomina a parte do augmento a empregar em proveito do pessoal.

E' certo que ficou a Companhia obrigada, tal como a Great Western, a contrahir um emprestimo para compra de locomotivas e de vehiculos. Num e noutro caso, porém, não foi cumprida esta exigencia; não porque seja impossivel impor a sua realização, mas dadas as condições onerosas em que teria de ser feito na época actual uma transacção de tal natureza; notando-se ainda que não existe mais na S. Paulo-Rio Grande a crise que exigia prompto fornecimento de material.

Na primeira portaria de 1920, as taxas addicionaes deviam perdurar por um periodo de 10 annos, tempo que se admittia como necessario para a execução de todos os melhoramentos *nella previstos*. Na segunda portaria, de 1921, não só o facto da extraordinaria elevação das despesas, *computadas em menos da metade da sua realidade*, mas tambem a desintegração das taxas addicionaes em favor das taxas fixas, tornaram indispensavel ampliar o praso da vigencia das primeiras, que deixarão de vigorar logo que estejam pagas as despesas para as quaes ellas são exclusivamente estabelecidas.

Em todo caso, a prorogação do praso de dez annos ficou sempre dependendo de autorização do Governo.

Convém lembrar que em nações como a França, os contractos se renovam em periodos de 20 a 25 annos, mas que nos paizes novos, como o nosso, tal periodo não será superior a dez annos como a experiencia mostra.

Assim, de facto, os regimens contractuaes (em que se pode tambem incluir o das taxas addicionaes) tem character provisorio e, antes mesmo de expirado o praso de dez annos, é de admittir-se que as conveniencias e necessidades das regiões servidas pelas linhas de que se trata exijam novo contracto: o de 1915 já está bastante alterado, indicando a necessidade de outra consolidação, além da feita em 1916.

Neste interim o regimen das taxas addicionaes terá corrigido a paralysação das obras novas na estrada arrendada, consequente ao contracto de 1915, permittindo attender-se á execução de melhoramentos necessarios e á aquisição do material.

Não fôra isso e não seria possivel obrigar a Companhia a executar-os em face do longo praso concedido em 1915, cujo inicio foi fixado para junho de 1919 pelo decreto n. 13.312, de 4 de dezembro de 1918, tendo ella interposto petição, ainda não despachada, visto não considerar como cessada a crise financeira.

Nas linhas garantidas, então, nada se conseguiria da Companhia, porque essas ainda permanecem em regimen de *deficit*, ou de reduzidissimos saldos esporadicos, quando, construidas de modo incompleto, exigem melhoramentos, dos quaes grande parte deveriam ser realizados no menor praso possivel, o que, infelizmente, ainda não permite o producto das taxas addicionaes, onerado, além de tudo, pela sua contribuição para as taxas fixas.

E' tambem uma das razões por que convém o adiamento do emprestimo para aquisição do material de tracção e de transportes, conforme solicitou a Companhia.

De facto, como seria pesado, na actualidade, o respectivo serviço financeiro, as taxas addicionaes ficariam ainda mais desfalcadas em prejuizo dos melhoramentos que se estão presentemente executando.

Destá sorte, taes linhas só seriam melhoradas, mesmo no que é inadiavel, á custa de um novo contracto, prejudicado pela má situação financeira da actualidade, que mostra a conveniencia de adiar a novação por alguns annos, quando se possa fazel-o de modo mais favoravel para os interesses geraes.

Note-se que a execução dos melhoramentos é limitada ao que se aproveite das taxas addicionaes, por demais desfalcadas, cuja vigencia o Governo pode fixar em dez annos; sendo licito, porém, ponderar que a sua adopção não determinou até hoje reclamações do publico, que comprehendeu a sua necessidade, pelo facto de assistir a sua applicação directa nas obras já feitas.

Entretanto, mantida a mesma resenha de melhoramentos constantes da primeira portaria, ficou marcado o curto praso de um anno, *a terminar em março pro-*

ximo vindouro, para apresentação de todos os projectos e orçamentos, submettidos á approvação do Governo, á medida que vão sendo feitos. E' o que facilmente explica a successiva publicação de numerosos actos do Governo, os quaes provam o empenho da Companhia em cumprir a obrigação assumida, sem que, entretanto, se determine o praso da execução de cada melhoramento, dependente da sua relativa urgencia e das quantias disponiveis em consequencia do recolhimento, em praso curto, de producto mensal das taxas additionaes no Banco do Brasil, de onde só pode ser retirado com autorização da Inspectoria. Assegura-se dessa sorte o proveitoso emprego das ditas taxas, em beneficio principalmente dos interesses geraes, impedindo-se que a Companhia lhes dê applicação differente daquella a que se destinavam.

Convém, todavia, sejam ellas desafogadas do pesado tributo que lhes exigem as taxas fixas, para obter-se completa eficiencia do plano traçado em beneficio de todos, o que se pode conseguir pelo estabelecimento de outra pequena taxa a cobrar sobre as passagens e fretes e que produza o que fôr necessario para que as taxas fixas não tenham mais de ser soccorridas pelas additionaes.

Em relação á «Paraná», sómente foram contempladas as obras de caracter mais urgente, extrahidas da longa nomenclatura constante do respectivo contracto, continuando a Companhia obrigada a despendar ainda a importante somma de £ 1.500.000, além de £ 1.000.000, já despendidas, por conta do capital, dispendio este que deverá ser amortizado pelo Governo conforme o numero de annos que faltarem quando se fizer a encampação, a ser iniciada, ao que parece, brevemente nas rédes Bahiana e da Great Western.

Desta sorte pode ser avaliado em cerca de 10.000 contos o custo das obras mencionadas nas duas portarias, ao que se deve sommar o do material que não attingirá a tres mil contos.

São, pois, cerca de 13.000 contos a empregar na estrada arrendada para regularidade de seu trafego.

Quanto ao que se tem de gastar nas linhas garantidas, ainda não é susceptivel de apreciação, sem que o Governo despenda quantia nenhuma, já que todas as obras são custeadas por um tributo obtido directamente do publico.

Lembro, finalmente, que, attendendo ao limite admissivel para o augmento de tarifas, compativel com que é licito cobrar sem impossibilitar o transporte, o tributo local das taxas additionaes é estabelecido com redução do que poderia reclamar a Companhia em seu favor como augmento de tarifas, circumscrevendo-se assim as suas pretensões com vantagem directa para a multiplicidade dos interesses em jogo, entre os quaes, no plano em vigor, parece predominarem os da Nação.

Em conclusão, o mecanismo das taxas additionaes é favoravel, sobretudo, ao interesse publico, por permittir melhorar as condições de trafego das linhas arrendadas e garantidas, quanto á sua regularidade e segurança indispensaveis, sem os grandes sacrificios do erario da União, exigidos por outras estradas, visto que ella nada tem que despendar com os melhoramentos realizados á proporção do producto dessas taxas, valorizando-se as mesmas estradas com vantagem para o patrimonio nacional.

Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina

7º Districto

EXTENSÃO EM TRAFEGO

	klm.
Linha de Itararé-Uruguay	883,206
Linha de Serrinha a Nova Restinga	44,980
Linha de S. Francisco (S. Francisco a Porto União)	462,332
Ramal de Paranapanema (Jaguariahyva a Colonia Mineira)	99,123
Estrada de Ferro do Paraná	407,001
Estrada de Ferro Norte do Paraná (concessão estadual)	43,397
Total	1.940,039

EXTENSÃO EM CONSTRUÇÃO

Ramal do Paranapanema (Colônia Mineira a Ourinhos)	119,794
Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe	77,000
Total	190,794

EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS

Linha de S. Francisco (Porto União á Fóz do Iguassú).	723,989
Ramal de Guarapuava (Ponta Grossa a Prudentópolis)	146,000
Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe	44,943
Total	914,932

EXTENSÃO POR ESTUDAR

Ramal de Guarapuava (Prudentópolis a Guarapuava)	130,000
--	---------

Linha de Itararé Uruguay

	klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO.	883,200
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	6.435:953\$624
Despeza	7.692:791\$086
<i>Deficit</i>	1.256:837\$462
Coefficiente de trafego.	119,53
Idem no anno anterior.	122,85

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros (numero)	176.613	1.123:974\$498
Bagagens e encomendas (toneladas)	3.181,752	395:042\$396
Animaes (numero)	75.414	245:703\$277
Carros (numero).	35	673\$120
Mercadorias (toneladas)	257.527,170	4.255:167\$071
Telegrammas (numero).	41.200	89:726\$339
Aluguel de vehiculos		230:044\$000
Rendas diversas e eventuaes.		95:622\$923
Total.		6.435:953\$624

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração.	701:462\$125
Trafego	1.405:620\$011
Locomoção e officinas	3.304:414\$770
Via permanente	1.970:004\$076
Obras novas	248:169\$752
Quotas de fiscalização	63:120\$332
Total	7.692:791\$086

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Circularam durante o anno 11.066 trens com o percurso total de 1.494.778 kilometros, assim discriminados:

EM SERVIÇO REMUNERADO

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	962	242.734
» mixtos	627	198.244
» de cargas	7.077	822.752
Totaes	8.666	1.263.730

EM SERVIÇO NÃO REMUNERADO

	Numero	Percurso
Trens de lastro e outros	2.400	231.048
Totaes geraes	11.066	1.494.778

Este imposto rendeu, durante o anno, a importancia de 111:389\$104, que foi recolhida mensalmente á Delegacia Fiscal em Curitiba.

Taxa de viação

Rendeu durante o anno a importancia de 45:655\$128, tendo sido recolhida mensalmente até junho (21:190\$008) á Delegacia Fiscal em Curitiba, e de julho a dezembro (24:465\$120) depositada no juizo federal.

Taxas adicionais

Nas linhas de concessão federal estas taxas produziram a importancia de 1.395:911\$292, sendo recolhida ao Banco do Brasil em Curitiba a quantia de 879:932\$844 e a diferença levada em conta das taxas fixas para pagamento de pessoal.

Obras por conta das taxas adicionais

Por conta destas taxas foram executados durante o anno diversos serviços na importancia de 519:774\$760, abaixo discriminados:

LINHA DE ITARARÉ-URUGUAY

Prolongamento da plataforma da estação de Castro (concluido)	755\$180
Construcção de um deposito de madeira no kilometro 3,516 (idem)	7:336\$139
Desvio e posto telegraphico no kilometro 228,884 (em andamento)	1:597\$033
Casa para moradia do engenheiro residente no kilometro 133,282 (concluida)	18:583\$547
Casas de turmas (em andamento)	20:764\$286
Estação de manobras em P. União (idem)	148:710\$253
Lastramento da linha com pedras britadas (idem)	7:549\$913
Desvio e posto telegraphico no kilometro 550,045 (concluido)	24:466\$045
Total	229:762\$396

LINHA DE S. FRANCISCO

Muro de arrimo no kilometro 122 (concluido)	28:885\$201
Construcção de cercas entre Hansa e P. União (em andamento)	130:580\$021
Desvio e posto telegraphico no kilometro 423,652 (concluido)	24:316\$895
Desvio na estação de Rio Negrinho (idem)	4:027\$021
» » » » Tres Barras (idem)	6:647\$068
Ampliação do armazem de Joinville (idem)	35:211\$870
Mudança da Estação Vallões para o kilometro 408,762 (em andamento)	19:535\$259
Total	249:153\$335

Além dos serviço citados acima, foi despendida a importancia de 40:859\$029 na confecção de orçamentos para as seguintes linhas:

Itararé-Uruguay	32:493\$647
S. Francisco	7:308\$048
Serrinha a Nova Restinga	1:057\$334
Total	40:859\$029

LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Durante o anno foram reparados grande numero de vehiculos e feitas pequenas reparações de locomotivas nas officinas de Ponta Grossa.

A despesa com esta divisão se elevou a 3.304:414\$770 ou mais 72:923\$489 do que no anno anterior.

VIA PERMANENTE

Melhoraram muito durante o anno as condições de resistencia da linha, tendo sido já em grande extensão augmentado o numero de dormentes por kilometro. Foram tambem substituidos 108.220 dormentes estragados, mantendo-se toda a linha em estado regular.

A despesa com esta divisão elevou-se a 1.970:004\$076 ou mais 185:852\$112 do que no anno anterior. Além desta importancia que se refere á conservação ordinaria da linha, foram ainda executados serviços de «Obras Novas», na importancia de 248:169\$752, conforme a discriminação abaixo:

Augmento do numero de dormentes (em andamento)	132:238\$460
Reformas sanitarias da estação de Itararé (concluido)	2:383\$700
Modificação da esplanada da estação de Itararé (concluido)	40:445\$536
Lastramento da linha com pedras britatas (em andamento)	3:788\$700
Reconstrucção do armazem de Ponta Grossa (idem)	9:488\$283
Cosinha para o restaurante em Itararé (idem)	1:273\$323
Modificação da explanada e assentamento de balança em Ponta Grossa (em andamento)	37:183\$425
Acquisição de 10 carros-plataforma da Companhia Fiat Luz	21:368\$325
Total	248:169\$752

Linha de Serrinha a Nova Restinga

EXTENSÃO EM TRAFEGO	Km.
BITOLA	44,980 1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	921:607\$394
Despesa	304:321\$136
Saldo	617:286\$258
Coefficiente de trafego	33,02
Idem no anno anterior	28,03

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiro (numero)	58.073	132:956\$138
Bagagens e encomendas (toneladas)	1.485,195	38:344\$276
Animaes (numero)	13.360	9:829\$601
Carros (numero)	22	113\$539
Mercadorias (toneladas)	149.694,030	734:518\$493
Telegrammas (numero)	817	891\$337
Rendas diversas e eventuaes.	—	4:954\$010
Total		921:607\$394

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	8:432\$711
Trafego	32:797\$631
Locomoção	171:509\$234
Via permanente	91:121\$243
Quota de fiscalização	460\$317
Total	304:321\$136

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Circularam durante o anno 2,948 trens com o percurso total de 86.269 kilometros:

Em serviço remunerado

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	741	33.049
» » cargas	1.959	43.920
Totaes	2.700	76.969

Em serviço não remunerado

Trens de lastro e outro	248	9.300
Totaes geraes	2.948	86.269

Imposto de transitó

Foi arrecadada a importancia de 3:877\$152 e depositada na Delegacia Fiscal de Curityba.

Taxa de viação

Rendeu a importancia de 2:391\$090, tendo sido recolhida mensalmente até junho (783\$664) á Delegacia Fiscal e de julho a dezembro (1:607\$426) em deposito no juizo federal em Curityba.

LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Esta linha, que liga duas secções do trecho de Curityba a Ponta Grossa, tem suas despesas de locomoção e outras que não se podem apurar directamente, repartidas com a Estrada de Ferro do Paraná, segundo o que dispõe a 3ª das observações do quadro e tabella do pessoal, approved por portaria de 21 de janeiro de 1921, cabendo-lhe por essa razão a importancia de 171:509\$234.

VIA PERMANENTE

A conservação do leito, das obras d'arte e edificios foi feita com regularidade durante o anno, tendo-se despendido a importancia de 91:121\$243.

Linha de S. Francisco

	klm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	462,332
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	2.984:297\$844
Despesa	2.634:749\$722
	<hr/>
Saldo.	349:548\$122
Coefficiente de trafego	88,29
Idem no anno anterior	77,30

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA.

Passageiros (numero)	167.161	575:799\$752
Bagagens e encomendas (toneladas)	2.455,592	157:039\$487
Animaes (numero)	4.363	22:804\$533
Carros (numero)	17	224\$958
Mercadorias (toneladas)	115.435,742	2.109:423\$760
Telegrammas (numero)	10.680	27:729\$704
Aluguel de vehiculos		27:480\$000
Rendas diversas e eventuaes.		63:795\$650
		<hr/>
Total.		2.984:297\$844

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	179:145\$770
Trafego	401:014\$903
Locomoção	1.055:050\$985
Via permanente.	984:101\$981
Quota de fiscalização	15:436\$083
	<hr/>
Total.	2.634:749\$722

TRAFEGO

Circularam durante o anno 4,682 trens com o percurso total de 667.240 kilometros.

EM SERVIÇO REMUNERADO

	Numero	Percurso
Trens de passageiros.	651	291.315
» mixtos.	730	69.858
» de cargas.	2,227	210.498
	<hr/>	
Totaes.	3,608	571.671

EM SERVIÇO NÃO REMUNERADO

Trens de lastro e outros	1,074	95.569
	<hr/>	
Totaes geraes	4,682	667.240

IMPOSTO DE TRANSITO

Este imposto rendeu, durante o anno, a importancia de 87:610\$560.

TAXA DE VIAÇÃO

Rendeu a somma de 41:033\$339, tendo sido recolhida até junho (17:172\$975) á delegacia fiscal, e de junho a dezembro (23:860\$364), depositada no juizo federal de Curityba.

LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

As officinas em S. Francisco attenderam sómente em parte ás necessidades da locomoção, sendo a quasi totalidade do serviço feito nas officinas da Estrada de Ferro do Paraná, e nas da linha de Itararé-Uruguay.

A despesa com esta divisão se elevou a 1,055:050\$985, ou mais 129:628\$217 que no anno anterior.

VIA PERMANENTE

A conservação da linha foi regular. Substituiram-se 57.333 dormentes. A despesa com esta divisão elevou-se a 984:101\$981 ou 53:500\$750 mais do que no anno anterior.

Ramal de Paranapanema

EXTENSÃO EM TRAFEGO	99,123
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	292:422\$239
Despesa.	327:770\$099
	<hr/>
Deficit	35:347\$860
Coefficiente de trafego	112,09
Idem no anno anterior	90,48

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros (numero)	31,732	78:179\$556
Bagagens e encomendas (toneladas)	339,878	13:866\$533
Animaes (numero)	32,292	27:405\$240
Carros (numero)	10	58\$006
Mercadorias (toneladas)	41,793,620	151:331\$183
Telegrammas (numero)	5,994	10,621\$144
Rendas diversas e eventuaes	—	10:960\$577
Total	—	292:422\$239

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	3:765\$406
Trafego	59:373\$201
Locomoção e officinas	99:263\$963
Via permanente	165:045\$587
Quota de fiscalização	321\$942
Total	327:770\$099

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Foi de 1,747 o numero de trens que circularam durante o anno, com o percurso total de 153.624 kilometros.

	Numero	Percurso
Trens em serviço remunerado	1,083	99,740
» » » não remunerado	664	53,884
Totaaes	1,747	153,624

IMPOSTO DE TRANSITO

Rendeu a quantia de 15:289\$154, que foi recolhida á delegacia fiscal em Curitiba.

TAXA DE VIAÇÃO

Rendeu 10:286\$254, dos quaes foram recolhidos 4:170\$384 á delegacia fiscal e 6:115\$870 depositados no juizo federal em Curitiba.

LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Este ramal não tem officinas proprias, assim como não possui material rodante e de tracção, sendo o trafego feito com o material da linha de Itararé-Uruguaçu, em cujas officinas tambem se procedem ás reparações que os mesmos exigem. A despesa com esta divisão foi de 99:263\$963 ou mais 24:316\$828 do que no anno anterior.

VIA PERMANENTE

A conservação da linha foi feita com regularidade. Foram gastos com este serviço 165:045\$587 ou menos 18:926\$284 do que no ultimo anno.

Estrada de Ferro do Paraná

Arrendataria — Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

	kkm.
EXTENSÃO EM TRAFEGO	407,001
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita do trafego	7.557:149\$879
Despesa do custeio	4.322:428\$968
Saldo	3.234:720\$911
Coefficiente de trafego	57,20
Idem no anno anterior	49,14
Receita total	7.557:149\$879
Despesa total	7.151:003\$907
Saldo	406:145\$972
Relação por cento da despesa para a receita	94,63
Idem no anno anterior	86,12

A receita elevou-se a 7.557:149\$879, ultrapassando de 557:149\$879 a receita de 7.000:000\$, além da qual, pela letra c da clausula 64 do contracto de 24 de janeiro de 1916, a quota de arrendamento será accrescida de 50% daquelle excesso, como amortização das quotas que deixaram de ser pagas nos annos anteriores, pela redução da quota fixa de 2.500:000\$ para 1.500:000\$, quando a renda bruta não excedesse a 5.000:000\$000.

Comparada com a do anno anterior, a receita teve um augmento na importancia de 259:910\$853, tendo-se dado tambem um accrescimento de despesa de 867:162\$933, diminuindo o saldo de 607:252\$080

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passageiros (numero)	255.182	1.045:274\$384
Bagagens e encomendas (toneladas)	4.877,147	314:201\$797
Animaes (numero)	16.561	41:091\$367
Carros (idem)	48	871\$593
Mercadorias (toneladas)	360.741,653	5.858:259\$686
Telegrammas (numero)	6,552	11:507\$830
Aluguel de vehiculos	—	100:780\$000
Rendas diversas e eventuaes	—	185:163\$222
Total	—	7.557:649\$879

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Administração	408:155\$099
Trafego	1.031:775\$121
Locomoção e officinas	1.918.670\$212
Via permanente	963:828\$536
Total do custeio	4.322:428\$968
Despesas accessorias	2.828:574\$939
Despesa total	7.151:003\$907

Nas despesas estão incluidas as seguintes importancias:

Quota minima de arrendamento	2.500:000\$000
50% sobre o excesso da receita de 7.000:000\$000	278:574\$939
Quota de fiscalização	50:000\$000
Total	2.828:574\$939

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Correram a linha durante o anno 13.834 trens com o percurso total de 906.734 kilometros.

Em serviço remunerado :

	Numero	Percurso
Trens de passageiros	1.546	189,620
» mixtos	2.612	122,214
» de cargas	8,296	495,217
Totaaes	12,454	807,051

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de lastro e outros	1.380	99,683
Totaaes geraes	13,834	906,734

IMPOSTO DE TRANSITO

Rendeu a importancia de 172:309\$440.

TAXA DE VIAÇÃO

Rendeu 145:950\$194, tendo sido recolhida á Delegacia Fiscal a importancia de 52:562\$742, arrecadada até junho, e a quantia restante foi depositada no Juizo Federal em Curityba.

QUOTA DE ARRENDAMENTO

Tendo a receita ultrapassado o limite minimo estabelecido na clausula 64, a quota de arrendamento a ser recolhida ao Thesouro Nacional será da somma de 2.778:574\$939, correspondente á quota fixa de 2.500:000\$, mais 50 % de excesso sobre a receita de 7.000:000\$, ou mais 278:574\$939.

REFORÇO DE CAUÇÃO

O reforço de caução a ser recolhido será de 75:571\$499, correspondente a 1 % do total da receita.

TAXAS ADDICIONAES

Produziram durante o anno a importancia de 853:309\$802, que foi recolhida ao Banco do Brasil em Curityba.

OBRAS NOVAS

Por conta das taxas addicionaes despendeu-se durante o anno a importancia de 638:291\$466 com os seguintes trabalhos:

Nova estação de Paranaguá (em andamento)	174:835\$892
» » » Antônia (idem)	97:369\$325
Melhoramento para o abastecimento d'agua em Campo do Tenente (concluido)	9:681\$384
Muro de arrimo em Curityba (em andamento)	153:448\$284
Augmento do armazem de mercadorias em Paranaguá (idem)	11:868\$678

Montagem de tres tornos nas officinas de Curityba (concluido)	34:286\$632	
Modificação da explanada de Antonina (em andamento)	103:705\$552	
Supplemento do orçamento da estação de Paranaguá (idem)	35:608\$214	
Instalação da agencia do Correio na estação de Curityba (concluido)	12:231\$537	
Total	633:085\$498	

Além das obras citadas acima foram confeccionados projectos e orçamentos para os seguintes serviços :

Augmento do numero de dormentes no ramal de Rio Negro	626\$164	
Idem no trecho de Curityba a Serrinha	458\$842	
Idem no trecho de Paranaguá a Roça Nova	477\$931	
Idem no trecho de Nova Restinga a Ponta Grossa	589\$619	
Substituição de trilhos entre Morretes e Antonina	1:862\$929	
Idem no trecho Capivary Velho a Rio Negro	1:116\$465	
Prolongamento do desvio de Campo Tenente	64\$018	
Total	5:205\$968	

OBRAS POR CONTA DE CAPITAL

Além dos serviços feitos por conta do custeio e das taxas addicionaes, foram effectuados diversos outros por conta do capital, conforme discriminação abaixo:

Abastecimento de agua para a estação de Curityba (concluido)	25:787\$406	
Modificação da plataforma do armazem de Curityba (idem)	49:226\$482	
Deposito para lubrificantes em Curityba (idem)	16:749\$743	
Adaptação de tres vagões cobertos em bagageiro e para animaes (idem)	11:333\$395	
Complemento de orçamento para a modificação da plataforma do armazem de Curityba (idem)	773\$000	
Armario forte para o archivo da Estrada (em andamento)	1:286\$544	
Total	105:156\$570	

Tambem foi concluido o serviço de reconstrução do novo armazem de mercadorias em Ponta Grossa, que não obstante ter despesas em 1921, figura com saldo credor, devido ao premio recebido da Companhia de Seguros, como se vê pela demonstração a seguir:

ARMAZEM DE PONTA GROSSA (CONTA CAPITAL)

Gasto em 1920	88:424\$757	
» » 1921	20:838\$167	109:262\$924
Creditado em 1921:		
Seguro recebido	31:831\$000	
Parte da S. P. R. G.	49:750\$899	81:581\$899
Liquido gasto:		27:681\$025

LOCOMOÇÃO E OFFICINAS

Nas officinas, em Curitiba, foram reparados, durante o anno, grande numero de locomotivas e vehiculos, pertencentes tanto á Estrada arrendada como ás linhas garantidas, por serem aquellas officinas as que se acham melhor aparelhadas para attender ás reparações importantes; fazendo-se os pequenos reparos, em geral, nas de Ponta Grossa, da linha de Itararé-Uruguay.

A despesa com esta divisão attingiu, no anno de 1921, a 1.918:670\$212, ou mais 418:869\$830 do que no anno de 1920.

VIA PERMANENTE

A conservação da linha manteve-se em bom estado, tendo-se despendido com esse serviço a importancia de 963:828\$536 ou mais 140:888\$449 do que no anno anterior.

Ramal do Paranapanema e linha de Barra Bonita e Rio do Peixe

Bastante desenvolvimento tiveram durante o anno os serviços de construcção do Ramal de Paranapanema e Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe, apesar de exigua a dotação orçamentaria, que, embora augmentada, não foi ainda sufficiente para o completo pagamento de todos os trabalhos executados.

Na Linha do Rio do Peixe, onde é sensível o progresso da construcção e cujos serviços se acham actualmente atacados até o kilometro 81, não fosse a difficuldade na obtenção do respectivo material fixo, poder-se-ia até o fim do corrente anno entregar ao trafego o trecho de 77 kilometros comprehendido entre Wenceslau Braz e Barra Bonita.

No Ramal do Paranapanema (prolongamento a Ourinhos), si bem que menor a somma de trabalhos, foi no entanto bem compensador o serviço executado, podendo ser entregue ao trafego, até novembro proximo, um trecho de 34 kilometros, além de Colonia Mineira, comprehendendo as estações de Catiguá a Barra Grande, esta ultima no kilometro 134.

Com o assentamento de linha até o kilometro 134, iniciado já, fica esgotada a reserva de trilhos destinados a esse ramal.

Diz o § 2º da clausula I, que acompanha o decreto n. 12.491, de 31 de maio de 1917:

« A Companhia fornecerá todo o material necessario á construcção; mas, caso não disponha actualmente de trilhos novos em quantidade sufficiente, poderá empregar trilhos usados, retirados da Estrada de Ferro do Paraná ou de qualquer outra pertencente ao Governo, e que este lhe fornecerá, os quaes todavia serão substituídos por trilhos novos, logo que as condições do mercado o permittam, continuando aquelles a pertencer ao Governo, que delles disporá como lhe aprouver.»

No momento, nem a Companhia possui trilhos novos, nem tão pouco a E. F. Paraná dispõe de trilhos usados, cabendo portanto ao Governo, cumprindo as disposições do contracto assignado, providenciar sobre a retirada de trilhos usados de outra Estrada.

A importancia total despendida durante o anno esgotou a verba votada, a qual foi distribuida do modo seguinte:

Trabalhos de construcção (incluindo pessoal e material):

Em dinheiro.	1.000:000\$000
Em apolices.	4.000:000\$000

Serviços importando em quantia superior a 500:000\$ deixaram de entrar em folhas de pagamento, devendo ser pagos na primeira medição do anno corrente.

Ramal do Paranapanema

		Klm.
TRECHO EM TRAFEGO		99,123
TRECHO EM CONSTRUÇÃO.		119,794
sendo — leito preparado — 34,000 kilometros.		
Os trabalhos executados durante o anno constam do seguinte:		
Exploração e projecto (metros)	49.799,130	30:277\$871
Locação (idem)	21.400,00	17:633\$600
Roçada em capoeira (metros quadrados)	19.143,20	337\$869
» » capoeirão (idem)	87.380,00	2:561\$015
» » matta (idem)	147.010,83	8:496\$715
Destocamento (idem)	1.184,00	1:942\$203
Excavação em terra (metros cubicos)	13.333,198	32:543\$541
» » molledo (idem)	13.544,680	26:516\$742
» » schisto (idem)	14.505,509	75:485\$473
» » pedra solta (idem)	13.111,854	72:887\$084
» » rocha (idem)	30.688,045	272:059\$620
Transportes	810.383,139	32:051\$548
Obras d'arte correntes		74:612\$903
Edifícios		25:493\$705
Via permanente, dormentes, lastro, cercas, telegraphos, etc.		61:625\$173
Somma		734:525\$053

Os trabalhos executados desde o inicio da construcção até 31 de dezembro de 1921, acham-se assim discriminados:

Exploração e projecto (metros).	100.414,730	58:791\$003
Locação (idem)	106.451,030	67:018\$167
Roçada em capoeiras (metros quadrados).	1.543.143,20	16:184\$298
» » capoeirão (idem)	815.829,80	19:224\$110
» » matta (idem)	1.203.771,23	55:323\$146
Destocamento (idem)	29.162,97	25:535\$343
Excavação em terra (metros cubicos)	395.894,870	405:575\$522
» » molledo (idem)	108.925,271	159:508\$508
» » schisto (idem)	126.948,354	359:425\$743
» » pedra solta (idem)	97.265,591	404:588\$507
» » rocha (idem)	90.410,897	772:712\$917
Transportes (idem)	6.506.149,354	153:532\$525
Obras d'arte correntes		495:789\$358
Edifícios		287:259\$880
Via permanente		329:402\$303
Telegrapho		33:024\$732
Cercas		146:158\$224
Somma		3.789:054\$286

O cubo total excavado durante o anno se elevou a 85.183^{m³},287, sendo de 819.444^{m³},983, desde o inicio da construcção, verificando-se o custo médio de 2\$565 por metro cubico.

Linha Barra Bonita e Rio do Peixe

Na linha do Rio do Peixe, onde os trabalhos de construcção tiveram maior desenvolvimento, foi feito o assentamento de linha em 31 kilometros, que se acham em condições de ser entregues ao trafego provisório.

Foram concluidas as alvenarias das pontes do Campina, de 15 ms. de vão, no klm. 39, e do Pinhalão, de 30 ms. de vão, no klm. 51, bem como a montagem da superstructura metallica da ponte de 100 ms. de vão sobre o rio das Cinzas.

Cumprindo as disposições contidas no aviso n. 259, de 28 de março de 1921, foram feitos os necessários estudos, quanto á possibilidade da construcção de pontes de madeira, substituindo as metallicas, sobre o ribeirão Campina e sobre o rio Pinhalão.

Organizados os projectos dos cavalletes e superestructuras de madeira necesarios ás referidas pontes, orçados respectivamente em 8:400,622 e 21:299,559, foram os mesmos approvados por aviso n. 118/E/3, de 24 de setembro de 1921.

O assentamento da via permanente, a partir de Wenceslau Braz, só pôde ser iniciado em fins de fevereiro, após o recebimento dos trilhos usados, cedidos ao Governo pelo Estado do Paraná, tornando-se moroso, não só devido ao mau estado em que já se achava o leito, como também pela diversidade de typos de trilhos, que exigiam uma escolha prévia ou á substituição, depois de assentados.

Entre os kms. 31 (Thomazina) e 64, existem 31 kilometros de leito preparado, achando-se os trabalhos de construcção bastante adiantados, do km. 64 ao km. 81.

No trecho a ser entregue ao trafego provisório, entre Wenceslau Braz e Thomazina, foram construidos durante o anno findo:

Uma estação (Thomazina), uma parada (Cerradinho), um armazem, tres grupos de casas de turma, tres casas de feitor, uma casa de mestre de linha, duas caixas d'agua, com capacidade de 15^{ms}3, assentadas sobre pilares de alvenaria, um poço e uma barragem de alvenaria.

Em toda a linha do Rio do Peixe foram construidas, desde o inicio da construcção até 31 de dezembro ultimo, as seguintes obras :

OBRAS D'ARTE ESPECIAES

Ponte de 100 ms. de vão sobre o rio das Cinzas.
 » » 15 » » » » ribeirão Campina.
 » » 30 » » » » rio Pinhalão.

OBRAS D'ARTE CORRENTES

117 boeiros capeados.
 10 muros de arrimo.
 1 boeiro em arco de tres metros de vão.
 11 drenos.

Os trabalhos executados durante o anno são assim discriminados:

Exploração (metros)	35.855,310	8:213\$205
Locação (idem)	13.350,000	31:580\$450
Roçada em capoeira (metros quadrados)	73.217,00	1:857\$613
» » capoeirão (idem)	108.407,62	2:382\$730
» » matta (idem)	615.285,32	33:597\$868
Destocamento (idem)	20.658,23	26:265\$352
Excavação em terra (metros cubicos)	94.502,539	139:062\$633
» » molledo (idem)	13.697,798	32:166\$665
» » schisto (idem)	49.457,060	205:410\$170
» » pedra solta (idem)	22.906,983	132:881\$753
» » rocha (idem)	45.206,934	364:083\$968
Transportes (idem)	7.608.573,497	80:709\$325
Obras d'arte correntes		323:698\$818
» » especiaes		236:456\$843
Edifícios		57:628\$520
Via permanente		270:997\$558
Telegrapho		22:966\$279
Cercas		109:433\$038
Somma		2.079:392\$798

Os trabalhos executados desde o inicio da construcção até 31 de dezembro vão em seguida especificados:

Exploração e projecto (metros)	249,296,31	114:433\$705
Locação (idem)	105.048,00	72:840\$060
Roçada em capoeira (metros quadrados)	1.468.057,88	16:574\$786
» » capoeirão (idem)	522.107,02	12:774\$992
» » matta (idem)	1.010.126,20	54:064\$876
Destocamento (idem)	26.460,33	30:946\$942
Excavação em terra (metros cubicos)	348.692,026	388:813\$190
» » molledo (idem)	85.600,016	133:165\$661
» » schisto (idem)	143.589,794	445:034\$061
» » pedra solta (idem)	97.755,248	426:622\$604
» » rocha (idem)	150.044,136	1.316:328\$194
Transportes (idem)	12.968.652,621	198:605\$175
Obras d'arte correntes.		860:554\$974
» » espeziaes.		487:319\$505
Edificios		82:821\$872
Via permanente		271:807\$558
Telegrapho		22:966\$279
Cercas		109:433\$038
 Somma		 5.045:107\$472

O cubo total do material excavado na linha do Rio do Peixe attingiu durante o anno a 225.771^m3,314, sendo o volume excavado desde o inicio de 825.681^m3,220, com o custo médio de 3\$282 por metro cubico.

MATERIAL FIXO E RODANTE

Havendo difficuldade na obtenção de material fixo para a linha do Rio do Peixe, por aviso n. 452, de 2 de agosto de 1920, foi esta Inspectoria autorizada a aceitar, mediante emprestimo, do Estado do Paraná, 1.500 toneladas de trilhos usados, de 25 kgs. por metro, afim de serem assentados na referida linha, comprometendo-se o Governo a restituir igual quantidade, quando se procedesse á substituição dos trilhos que estão servindo no ramal do Rio Negro, ou quando fossem arrancados os que ora existem no antigo trecho de Serrinha a Nova Restinga.

Lavrado o respectivo accôrdo, recebeu a commissão, além de 1.500 toneladas cedidas pelo Estado, mais 968^l,575, de trilhos usados pertencentes á União, sendo 672^l,575 de 25 kgs. retirados da linha-tronco da E. F. do Paraná e 296^l,000 de 20 kgs. por metro corrente retirados do ramal do Porto Amazonas, da mesma estrada.

Relativamente a accessorios, foram recebidas 20.824 talas de junção, usadas, pertencentes á União, sendo 16.934 procedentes da linha tronco da E. F. do Paraná e 3.890 do ramal de Porto Amazonas, e mais 40.000 pregos usados e 7.800 parafusos (imprestaveis) da mesma procedencia.

Justamente com esse material foi tambem recebido um aparelho completo de mudança de via, pertencente á União, já aproveitado no triangulo de reversão de Thomazina.

Afim de completar o que faltava para o assentamento da linha até Thomazina foi adquirido, por intermedio da Intendencia da Inspectoria, o seguinte material:

Pregos.	224.220
Parafusos.	35.000

Foi feito o pedido de 1.250 toneladas de trilhos de 25 kgs. por metro, com os respectivos accessorios e 10 aparelhos de mudança de via.

Para o ramal do Paranapanema existe actualmente em stock, em Colonia Mi-neira, o material estrictamente necessario ao assentamento até o kilometro 134 (Barra Grande), sendo necessario adquirir-se material novo para o restante do ramal.

Por conta do credito especial de 1.889:260\$ foi adquirido para a Linha do Rio do Peixe o seguinte material, já recebido:

Locomotivas Ten Wheel	2
Carro de passageiros de 1ª classe	1
» » » » 2ª »	1
» » correio e bagagem	1
Vagões fechados para mercadorias	6
» abertos (plataforma)	18
» gaiolas para animaes	12

As locomotivas chegaram com freios Westinghouse, que foram enviados á Estrada de Ferro de Goyaz, sendo substituidos por freios de vacuo. Os carros de passageiros, correio e bagagem e de mercadorias tiveram de soffrer diversos trabalhos de adaptação, orçados em 33:166\$639.

Esses carros, fabricados pela Companhia Edificadora, ao contrario dos provenientes da firma Trajano de Medeiros & Comp., são o que póde haver de peor, no genero. Mesmo com a adaptação porque irão passar, continuarão a representar um papel mui secundario entre o material de excellente qualidade que geralmente possui a S. Paulo-Rio Grande.

Para o trecho entre Thomazina e Pinhalão foi, por conta do credito de 4.000:000\$, em apolices, aberto pelo decreto n. 15.017, de 21 de setembro, feito o seguinte pedido de material:

Locomotiva Ten Wheel	1
Carro de passageiros de 1ª classe	1
Carros » » 2ª »	2
Carro correio e bagagem	1
Vagões abertos (plataforma)	3
» gaiolas para animaes	3

A firma Trajano de Medeiros & Comp. fez entrega do seguinte material para o ramal do Paranapanema:

Carros de passageiros de 1ª classe.	2
» » » » 2ª »	3
» correio bagagem	2
Vagões fechados para mercadorias	9
» gaiolas para animaes.	5
» abertos (plataforma)	12

Além do material acima referido, foi feito o seguinte pedido para o ramal:

Carros de passageiros de 1ª classe.	2
» » » » 2ª »	2
» correio bagagem	2
Vagões fechados para mercadorias	9
» gaiolas para animaes.	5
» abertos (plataforma)	12

DESAPROPRIAÇÕES

Foram realizadas até 31 de dezembro ultimo 98 desapropriações de terras e bemfeitorias no ramal do Paranapanema e linha do Rio do Peixe, na importancia total de 50:075\$456, assim distribuidas:

Ramal do Paranapanema — km. 60 ao km. 117 —	
55 de desapropriações	18:818\$559
Linha do Rio do Peixe — km. 0 ao km. 64 — 43	
desapropriações	31:256\$897
Somma.	<u>50:075\$456</u>

Estrada de Ferro Santa Catharina

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kms.
Via ferrea	69,700
Secção fluvial	72,300

Movimento financeiro

VIA FERREA

A receita geral da Estrada em 1921 foi de . . .	260:213\$562
A despesa do custeio foi de	454:334\$204
<i>Deficit</i>	<u>194:120\$642</u>

Na despesa do custeio acima está incluída a gratificação extraordinária mandada abonar pelo decreto n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920, a qual attingiu a 75:315\$585,

As receitas e despesas de custeio, geraes, e comparadas nos ultimos cinco annos, foram:

Annos	Receita	Despesas	Saldo ou deficit
1917.	139:791\$451	314:221\$619	— 174:430\$168
1918.	176:389\$644	348:772\$579	— 172:382\$935
1919.	232:214\$268	359:216\$753	— 127:002\$485
1920.	263:142\$560	344:453\$9510	— 81:310\$950
1921.	260:213\$562	454:334\$204	— 194:120\$642

Deve notar-se que os dados do anno de 1918, em que foi occupada a Estrada pelo Governo Federal, devem se decompor do seguinte modo:

	Receita	Despesa
De 1 de janeiro a 8 de março (Administração da Companhia)	26:003\$863	63:724\$541
De 8 de março a 31 de dezembro (Administração do Governo).	150:385\$781	285:048\$038

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

E' a seguinte a discriminação da receita geral da Estrada em 1921:

Passageiros.	124:238\$500
Encomendas e bagagens	15:975\$870
Mercadorias	82:143\$600
Animaes.	8:512\$900
Vehiculos	311\$900
Armazenagens.	391\$100
Diversos.	27:958\$900
Total	<u>259:532\$770</u>
Receita accessoria	680\$792
	<u>260:213\$562</u>

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

	Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração Central		80:408\$500	10:761\$236	91:169\$736
Trafego		78:304\$750	2:479\$650	80:784\$400
Locomoção		53:287\$322	22:741\$182	76:028\$504
Via permanente		122:560\$151	57:129\$043	179:689\$194
Eventuaes		1:370\$760	25:291\$610	26:662\$370
Total		335:931\$483	118:402\$721	454:334\$204

A discriminação da despesa com o material pôde ainda ser desenvolvida do seguinte modo:

Despesa com combustivel e lubrificantes	24:437\$937
» » » e dormentes.	16:401\$026
Transporte de materiaes.	2:740\$160
Luz e força.	3:516\$400
Docas e despachantes	16:561\$400
Diversas.	54:745\$798
Total	118:402\$721

SECÇÃO FLUVIAL

Total da receita em 1921	94:847\$900
Despesa do custeio	95:192\$179
<i>Deficit</i>	344\$279

A receita apurada discrimina-se do seguinte modo:

Passageiros	36:074\$700
Encomendas e bagagens	4:615\$700
Mercadorias	49:735\$700
Animaes.	119\$000
Vehiculos	110\$000
Diversas.	3:292\$800
	<u>93:947\$900</u>
Receita accessoria	900\$000
	<u>94:847\$900</u>

O imposto de transito e taxa de viação arrecadados durante o anno importarão, respectivamente, em 1:241\$700 e 2:968\$350, o que dá um total de 4:210\$050.

A despesa do custeio tem a seguinte discriminação:

Pessoal	67:179\$950
Material.	25:038\$469
Eventuaes	2:973\$760
Total	95:192\$179

Na despesa do pessoal acima estão incluídos 13:971\$155 mandados abonar pelo decreto n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920.

O material consumido por conta do custeio, constou de:

Combustivel e lubrificantes.	7:769\$098
Impressos e materiaes de expediente.	17:269\$371
	<u>25:038\$469</u>

Os eventuaes foram: transporte de lenha, aluguel de escriptorio e trapiche, luz, reparações em uma lancha e confeccões de bandeiras.

RECAPITULAÇÃO

As receitas geraes e despesas de custeio englobadamente da via ferrea e da secção fluvial, foram:

Receita	355:061\$462
Despesa.	549:526\$383

Deixando o *deficit* total de 194:464\$921

Os impostos de transito e taxa de viação produziram:

	Imposto de transito	Taxa viação
Na via ferrea.	23:050\$500	7:364\$070
Na secção fluvial	1:241\$700	2:968\$350
	<u>24:292\$200</u>	<u>10:332\$420</u>

CONTA DE CAPITAL

Durante o anno de 1921, foi escripturada em conta de capital a importancia de 60:019\$502, assim discriminada:

Discriminação	Pessoal	Material	Total
Machinas e utensilios	904\$000	2:441\$849	3:345\$849
Material rodante	746\$500	46:616\$518	47:363\$018
Edificios e estações.	1:801\$000	5:819\$135	7:620\$135
Secção fluvial	\$	1:690\$500	1:690\$500
Totaes	<u>3:451\$500</u>	<u>56:568\$002</u>	<u>60:019\$502</u>

CREDITOS PARA O CUSTEIO NO EXERCICIO DE 1921

A consignação concedida a esta Estrada e Secção Fluvial foi de 400:000\$000, assim dividida:

Pessoal	319:843\$645
Material.	80:156\$355

400:000\$000

Por decreto n. 14.097, de 15 de março de 1920 foi distribuido mais o credito de 92:416\$680 para occorrer ao pagamento da gratificação extraordinaria mandada abonar ao pessoal titulado e diarista em virtude do decreto n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920.

Verificaram-se os saldos seguintes:

Na dotação de 400 contos de 3:578\$912, relativamente á parcella Pessoal e de 1\$560 relativamente a do material adquirido durante o anno. O saldo total de 3:580\$472, foi recolhido á Delegacia Fiscal em Florianopolis.

No credito de 92:416\$680 verificou-se o saldo de 3:129\$940 recolhido á Delegacia Fiscal em Florianopolis.

TRAFEGO

PERCURSO DOS TRENS E DOS VEHICULOS

Durante o anno de 1921 correram 2.178 trens, com o percurso total de 79.403,5 kilometros, sendo:

Em serviço remunerado:

	Trens	Percurso
Trens de passageiros e mixtos.	843	58.258,6
Trens de carga.	69	4.788,6
	<u>912</u>	<u>63.047,2</u>

Em serviço não remunerado:

Trens de inspecção e pagamento	32	2.093,0
Trens de lastro e lenha	313	11.252,6
Diversos.	921	3.000,7
Total	1.266	16.356,3

Os vehiculos que computaram os trens remunerados, tiveram o seguinte percurso kilometrico:

Carros de passageiros	97.975,6
» de bagagens e correio.	52.762,6
Vagões de animaes	63.324,5
» de mercadorias, carregados	77.388,0
» » » vasios	20.505,4
Total.	311.957,1

e os que computaram os trens não remunerados :

Carros de passageiros	2.956,4
Vagões diversos	73.139,1
	<u>76.095,5</u>
ou um total geral de.	388.052,6

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E ENCOMMENDAS, ANIMAES E MERCADORIAS

Passageiros:

	1ª classe	2ª classe	Total	Percurso médio
Pagando	3.153	75.391	78.544	29,32
Por conta do Governo Federal	88	248	336	31,59
» » » » Estadual	4	51	55	55,72
	<u>3.245</u>	<u>75.690</u>	<u>78.935</u>	<u>29,35</u>

Bagagens e encomendas :

		Percurso médio
Pagando (toneladas)	448,369	36,1
Por conta do Governo Federal	919	4,1
» » » » Estadual.	23	0,2
	<u>449,311</u>	<u>36,1</u>

Animaes:

Pagando: Animaes de montaria.	2.192	35,50
Gado vaccum	582	44,71
Suinos, ovelhas, etc.	944	48,36
	<u>3.718</u>	<u>40,21</u>

Mercadorias:

Pagando	12.406,430	42,2
Por conta do Governo Federal	3,950	56,7
» » » » Estadual.	2,510	39,3
	<u>12.412,890</u>	<u>42,1</u>

UTILIZAÇÃO DOS TRENS E VEICULOS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Passageiros:

Numero médio de passageiros por trem de passageiros e mixtos	93,63
Numero de passageiros, por carro	46,80
Percurso kilometro dos lugares offerecidos.	4862565,2
Percurso kilometro dos lugares occupados.	2317005,0
Coefficiente de utilização dos carros de passageiros	47,65 %

Mercadorias:

Percurso kilometrico das toneladas transportadas	523780,030
Percurso kilometrico da capacidade dos vagões de mercadorias	1035979,0
Taxa de utilização dos vagões de mercadorias.	50,56 %

RESULTADOS DO TRAFEGO

UNIDADES DE TRAFEGO

Unidades	Numero	Producto total
Passageiros-kilometro e	2.317,005	124:238\$500
Passageiro-Tonelada-kilometro	162.190,350	—
Bagagem e Encommenda-Ton. Km. (Incluindo vehiculos)	17.233,825	16:287\$770
Animaes-Tonelada-kilometro	38.320,700	8:512\$900
Mercadoria-Ton.-kilometro	523.780,030	82:143\$600
Total em Ton.-kilometro	741.524,905	231:182\$770

Do movimento financeiro e dos percursos realizados obtêm-se os seguintes dados:

	Por trem kilometro 1920	Por trem kilometro 1921	Por locomotiva kilometro 1920	Por locomotiva kilometro 1921	Por veh. kilometro 1920	Por veh. kilometro 1921
Receita	3\$442	3\$277	3\$321	3\$182	\$704	\$834
Despesa	5\$416	5\$721	5\$225	5\$555	1\$307	1\$456

PRODUCTOS E CUSTOS MEDIOS DAS UNIDADES

	Producto médio	Custo de transporte	Diff.
Passageiros-kilometro	0\$053,6	\$202,0	0\$148,4
Mercadoria-Toneladas-kilometro	0\$156,8	\$876,3	0\$719,5
Carga-Toneladas-kilometro.	0\$184,6	\$422,4	0\$237,8
Unidade de Trafego-Toneladas-kilometro	0\$311,8	\$612,7	0\$300,9

HORARIOS E ATRAZOS

No dia 9 de maio entrou provisoriamente em vigor o novo horario dos trens entre Blumenau e Hansa e vice-versa, o qual foi approved por Portaria de 5 de Junho. Com esse horario conseguiu-se uma utilização mais economica do material rodante, como prova melhor a taxa de utilização dos vagões de mercadorias que de 45 % em 1920 passou a 50,56 % em 1921, descendo o seu percurso kilometrico de 117.813,2 km. a 97.894,4 km.

ACCIDENTES

No dia 10 de agosto descarrilhou no kilometro 0,8 o vagão de mercadorias serie G n. 401 e o carro de animais C A 2 do trem M 1, devido a ruptura de um friso da roda do vagão 401, occasionando este accidente um atrazo de 113 minutos.

No dia 20 de setembro descarrilhou um carro de passageiros no desvio de Diamante sem consequencias importantes.

No dia 14 de outubro descarrilhou o vagão CBF 2 no kilometro 29,7, devido a se ter quebrado a mola.

CARACTERES TECHNICOS DA LINHA E OUTROS DADOS

Extensão total (kilometro)	69,700
Bitola (metro)	1,00
Comprimento virtual (kilometros).	170,777
Relação da extensão em recta para a extensão total	58,37 %
Relação da extensão em curva para a total.	41,63 %
» » » » nivel » » »	37,27 %
» » » » rampa » » »	43,25 %
» » » » declive » » »	19,48 %
Extensão do maior alinhamento recto (metros).	638,69
» » » » trecho em nivel (idem).	1,023
Raio minimo de curva (idem)	100
Declividade maxima (idem).	0,020
Entre via minima (idem).	2,00
Superlevação maxima (idem)	0,070
Superlargura maxima (metro)	0,025
Numero de dormentes por kilometro.	1,402
Dimensões dos dormentes	1,90×0,14×0,20
Peso dos trilhos por metro linear (kilogrammas)	19,62

LOCOMOÇÃO

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO

	Locomotivas	Carros	Vagões	Automovel
Em estado de serviço	5	5	28	1
Em reparações	1	1	12	—
Aguardando reparações	1	—	2	—
Totals.	7	6	42	1

Deduz-se portanto uma locomotiva para cada 9,95 kilometros em trafego, um carro de passageiro para cada 11,61 kilometros e um vagão de mercadorias para cada 1,69 kilometro.

QUADRO GERAL DOS CARROS E VAGÕES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

Designações dos carros

Classe	Procedencia	Lotação	Total
Mixta.	Allema.	52	3
2ª classe.	Brasileira	52	2
Administração	Officinas	8	1

	SERIE	PROCEDENCIA	LOTAÇÃO	NUMERO DE VAGÕES
Animaes	CA	Allema	8 cabeças	3
Bagagem	CBf	»	10.000	2
Mercadorias fechadas	MFf	Brasileira	20.000	2
»	MF	Allema	10.000	5
»	MFf	»	10.000	3
Mercadorias aberto	MAf	»	10.000	5
»	MA	»	10.000	6
Madeira em rolo	Rf	»	10.000	4
»	R	»	10.000	1
»	RT	»	10.000	2
»	RTf	»	10.000	2
Lastro	Lf	»	10.000	1
»	L	»	10.000	5
Tender	—	—	—	1
				42

TRACÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 81.780,45 kilometros comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações, apresentando uma differença para mais de 2.453,25 sobre o percurso do anno anterior.

A discriminação desse percurso foi:

	km.
Locomotivas em serviço do trafego	63.047,2
» » lastro	8.363,9
» » trens especiaes não remunerados	7.992,4
» escoteiras e em manobras.	2.376,95
	<u>81.780,45</u>

Quadro do numero medio de vehiculos rebocados e o consumo do material por locomotiva.

Numero	LOCOMOTIVA		NUMERO DE VEHI- CULOS REBOCA- DOS	CONSUMO KM. — MÉDIO		
	Percurso	Typo		Lenha — M. 3	Lubrificante — Litro	Estopa — kilos
2	2.150,90	Borsig . . .	120,3	0,095	0,022	0,007
3	729,50	» . . .	378,1	0,085	0,617	0,017
4	13.834,20	Baldwin . . .	31,9	0,074	0,031	0,008
5	14.625,05	» . . .	30,2	0,072	0,030	0,007
6	23.691,80	» . . .	23,9	0,053	0,019	0,007
7	24.123,60	» . . .	23,8	0,060	0,023	0,007

A locomotiva que fez o maior percurso em 1921 foi a de n. 7, de fabricação Baldwin, typo americano, com o percurso de 25.071,9 km., fazendo 664 viagens e o percurso médio diario de 68,69 kilometros.

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

O consumo total na conducção dos trens consta do seguinte quadro:

Locomotivas:

Designação	Quantidade	Custo
Lenha (metros cubicos)	5.258,21	18:441\$957
Oleo (litros)	3.865,38	3:279\$154
Graxa (kilos)	133,00	305\$900
Kerozene (litros)	585,00	676\$614
Estopa (kilos)	740,00	986\$626
		<hr/> 23:690\$251

Vehiculos:

Oleo (litros)	38,00	28\$492
Estopa (kilos)	55,00	83\$724
		<hr/> 112\$216
Total.		23:802\$407

SECÇÃO FLUVIAL

Foram effectuadas 104 viagens redondas pelo vapor *Blumenau*. Para o transporte de mercadorias trafegaram tambem rebocadas as lanchas de que dispõe esta secção.

Os transportes verificados acham-se discriminados no seguinte quadro:

Designação	1ª classe	2ª classe	Peso Ton.	N. Recsita
Passagens	3.609	3.986	—	36:074\$700
Bagagens e encomendas	—	—	208,981	4:615\$700
Mercadorias	—	—	5.581,300	49:735\$700
Animaes	—	—	14	119\$000
Vehiculos	—	—	5	110\$000
Diversos	—	—	—	3:292\$800
				<hr/> 93:947\$900

O movimento do material fluvial e o seu estado em 31 de dezembro era o seguinte:

Estado	Vapores	Lanchas
Em estado de serviço.	2	4
Em reparações	—	1
Aguardando reparações	—	1
	<hr/> 2	<hr/> 6

O vapor *Blumenau* soffreu uma renovação em toda a tubulagem da caldeira, mas ainda necessita de uma grande reparaçào. Foram reparados e reformados os cascos das lanchas *Gaspar* e *Itoupava*, que se acham agora em boas condições para viajar. A lancha *Progresso* foi encostada no estaleiro onde aguarda uma completa renovação das chapas do fundo. As lanchas *Itajahy*, *Altona* e *Estephania* e o rebocador *Santa Catharina*, embora em estado de serviço, estão precisando de grandes e urgentes reformas. As obras do estaleiro em Itajahy, cuja conclusão é indispensavel ás reparações acima, em 31 de dezembro estavam quasi terminadas.

PESSOAL

Em 31 de dezembro do anno findo havia 162 empregados, sendo 42 titulados e 120 diaristas, assim distribuidos:

	Titulados	Diaristas	Total	Proporção %
Administração Central	11	1	12	7,4
Trafego	15	21	36	22,2
Linha	1	62	63	38,9
Locomoção	5	19	24	14,8
Secção Fluvial	10	17	27	16,7
Totaes	42	120	172	100,0

3ª FISCALIZAÇÃO

Estrada de Ferro D. Thereza Christina

km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO. 118,096

Pelo decreto n. 12.933, de 20 de março de 1918, foram transferidos á Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá os contractos relativos á Estrada de Ferro D. Thereza Christina e á construção e arrendamento da linha de Tubarão a Araranguá, celebrados com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande; bem assim a concessão da Estrada de Ferro de S. Francisco a Porto Alegre.

Movimento financeiro

Receita	560:175\$486
Despesa	673:318\$572
Deficit.	113:143\$086
Coefficiente do trafego.	120,20
Idem em 1920	91,53

RECEITA DISCRIMINADA E COMPARADA COM A DO ANNO ANTERIOR

DESIGNAÇÃO	1921		1920		DIFERENÇAS	
	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita	Quantidade	Receita
Passageiros	101.778	103:192\$100	123.585	116:465\$000	- 21.809	- 8:272\$900
Bag. e encomendas	798.510	21:326\$760	1.092.393	22:606\$230	- 303.883	- 1:279\$520
Mercadorias	45.278	263:233\$760	62.879	233:456\$520	- 19.633	+ 20:775\$240
Animaes	2.034	5:714\$000	2.335	5:067\$120	- 301	643\$380
Vehiculos	13	202\$340	36	518\$830	- 48	316\$540
Telegrammas	5.812	8:811\$896	10.277	12:844\$326	- 4.465	3:993\$930
Armazenagens	-	118\$600	-	53\$100	-	65\$500
Diversos e eventuaes	-	152:543\$530	-	147:783\$292	-	4:755\$238
	-	560:175\$486	-	536:798\$518	-	+ 21:376\$968

Como se vê, a receita annual que, comprehendendo as importancias provenientes dos transportes feitos na linha de Tubarão a Cresciuma, fôra em 1920 de 538:798\$518, attingiu em 1921 a 560:175\$486. No total da receita de 1920 figuram acima, em *Diversos e eventuaes* 19:427\$178, que não entraram do relatório de 1921,

e que representam o frete do carvão transportado em 1919, o qual por não ter sido apurado em tempo, foi pela junta da tomada de contas incluído em 1920.

Esta diferença para maior foi devida ao augmento de preço de transportes estabelecidos nas novas tarifas em vigor desde 1º de fevereiro de 1921, pois do quadro de discriminação da receita verifica-se uma diminuição de quantidade em todas as classes de transportes. Para a diminuição da parte correspondente a mercadorias, e que attingiu a 19.603 toneladas, o carvão mineral concorreu com 17.363 toneladas, podendo-se admitir que as toneladas restantes foram desviadas pelo augmento das tarifas para a pequena navegação que, sempre em concorrência com a estrada de ferro, se faz entre o rio Tubarão e alguns afluentes e a cidade de Laguna, centro de exportação e consumo.

De accôrdo com a verificação feita na Contabilidade da Estrada, a applicação das novas tarifas trouxe um accrescimento na receita de 136:460\$020, em relação á que produziria a applicação das tarifas anteriores.

Convém aqui lembrar que até o anno de 1916, inclusive, a renda da Estrada conservou-se sempre abaixo de 200:000\$, apesar de não ter havido augmento na extensão de sua linha trafegada.

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração Central	60:226\$190	7:919\$620	68:145\$810
Trafego	82:208\$020	17:563\$777	99:771\$797
Locomoção	108:614\$450	138:421\$675	247:036\$125
Via Permanente, edificios e telegraphos	120:118\$750	50:080\$378	170:199\$128
Diversos	17:373\$350	52:792\$362	70:165\$712
Total	388:540\$760	266:777\$812	655:318\$572
Accessorios	—	18:000\$000	18:000\$000
		248:777\$812	673:318\$572

As despesas diversas e accessorias foram: Obras e melhoramentos 68:739\$344, serviço agricola e commercial 1:426\$368 e despesas de fiscalização 18:000\$, inclusive juros de móra.

A diferença a mais, de 176:939\$110, no total da despesa em 1921 sobre o total da do anno anterior, é justificada pelos melhoramentos effectuados e pelo augmento de vencimentos do pessoal empregado nos diversos serviços. De facto, as condições da linha, que não são inteiramente satisfactorias, foram bastante melhoradas durante o anno. Para esse resultado muito concorreu a grande substituição de dormentes, que a obrigação decorrente da portaria que approvou as novas bases das tarifas fez elevar para 33.223, ou quasi 30% do total dos dormentes que estão assentados em toda linha.

Ainda por força da mesma portaria foram feitas reparações e pinturas nas pontes das Laranjeiras kilometro 31,386, e dos kilometros 4; 48,240; 63; 74; 74,140; 78,210; 96,300, e nas estações de Imbituba e Tubarão. A importancia despendida em taes trabalhos elevou-se a 68:739\$344.

Do accrescimento da receita proveniente das novas tarifas foram empregados 63:091\$380 no augmento de vencimentos do pessoal da Estrada, restando um saldo de 4:629\$296, que a Companhia Arrendataria deverá empregar em completar os melhoramentos da ponte das Laranjeiras, independentemente da verba que lhe cabe despende no anno corrente.

TRAFÉGO

Durante o anno a linha foi percorrida por 1.438 trens, que realizaram um percurso total de 151.978 kilometros.

Comparando-se o movimento de trens e vehiculos durante este anno com o do anno anterior, obtêm-se os seguintes resultados:

TRENS	ANNO DE 1921		ANNO DE 1920	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Passageiros	6	658	34	3.527
Mixtos	670	77.060	966	67.489
Cargas	481	53.667	469	66.291
Lastro e trens não remunerados	281	20.593	162	13.839
	1.438	151.978	1.631	151.146

Vehiculos	Anno de 1921	Anno de 1920
Carros de passageiros de 2ª classe	113.110	80.375
» » » mixtos	84.401	74.090
Vagões para correio	15.909	18.914
» para bagagens	125.353	119.157
» para animaes	140.434	122.415
» de mercadorias, fechados	394.439	354.982
» » » abertos	296.298	880.413
» » lastro	70.474	92.783
	1.240.418	1.743.129

Já demos, num quadro acima, os totaes das unidades quaesquer de trafego transportadas em 1921 a qualquer distancia.

Eis agora as mesmas unidades transportadas respectivamente a um kilometro.

	Unidades kilometro	Percurso médio
Passageiros	2.675.691	26,29
Bagagens e encomendas	26.462.396	33,56
Mercadorias	2.491.538	55,03
Animaes	82.601	40,02

Damos em seguida um quadro demonstrando a quantidade de carvão de pedra transportada pela Estrada a partir de 1915, com a respectiva receita:

1915	188.400	789\$160
1916	256.977	1:097\$420
1917	2.730.044	11:451\$140
1918	6.536.060	27:515\$220
1919	10.487.400	26:675\$100
1920	38.254.762	109:123\$400
1921	20.890.000	71:410\$200

Estão em vigor, desde 1 de fevereiro de 1921, os horarios de trens approvados pela portaria de 14 de dezembro de 1920.

Os resultados precarios da exploração desta estrada de ferro, cujos balancetes, desde a sua inauguração, são sempre fechados com *deficits*, com uma excepção unica para 1920, não permittem, infelizmente, poder-se aconselhar já uma modificação qualquer no sen aparelhamento capaz de modificar favoravelmente a sua situação financeira. Construida especialmente para servir á exploração das jazidas de carvão do Estado, ella não pôde contar desde começo, atravessando uma zona onde não havia ainda nenhum trabalho organizado, com o transporte de outros productos que não os das jazidas onde, por muito tempo, ella só teria primeiro despesas

Em carros de passageiros :

23 pequenas reparações no valor de 16:554\$143

Em vagões diversos :

237 reparações no valor de 31:644\$377

Total 93:113\$326

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

O consumo total foi o seguinte :

Com as locomotivas :

Carvão nacional (toneladas)	147.040	7:273\$893
Lenha (equivalencia em kilos de carvão)	2.521.580	39:541\$901
Graxa	17	21\$641
Oleo	4.888	6:837\$899
Estopa	780	1:062\$092
		<u>54:737\$426</u>

Com os vehiculos :

Oleo (2.011)	2.362.719	
Estopa (148)	203.236	2:565\$955
Total		<u>57:303\$381</u>

VIA PERMANENTE

Como já foi dito acima, as condições da linha desta estrada de ferro foram bastante melhoradas durante o anno graças á grande substituição de dormentes que attingiu á percentagem elevadissima de 30 % sobre o total dos que estão assentados em toda a linha.

E' de lastimar que não tivesse podido a Companhia Arrendataria fazer o emprego dos trilhos fornecidos pelo Governo dos retirados da Estrada de Ferro do Paraná, bastante usados, sim, mas que estão, em todo o caso, em melhores condições do que os existentes na linha da Estrada de Ferro D. Thereza Christina os quaes, pelo seu estado de deformação e usura, muito prejudicam a segurança e boa regularização do movimento dos trens.

Proseguiram em 1921 os serviços para a mudança da linha na estação de Estiva, tendo sido despendida com esses trabalhos durante o anno a importancia de 8:485\$743.

Foram os seguintes os trabalhos de conservação no anno que findou :

Lastramento da linha com terra (metros cubicos)	6.315
» » » » pedra (idem)	298
Nivelamento e levantamento da linha (metros)	111.253
Capinas e roçadas da linha (metros quadrados)	322.157
Valletas e esgotos de agua (metros)	16.891
Banquetas (idem)	11.830
Repregação da linha (idem)	50.094
Aperto de parafusos (numero)	15.212
Substituição de dormentes (idem)	30.220
» » trilhos (idem)	265
» » talas de junção (idem)	381
» » parafusos (idem)	2.052
» » grampos para trilhos (idem)	12.376

As despesas feitas com a reparação das obras de arte já foram indicadas acima, com a indicação de cada uma das obras que necessitou desses reparos.

ACCIDENTES E ATRAZO DE TRENS

Descarrilamentos — Foram em numero de 11 durante o anno, sendo quatro provenientes de defeitos no material rodante e sete por defeitos na linha.

Interrupções — Não houve.

Collisões — Não houve.

Ferimentos — Houve um ferimento grave em pessoa estranha á Estrada, que imprudentemente atravessou a linha, sem ter sido vista a tempo, tendo sido em consequencia apanhada pela locomotiva em marcha.

Atrazos — Virificaram-se durante o anno 38 atrazos maiores de 10 minutos, em consequencia de desarranjos no material, e principalmente provenientes de manobras nas estações.

CONSTRUCÇÃO

Até 31 de dezembro havia em construcção os seguintes ramaes :

- a) Ramal de Tubarão a Araranguá.
- b) Ramal de Urussanga.

Ramal de Tubarão a Araranguá

A linha em construcção que, partindo da estação de Tubarão, vai até a cidade de Araranguá, mede 91,850 kilometros de extensão.

Desde o inicio dos trabalhos foi esse ramal subdividido em dois trechos. O primeiro, com uma extensão de 56,550 kilometros, vai de Tubarão á villa de Cresciuma e o segundo, deste ultimo ponto a Araranguá, com uma extensão de 35.300 kilometros.

Com o fim de facilitar a execução dos mesmos e ao mesmo tempo permittir começar logo a exploração das minas de carvão existentes no municipio de Cresciuma, apressou-se o quanto possivel o assentamento dos trilhos, os quaes, estendidos sobre um leito ainda não concluido, attingiram em junho de 1919 a estação terminal do trecho.

Com o tempo foi que se pôde ir regularizando essa situação, rampando-se os córtes, alargando-se os aterros, corrigindo-se as rampas ; mas ao terminar o anno de 1920 ainda esse serviço não estava concluido, e isso numa extensão de mais de 17 kilometros.

TRABALHOS REALIZADOS DURANTE O ANNO

Excavação em terra (metros cubicos)	18.970,667	18:211\$840
» » moledo (idem) . . .	42.473,635	57:339\$408
» » schisto (idem) . . .	21.688,201	61:594\$491
» » pedra solta (idem) . . .	2.341,742	10:069\$491
» » rocha (idem) . . .	82,472	680\$394

OBRAS DE ARTE

Foram as seguintes as obras de arte concluidas :

- Estaca 1.310 — B. A. de 0^m,60.
 » 1.367 — Pontilhão de 5^m,0.
 » 1.830 — Ponte de 10^m,0.
 » 1.839 — » » 10^m,0.
 » 1.848 — » » 8^m,8.
 » 2.106 — » » 9^m,3.

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

- Kilometro 56,659 (Cresciuma) — uma estação de 2^a classe.
 » 56,659 (Cresciuma) — uma casa para agente.
 » 26 (Morro Grande) — uma estação de 4^a classe.
 » 17 (Jaguaruna) — um poço e suporte de caixa d'agua.

MEDIÇÃO

A importancia das medições realizadas durante o anno deu como despesa um total de 440:252\$564.

Segundo trecho --- De Cresciuma a Araranguá

O trecho de Cresciuma a Araranguá tem uma extensão de 35,300 kilometros, tendo o seu inicio no kilometro 56,550.

O leito da linha acha-se no seu grade normal desde a estação de Cresciuma até o kilometro 29,080 do novo estaqueamento, e depois, nessas mesmas condições desde o kilometro 31,900, á margem do rio Araranguá, no kilometro 32,300. A extensão de 2.820 metros que medeia entre esses dois trechos corresponde aos terrenos alagados, conhecidos por banhado de Araranguá.

Conforme consta do relatorio anterior, ha nesse trecho de Cresciuma a Araranguá, desde 1920, uma extensão de 20 kilometros com leito preparado para receber trilhos, faltando apenas rampar e limpar os córtes, em grande parte obstruidos.

Durante o anno de 1921 foram construidas as seguintes obras :

Boeiros abertos	4
» capeados	4
Pontilhões de quatro metros de vão.	2
» » cinco metros » »	2
Casa para o agente da estação de Sangão	1

O movimento de terra no serviço dos diversos córtes e emprestimos deu as seguintes porcentagens no material excavado :

Excavação em terra (metros cubicos)	33.998,699	32:639\$711
» » moledo (idem)	17.671,385	23:865\$370
» » schisto compacto (idem)	654,129	1:857\$727
Excavação em pedra solta (idem)	696,307	2:994\$507

Com esses serviços e os mais trabalhos de construcção foram gastos no trecho de Cresciuma a Araranguá, durante o anno de 1921, a importancia de 310:417\$338, que reunida á importancia despendida no trecho de Tubarão a Cresciuma eleva a 750:669\$900 o que foi gasto em todo o ramal.

Ramal de Urussanga

Este ramal, cuja construcção foi transferida á Companhia Carbonifera de Urussanga, destina-se a dar escoamento aos productos da exploração das minas de carvão existentes nas cabeceiras do rio Caethé. A sua construcção está dividida em dois trechos : o primeiro, com 30,100 kilometros de extensão, parte do kilometro 34 do ramal de Araranguá, teve os seus estudos approvados por decreto n. 13.465, de 12 de fevereiro de 1919 ; e o segundo, conhecido por prolongamento do ramal de Urussanga, parte do fim daquelle primeiro trecho e termina com 2.600 metros em frente ás minas de carvão que a linha é destinada a servir.

Em fins de 1920 a linha estava construida até o kilometro 27,500, salvo alguns pontos no meio, na extensão total de 4.400 metros, correspondentes aos banhados de Urussanga, Cocal e Zecarini, cujos aterros definitivos só poderão ser feitos depois que allí chegarem os trens de lastro.

MOVIMENTO DE TERRAS E OBRAS DE ARTE

Além do destocamento em uma área de 6.743^m²,62, que custou 4:346\$172, foi a seguinte a terraplenagem :

Excavação em terra	30.412,849	24:328\$678
» » moledo	35.943,635	43:132\$362
» » schisto compacto.	21.395,842	42:792\$284
» » pedra solta	10.506,600	30:679\$272
» » rocha	10.804,550	70:769\$803

OBRAS DE ARTE

Tem o ramal, até o kilometro 30,100, cento e quatro obras de arte, das quaes 100 foram concluidas desde o inicio até dezembro de 1921. As quatro restantes continuavam em construção sendo ellas dois pontilhões no banhado de Urussanga, a ponte do Cocal e a ponte sobre o rio Caethé. As obras construidas durante o anno foram :

Muros de arrimo.	2
Boeiros capeados	3
Pontilhão de tres metros	1
Barragem de alvenaria para desviar o rio Caethé	1

O total da despesa com o ramal de Urussanga foi de 759:252\$804, notando-se que estão ahi incluídos:

15 ^h ,779 de cercas de arame farpado	22:118\$600
35 ^h ,991 dormentes.	64:783\$800
25 ^h ,000 de assentamento de linha	35:000\$000

Prolongamento da E. F. D. Thereza Christina até em frente a Florianopolis

Pelo decreto n. 13,583, de 7 de maio de 1919, foi substituido o primeiro projecto de prolongamento da E. F. D. Thereza Christina por um outro que partindo das proximidades de Imituba fosse até o porto de Massiambú. Os primeiros estudos apresentados pela companhia em 24 de novembro de 1919 foram recusados por esta Inspectoria, procedendo então aquella a novos trabalhos de reconhecimento e exploração, e apresentando por fim, para serem comparados, dois projectos ligando os pontos extremos do traçado: um em que a linha seguiria pelo littoral e era denominada linha Beira-Mar; e o outro, que foi approved, em que a linha é conhecida por linha do interior e se desenvolve subindo o valle do rio Araçatuba até a garganta do Morro Agudo, que será atravessada, na cota 56^m,60, por um tunnel de 350 metros, descendo depois a linha pelo valle do rio Paulo Lopes até os campos de Massiambú, com a extensão de 59,645 kilometros.

O decreto n. 15.085, de 1 de novembro de 1921, que aceitou esse traçado, impoz porém a condição de serem melhoradas as condições technicas nas proximidades do Morro Agudo,

Os trabalhos de exploração desse trecho foram iniciados em dezembro ainda desse anno.

Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

A linha a cargo do 9º Districto de Fiscalização, transferida por arrendamento ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, sob a designação da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, tem a extensão total em trafego, entre linha-tronco e ramaes, de 2.361,791 kilometros.

O anno de 1921 constituiu para a nova administração daquella estrada um periodo de verdadeira actividade e trabalho, pelo afan de realizar, o mais depressa

possível, a restauração completa dos serviços e da enormidade de material confiados ás diversas divisões deste proprio nacional, recebido pelo Governo do Estado de sua antecessora, em verdadeiro estado de desmantelamento. Além da reparação do material rodante e do seu indispensavel e vultuoso augmento, porquanto era deficientissimo o que havia, da renovação das estações e substituição dos dormentes da linha, a administração da viação ferrea preoccupou-se, de accôrdo com o contracto, em melhorar as condições technicas daquelle, suavizando as suas rampas, alargando as suas curvas, encurtando as suas distancias cheias de desenvolvimentos inuteis, corrigindo, emfim, como convem, as antigas lacunas de um traçado inteiramente defeituoso. Existem ainda na estrada rampas extensas de mais de 3%, curvas com o raio mínimo de 90 metros, e outras reversas, tudo isto originando um permanente e forte onus nas despesas do custeio, por maior esforço de tracção a que obriga; e augmento, portanto, no consumo do combustivel, acompanhado do estrago do material e da falta de segurança nos transportes.

Para os diversos trabalhos que conseguiu realizar o Governo do Estado do Rio Grande do Sul despendeu até 31 de dezembro de 1921, por conta do capital, a importancia de 20.336:231\$810, desde o inicio de seu contracto. Essas despesas podem ser assim resumidas:

Acquisição e montagem de 25 locomotivas	10.177:451\$600
» e substituição de 390.000 ^{ms} de trilhos	9.713:809\$860
Conclusão da montagem de 500 vagões	213:384\$550
Machinas e ferramentas para as officinas	92:297\$500
Obras de arte diversas	48:579\$360
Estudo de variantes entre Pinhal e Cruz Alta	56:439\$020
Freios Gresham nas locomotivas	8:843\$860
Construção de cercas e desvios	25:426\$060
	<hr/>
	20.336:231\$810

Além dessa despesa, o Estado teve uma outra, ainda maior, pela larga aquisição de material de que era preciso abastecer o almoxarifado. As entradas daquelle, até 1920, nunca haviam attingido a 7.000:000\$ em qualquer semestre; mas no 2º semestre desse anno, depois que o arrendamento da rêde fôra transferido ao Estado, attingiu a 10.755:323\$730, subindo no anno seguinte a um total de 35.365:834\$050, quer dizer, sendo muito maior do que qualquer dos dois semestres.

Como diz o engenheiro chefe do Districto, só poderá avaliar do volume de serviços realizados e das difficuldades que já foram vencidas quem conheceu de *visu*, em 1920, o estado do material rodante e os exiguos recursos de que a Estrada então dispunha. Hoje que as condições mudaram, convem não esquecer, portanto, o que isto custou de dedicação, tendo em lembrança sempre a época angustiosa em que se estava então, pela falta de material á venda, mesmo no estrangeiro, e a urgencia que havia, pelo contracto, de adquiri-lo, para normalizar-se o serviço.

O aprovisionamento de combustivel era outro problema difficil e urgente que se impunha á consideração da administração da Estrada e de sua fiscalização. Elle foi, porém, resolvido por ellas muito criteriosamente e com muito civismo, recorrendo-se ao emprego do carvão nacional, sobretudo das minas de S. Jeronymo, no serviço das machinas, e exigindo-se para isto, na importação destas, que já viessem preparadas da fabrica visando o uso daquelle material. Foi isso, ao mesmo tempo, uma propaganda admiravel que fez a rêde de viação ferrea do nosso carvão, dada a importancia de trafego que tem essa rêde e o enorme percurso que é feito diariamente pelos seus trens, exigindo machinas possantes e grandes velocidades.

Nas experiencias effectuadas com as locomotivas, typo *Mikado*, que haviam sido encomendadas com uma superficie de grelhas sufficientemente ampla para a queima do carvão nacional, foram consumidos 0^{ks},04144 por tonelada kilometrica virtual e 0^{ks},16454 por tonelada kilometrica real. Nos trens de carga comboiados, para outros typos de locomotivas, o carvão nacional é usado pela rêde, de mistura com a lenha, por não ser devidamente propria para aquelle carvão a superficie das grelhas.

O problema, portanto, do combustivel, que é incontestavelmente um dos mais importantes em qualquer estrada de ferro, parece estar assim resolvido, como

dissemos acima, e de um modo completo para a Rêde da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. Oxalá esse exemplo possa ser util ás nossas outras estradas de ferro, tão oneradas ainda, desde a grande guerra européa, pela falta de carvão estrangeiro ou por seu preço exorbitante nos mercados.

Durante o anno, a partir de 3 de fevereiro, vigoraram em caracter provisório as tarifas approvadas por acto do Ministerio da Viação e Obras Publicas, e cujo praso, a principio de seis mezes, fôra prorogado pelo tempo necessario ao estudo das modificações a introduzir nas mesmas tarifas. Era difficil que num serviço de tal ordem, feito ás carreiras e organizado por uma administração que se via aso-berbada pelos formidaveis compromissos contractuaes assumidos com o arren-damento de 12 de julho de 1920, não tivessem escapado lacunas, algumas mesmo graves, que só mais tarde poderiam ser apuradas. E é força registrar aqui, dis-pensando-nos de qualquer commentario, a presteza com que a administração do Estado prontificou-se a rever as tarifas no sentido de modifical-as, conciliando os interesses dos contribuintes com a da manutenção economica do grande proprio nacional que lhe fôra confiado, e cujas precarias condições muito sobrecarregaram as suas despesas. Veremos agora si os resultados obtidos com as novas tarifas que foram adoptadas conciliarão ou não esses interesses, entrando a rêde de viação ferrea a produzir a renda que é mîstér para a satisfação dos compromissos tomados, e isso mediante um trafego inteiramente normal.

9º DISTRICTO

Estão sob a fiscalisação deste Districto as linhas que compõem a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e as superintendidas pela «The Brasil Great Southern Railway Cy. Limited».

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

BITOLA 1^m,00

EXTENSÃO EM TRAFEGO

	Km.
Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão	766,238
Santa Maria a Marcellino Ramos	535,234
Cacequy a Rio Grande	490,037
Neustadt a Taquara	53,002
Couto a Santa Cruz	30,311
Monte Negro a Caxias	116,592
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento	158,564
Accesso á Margem do Taquary	2,108
Ramal Fluvial de Pelotas	2,718
Ramal da Costa do Mar	17,281
S. Pedro á Margem do rio Jaguary	80,706
Cruz Alta a Santo Angelo	109,000
Total	2.361,791

Movimento financeiro

Receita	31.758:541\$990
Despeza	32.157:303\$220
Deficit	398:761\$230

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Producto
Passageiros	1.177,056	6.576:435\$850
Bagagens e encomendas	19.663,815	1.933:808\$800
Animaes	34.802,050	1.423:306\$780
Vehiculos	—	37:491\$220
Mercadorias	660.949,000	20.300:310\$680
Telegrammas	84.767	77:419\$930
Armazenagens	—	90:320\$600
Diversas e eventuaes	—	1.319:448\$130
Total		31.758:541\$990

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração Central	695:372\$420	536:503\$660	1.231:876\$080
Trafego	3.001:886\$750	788:935\$510	3.790:822\$260
Locomoção	4.404:242\$550	14.752:467\$910	19.156:710\$460
Via permanente	4.610:134\$000	3.367:760\$420	7.977:894\$420
	<u>12.711:635\$720</u>	<u>19.445:667\$500</u>	<u>32.157:303\$220</u>

DESPESAS POR CONTA DE CAPITAL

Acquisição e montagem de 20 locomotivas typo «Mikado»	8.524:883\$710
Acquisição e montagem de quatro locomotivas «Pacific» e uma «Mikado», cedidas pela Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Alfredo Chaves.	1.652:567\$890
Substituição de trilhos;	
Mão de obra	24:806\$600
Acquisição de 240 kilometros de trilhos e accessorios.	7.303:523\$050
Acquisição de 150 kilometros de trilhos e accessorios, cedidos pelas estradas de Ferro Carlos Barbosa a Alfredo Chaves.	2.380:480\$210
	<u>9.713:809\$860</u>
Conclusão da montagem de 500 vagões de 28 toneladas, adquiridos pela C ^o . Auxiliaire	213:384\$550
Acquisição de machinas e ferramentas para as officinas;	
Guindaste a vapor para as officinas de Gravatahy	6:000\$000
Compressor de ar para as officinas do Rio Grande.	34:610\$720
Sete tornos mechanicos, sendo dois em Gravatahy e cinco em Santa Maria	46:939\$280
Machina de furar para as officinas de Gravatahy	4:747\$500
	<u>92:297\$500</u>
Conclusão da construcção de uma ponte de 10 metros no kilometro 481,129 da linha de Rio Grande a Bagé	38:564\$090
Conclusão da construcção de uma ponte de 10 metros no kilometro 34 da linha de Entroncamento a Sant'Anna	5:784\$170

Construção de um muro de arrimo e calçamento até o centro da rua Visconde Ferreira Pinto, em Santa Maria	3:032\$100
Instalação de freios Gresham em locomotivas.	8:843\$860
Construção de desvios e trapiche para descarga de carvão em Gravatahy	18:743\$100
Construção de cercas ao longo da linha.	6:682\$960
Reconstrução da ponte do kilometro 241,900 da linha de Porto Alegre a Santa Maria	1:199\$000
Estudos de variantes entre Pinhal e Cruz Alta.	56:439\$020
	<hr/>
	20,336:231\$810

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno correram a linha 44.263 trens com o percurso total de 4.873.530 kilometros.

Em serviços remunerados:

	Numero	Percurso- kilometro
Trens especiaes de passageiros.	181	12.844
» de passageiros	8.493	1.604.214
» mixtos.	4.003	253.236
» de cargas.	22.450	2.354.976
	<hr/>	<hr/>
Totales	35.127	4.225.270

Em serviços não remunerados:

Trens especiaes { De passageiros	1.026	128.106
» { De cargas	4.087	206.743
» de lastro	4.023	313.411
	<hr/>	<hr/>
Totales	9.136	648.260
	<hr/>	<hr/>
Totales geraes	44.263	4.873.530

TELEGRAPHO

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares	74.321	668.889
Governo Federal.	4.128	49.536
» Estadual	6.318	75.816
Por conta da Estrada	511.223	30.673.380
	<hr/>	<hr/>
Total.	595.990	31.467.621

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 6.351.017 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações.

Locomotivas em serviço do trafego.	4.225.270
» » » » lastro	313.411
» » » » trens especiaes não retribuidos.	334.849
» » » » escoteiras e em manobras.	1.477.487
	<hr/>
Total	6.351.017

ACCIDENTES

Durante o anno de 1921 deram-se 136 accidentes pessoaes, dos quaes 20 fataes.

Empregados feridos.	99
» mortos.	7
Particulares feridos.	17
» mortos.	13
Total.	136

The Brésil Great Southern Railway

E. F. Itaquy a S. Borja

EXTENSÃO DA LINHA EM TRAFEGO.	123 ^k ,870
BITOLA	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	147:392\$496
Despesa.	252:982\$521
<i>Deficit.</i>	105:590\$025
Coefficiente de trafego	171,64
Idem do anno anterior	133,55

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Producto
Passageiros de 1ª classe	4.649	41:406\$950
» » 2ª »	5.584	22:716\$750
Bagagens e encomendas (toneladas)	92,912	6:399\$230
Animaes	919	2:848\$100
Mercadorias (toneladas)	5.832,012	64:117\$410
Telegrammas	63	126\$000
Diversos e eventuaes	—	9:778\$056
Total.	—	147:392\$496

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração geral	31:863\$237	4:236\$095	36:099\$332
Trafego	10:518\$000	2:105\$290	12:623\$290
Locomoção	21:321\$561	64:661\$029	85:982\$590
Via permanente e edificios	70:244\$589	44:332\$675	114:577\$264
Telegrapho.	3:520\$247	179\$798	3:700\$045
Total.	137:467\$634	115:514\$887	252:982\$521

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno correram a linha 415 trens com o percurso total de 49.799 kilometros.

	Numero	Percurso kilometro
Trens em serviços remunerados.	318	39.432
» » » não remunerados	97	10.367
Totaes.	415	49.799

Compuzeram os trens acima 2.629 vehiculos, que percorreram 273,089 kilometros:

Vehiculos em serviços retribuidos.	2.205	234.789
» » » não retribuidos	424	38.300
Totales	2.629	273.089

Os transportes realizados foram os seguintes:

Passageiros de 1ª classe (numeros e pas-sag.-kilom.).	4.649	309.010
Passageiros de 2ª classe (idem, idem).	5.584	286.585
Bagagens e encomendas (toneladas e tons.-kilom.)	92,912	6.624
Animaes (numero e cabeça-kilom.).	919	71.972
Mercadorias (toneladas e tons.-kilom.)	5.832,012	534.157

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 57.765 kilometros:

Locomotivas ao serviço do trafego.	39.432
» escoteiras ou em manobras	18.333
Total.	57.765

Estrada de Ferro Quarahim a Itaquy

EXTENSÃO DA LINHA EM TRAFEGO	Km. 175,597
BITOLA.	1 ^m ,00

Movimento financeiro

Receita	442:563\$473
Despesa.	542:065\$089
Deficit	99:501\$616
Coefficiente de trafego	122,50
Idem do anno anterior	121,57

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Designação	Quantidade	Produto
Passageiros de 1ª classe	9.849	73:683\$370
» » 2ª »	8.601	33:097\$950
Bagagens e encomendas (toneladas).	197,194	12:339\$810
Animaes	5.204	9:039\$900
Mercadorias (toneladas)	19.192,946	219:399\$240
Telegrammas	309	704\$744
Aluguel de trens ou vehiculos	—	2:562\$400
Diversos e eventuaes	—	91:736\$059
		442:563\$473

DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA

Verbas	Pessoal	Material	Total
Administração geral	49:242\$963	23:215\$786	72:458\$749
Trafego	90:275\$468	4:723\$342	94:998\$810
Locomoção	47:196\$063	180:707\$580	227:903\$643
Via permanente e edificios	80:030\$720	41:030\$026	121:060\$746
Telegrapho	9:136\$642	406\$729	9:543\$371
Diversos	—	—	16:099\$770
Total			542:065\$089

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DOS VEICULOS

Durante o anno correram a linha 933 trens com o percurso total de 80.478 kilometros.

	Numero	Percurso
Trens em serviços remunerados	828	70.378
» » » não remunerados.	105	10.100
Totaes.	933	80.478

Compuzeram os trens acima 8.161 vehiculos, que percorreram 629.806 kilometros.

Vehiculos em serviço retribuido	6.014	493.988
» » » não retribuido.	2.147	135.818
Totaes	8.161	629.806

Os transportes realizados foram os seguintes:

Passageiros de 1ª classe (numero e passageiros-kilometro)	9.849	673.471
Passageiros de 2ª classe (idem, idem).	8.601	513.375
Bagagens e encomendas (tons. e tons.-km.)	197,194	14.810
Animaes (numero e cabeça.-km.).	5.204	246.678
Mercadorias (tons. e tons.-km.).	19.192,946	1.907.723

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram o percurso total de 99.480 kilometros.

Locomotivas ao serviço do trafego.	70.378
» escoteiras ou em manobras	29.102
Total	99.480

Estrada de Ferro Cruz Alta a Porto Lucena

	Km.
EXTENSÃO TOTAL EM TRAFEGO	109,000
» EM CONSTRUÇÃO	22,000

Em 16 de outubro de 1921, satisfazendo as determinações constantes do aviso n. 20/E 3 A, de 1º de fevereiro do mesmo anno, transmittido por officio de 5 desse mez, desta Inspectoria, foi incorporada a linha de Cruz Alta a Santo Angelo á rede

de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. Uma parte della, na extensão de 75,500 kilometros já estava sendo trafegada pela propria Viação, que a recebera da Companhia Auxiliaire; e o trecho restante, entre Rio Branco e Santo Angelo, com 33,500 kilometros, construido pelo 1º Batalhão Ferro-Viario, trafegava tambem sob a direcção da propria Comissão Constructora.

De Santo Angelo, onde termina essa parte da linha trafegada, a estrada tem agora mais 22 kilometros construidos até Commandahy, aos quaes só faltam as obras indispensaveis de consolidação de aterros, cobertura de linha, retoques finaes e pequenas obras de arte, assim como o fechamento, aliás já quasi terminado, da linha por cercas de arame.

O trecho entre Commandahy e Porto Lucena está dividido em dois trechos: um, de 24 kilometros, até o Passo da Pedra, com os estudos feitos, á espera só de approvação, para serem atacados os serviços; e o segundo, até Porto Lucena, com 85 kilometros, o terreno estando apenas explorado ou feito o reconhecimento. A extensão total da linha será, portanto, de 240 kilometros.

As condições technicas do ultimo trecho (Commandahy a Porto Lucena) terão 160 metros como raio minimo de curva; tangente minima entre duas curvas consecutivas 100 metros e rampa maxima de 1,2 %.

Desde fevereiro, quando foi ordenada a incorporação da linha á Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, até 16 de outubro, quando se deu essa incorporação, continuou a ser feito regularmente pela Comissão Constructora do trecho o trafego que já existia entre Santo Angelo e Rio Branco.

A receita da parte em trafego da Estrada foi, até		
16 de outubro.		63:582\$032
Receita accessoria (impostos de transito)		6:850\$828
Saldo que veio de 1920		5:322\$164
		<hr/>
		75:755\$024

DESPESA

Pessoal	43:082\$424	
Material	28:593\$836	71:676\$260
	<hr/>	<hr/>
Esta importancia de		4:078\$764

foi entregue á Delegacia Fiscal sobre a importancia dos impostos recolhidos.

CREDITOS

Em data de 5 de janeiro de 1921 foi aberto, pela lei n. 4.242, á Comissão Constructora dessa estrada de ferro, um credito de 934:700\$ para occorrer ás despesas da construcção. Esse credito foi dividido em duas partes: uma, de 400:000\$, em apolices, que a Comissão não recebeu, e outra, em moeda corrente, de 534:700\$000.

Essa parte do credito foi entregue á Comissão do seguinte modo:

Em 3 de junho	116:850\$174
Em 4 de outubro	100:000\$000
Em 10 de dezembro	100:000\$000
Ainda em dezembro	217:849\$826
	<hr/>
Total.	534:700\$000

A applicação desse credito, não estando ainda inteiramente liquidada, deixa de figurar neste relatorio com a discriminação respectiva.

MATERIAL RODANTE INCORPORADO Á VIAÇÃO FERREA COM A ENTREGA DO TRECHO

Locomotivas com tender, tipo Mogul	3
Carros de passageiros, de 1ª classe	2
» » » 2ª »	2
» » » mixtos.	1
» correio-bagagem—chefe de trem	2
Vagões para animaes	7
» fechados, para mercadorias.	12
» plataformas, de 28 toneladas	18
» » borda alta, de 24 toneladas.	10

Além desse material, a Viação Ferrea recebeu mais o material constante de moveis e utensilios que existiam nas estações de Rio Branco e Santo Angelo, e que vêm discriminados nos respectivos inventarios.

Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul

Quinta Fiscalização

De accordo com o que dispõe a clausula III do termo de revisão do contracto celebrado com a Empreza Constructora do Rio Grande do Sul para os estudos e construção das linhas ferreas de Bazilio a Jaguarão, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Alegrete a Quarahy, foi effectuada em fins de 1920 e processada no anno seguinte a medição definitiva dos trabalhos executados pela Empreza e feita a estimação do valor dos materiaes por ella depositados no lugar dos serviços.

As importancias dispendidas com os serviços nas tres linhas foram as seguintes:

Linhas e secções	Total por secções	Total por linhas
Bazilio a Jaguarão. . . { 1.ª	2.426:935\$436	3.015:965\$100
. . . { 2.ª	588:228\$788	
Material depositado	800\$876	
S. Sebastião a Sant'Anna { 3.ª	2.063:567\$750	3.426:982\$832
do Livramento . . . { 4.ª	62:658\$461	
. . . { 5.ª	1.271:913\$784	
Material depositado	28:842\$837	
Alegrete a Quarahy . . { 6.ª	1.312:474\$457	1.371:651\$798
. . { 7.ª	59:177\$341	
Total geral	7.814:599\$730	

Além desse quadro, que corresponde ás obras executadas, ha ainda a computar o valor dos materiaes importados do estrangeiro, a saber:

LINHAS	NATUREZA DO MATERIAL	VALOR DOS MATERIAES CONFORME MEDIÇÃO FEITA	IMPORTANCIA DOS TRANSPORTES PAGOS ATÉ O EMPREGO	TOTAL	
				Parcial	Geral
Bazilio a Jaguarão.	Trilhos e accessorios.	576:326\$173	1:172\$161	577:498\$934	577:498\$934
S. Sebastião a Santa Anna do Livramento.	Idem.	1.032:508\$314	60:843\$293	1.093:351\$607	1.253:053\$338
	Locomotivas	160:607\$328		160:607\$328	
Alegrete a Quarahy.	Trilhos e accessorios.	533:093\$331	73:322\$308	601:415\$537	601:415\$537
		2.292:535\$314	140:338\$080	—	2.432:873\$404

Compulsados os dois quadros acima, pôde-se organizar, afinal, o do custo total de todos os trabalhos e do material empregado nas linhas até a medição final, bastando para isso balancear as quantidades importadas e seus valores com as que foram effectivamente utilizadas e diminuir do total o saldo que foi cedido a diversos, como abaixo se discrimina:

Quadro dos materiaes e seus valores entregues pela Quinta Fiscalização

DESTINATARIOS	ESPECIE E QUANTIDADE DE MATERIAL ENTREGUE	VALOR POR TONELADA	TOTAL		
			Parcial	Geral	
Urussanga	Trilhos (toneladas)	1.700,000	137\$293	283:993\$100	266:560\$504
	Talas (idem)	69.137,610	184\$635	12:763\$100	
	Parafusos (idem)	19.969,536	227\$214	4:537\$335	
	Tirefonds (idem)	75.148,371	211\$047	15:850\$760	
Governo do Estado do Rio Grande do Sul.	Parafusos (idem)	14,245	237\$244	3:237\$190	39:189\$046
	Tirefonds (idem)	170,350	211\$047	35:951\$856	
Companhia Nacional de Navegação Costeira.	Trilhos (idem)	1.800,000	137\$293	247:898\$100	264:379\$200
	Talas (idem)	88,200	184\$635	15:372\$710	
	Parafusos (idem)	1,942	227\$214	441\$905	
	Tirefonds (idem)	5,502	211\$047	1:161\$181	
Escola de Engenharia de Porto Alegre	Trilhos (idem)	450,000	137\$292	61:751\$350	61:751\$350
Somma					631:904\$999

Balaceando os totaes desses contas numeras verifica-se:

- a) que tinham sido levados á conta das linhas a cargo da Empreza Constructora por conta de *materiaes* importados do estrangeiro 2.432:873\$404
- b) que parte desse material, não tendo sido empregado nas ditas linhas, foi entregue a diversos destinatarios, como consta do quadro acima, devendo por isso ser abatido do total acima inscripto a sua importancia, isto é 631:904\$999
- c) que, portanto, a importancia de 1.800:968\$405

A importancia acima se discrimina pelas linhas Bazilio a Jaguarão, S. Sebastião a Livramento e Alegrete a Quarahy, a saber:

1) Bazilio a Jaguarão:		
Material importado do estrangeiro e empregado nesta linha	476:739\$931	477:912\$392
Transporte dos mesmos ao logar do emprego	1:172\$461	
2) S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento:		
Material importado do estrangeiro e empregado nesta linha	687:565\$422	748:408\$715
Transporte ao logar do emprego	60:843\$293	
3) Alegrete a Quarahy:		
Material importado do estrangeiro e empregado nesta linha	496:324\$992	574:647\$298
Transporte dos mesmos até o logar do emprego	78:322\$306	
Total		1.800:968\$405

Facil é agora organizar o quadro do custo das linhas a cargo da Empresa Constructora até a medição final:

1) Linha Bazilio a Jaguarão:

Valor das obras e material de construcção depositado, conforme a medição final	3.015:965\$100
Idem do material importado do estrangeiro, transportado ao lugar do emprego	477:912\$392

Total 3.493:877\$492

2) Linha S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento:

Valor das obras e material de construcção depositado, conforme medição final	3.426:982\$832
Idem do material importado do estrangeiro, transportado ao lugar do emprego	748:408\$715

Total 4.175:391\$547

3) Alegrete a Quarahy:

Valor das obras executadas	1.371:651\$798
Idem do material importado do estrangeiro, transportado ao lugar do emprego	574:647\$298

Total 1.946:299\$096

Recapitulando, verifica-se que foram dispendidas até a medição final, na construcção destas linhas, a quantia de 9.615:568\$135 (nove mil seiscentos e quinze contos quinhentos e sessenta e oito mil, cento e trinta e cinco réis, assim distribuída pelas linhas:

1) Bazilio a Jaguarão	3.493:877\$492
2) S. Sebastião a Livramento	4.175:391\$547
3) Alegrete a Quarahy.	1.946:299\$096

Total 9.615:568\$135

O § 2º da clausula II do termo de revisão do contracto determina que os trabalhos serão iniciados dentro de 30 dias após o pagamento dos materiaes e obras já executadas e computadas em medição final.

Antes, porém, que esse pagamento fosse effectuado a Empresa solicitou autorização para atacar os trabalhos, autorização que lhe foi concedida, iniciando ella os serviços no dia 20 de agosto nas linhas de S. Sebastião a Livramento e Bazilio a Jaguarão.

O ataque dos trabalhos não pôde ser levado a effecto, simultaneamente, nas tres linhas, devido a deficiencia do material de tracção de que dispunha a Empresa (quatro locomotivas) e absoluta falta de vagões. Provida que foi deste ultimo elemento pôde ella activar a construcção; e ao findar a anno de 1921 fez entrega á fiscalização local dos primeiros trechos de Bazilio a Jaguarão (18 kilometros) e de S. Sebastião a Livramento (21 kilometros), respectivamente, nos dias 18 e 21 de dezembro; não tendo ainda o Estado arrendatario iniciado o trafego definitivo.

As importancias dos pagamentos dos trabalhos relativos a esses trechos são, de accôrdo com a lettra a das clausulas V e VI.

Linha Bazilio a Jaguarão

Pela conclusão do trecho comprehendido entre a estação de Bazilio e o kilometro 18, uma terça parte do preço total das obras, ou seja:

$$\frac{4.982:274\$820}{3} = 1.660:758\$273$$

Linha S. Sebastião a Livramento

Pela conclusão do trecho compreendido entre a estação de S. Sebastião e a estação de Minas, um terço do preço total das obras, ou seja:

$$\frac{3.149:664\$175}{3} = 1.049:888\$058$$

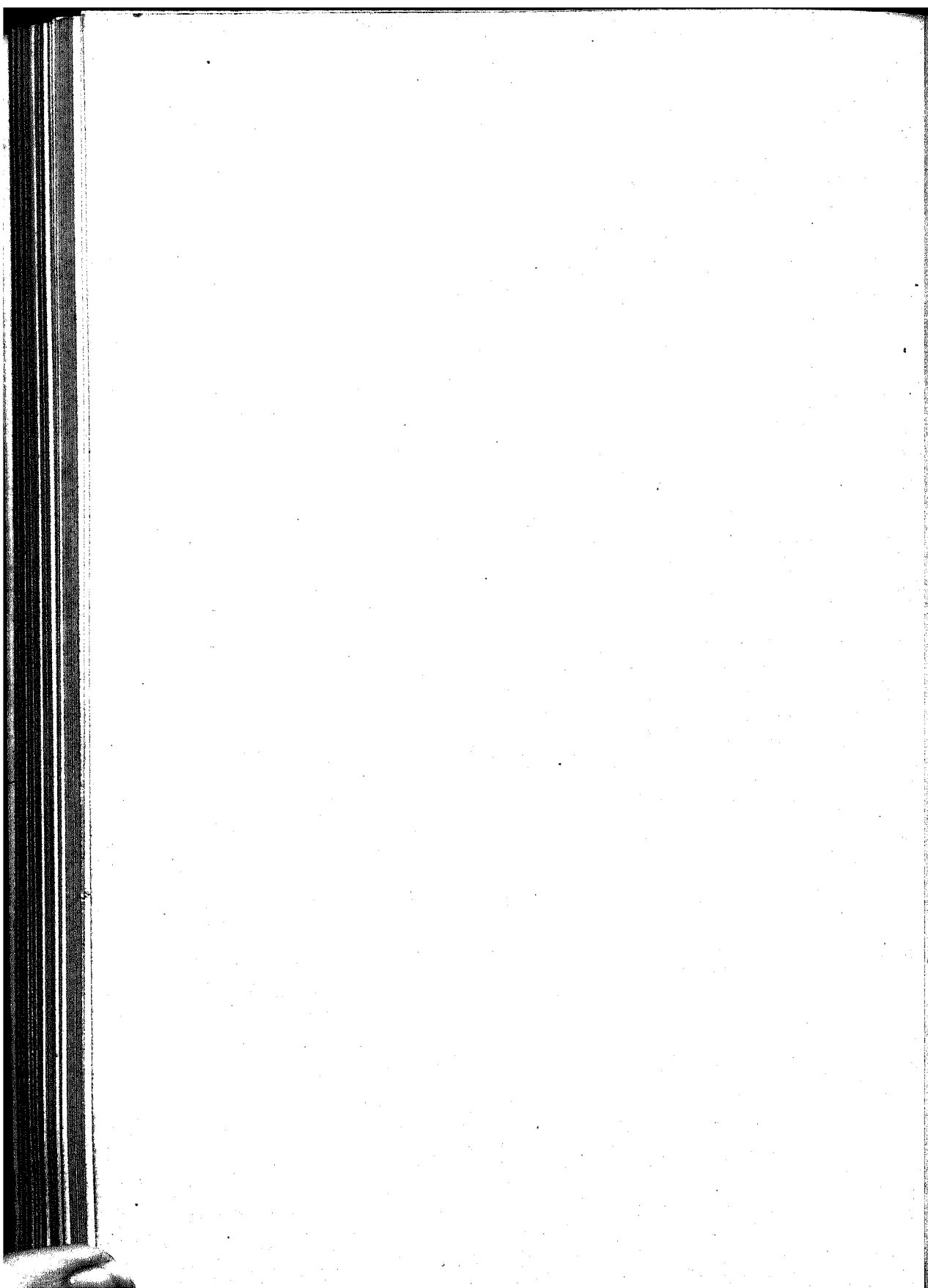
Ao terminar o prazo de seis mezes das datas desses recebimentos serão elles de novo inspeccionados, para o fim determinado na clausula XII da revisão.

MATERIAL EM DEPOSITO NO RIO GRANDE

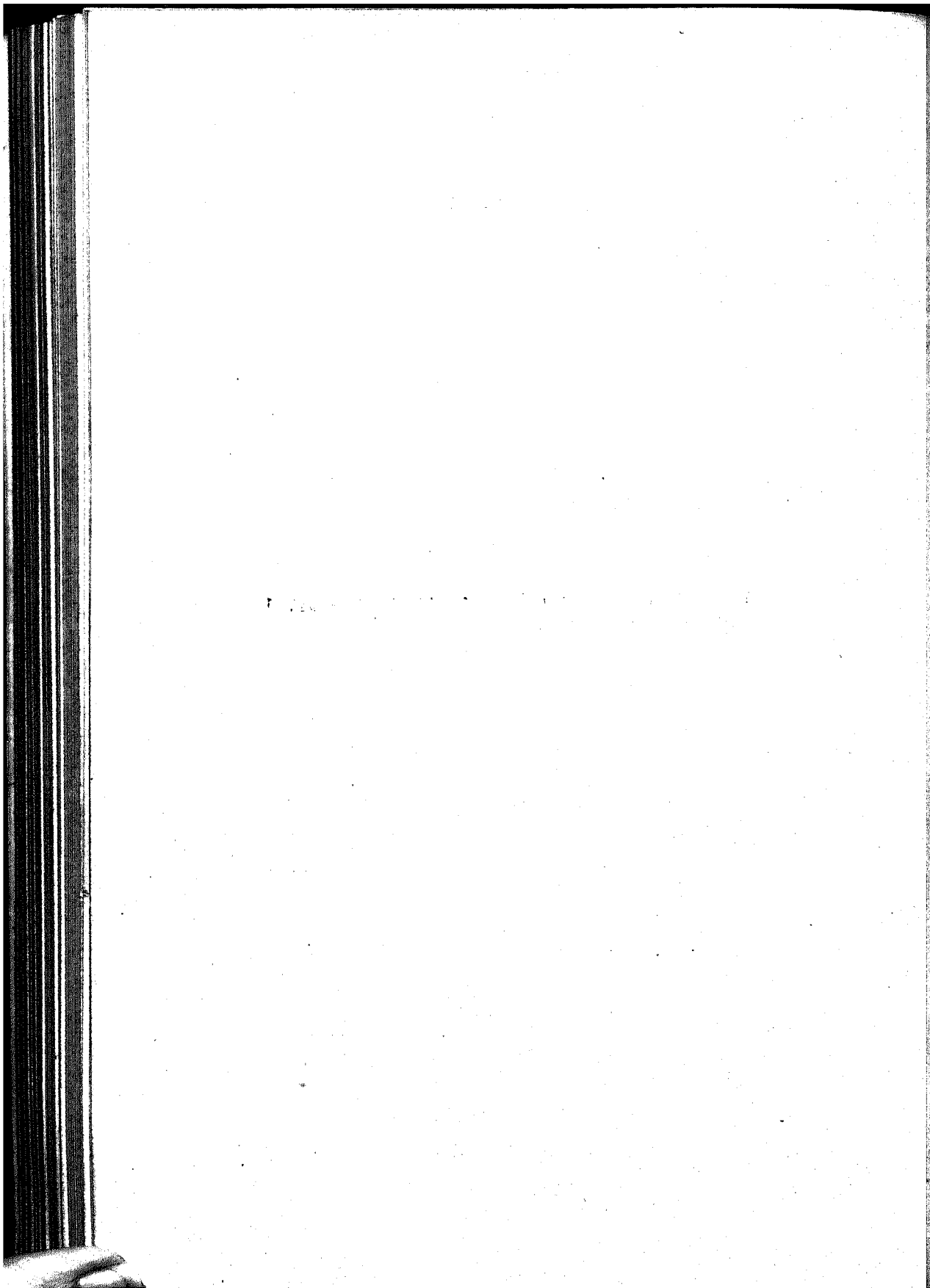
Foram entregues no decorrer do anno de 1921 diversas quantidades de material do existente no deposito em Rio Grande, ficando nelle apenas o pequeno saldo de trilhos, constituido por 46,318 toneladas.

O quadro seguinte elucida completamente o assumpto:

NATUREZA DO MATERIAL	EXISTENTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1920	ENTREGUE À EMPRESA CONSTRUCTORA	ENTREGUE À COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	ENTREGUE À ESCOLA DE ENGENHARIA	TOTAL ENTREGUE	SALDO EXISTENTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921
Trilhos (toneladas)	5.089,318	2.793,000	1.800,000	450,000	5.043,000	46,318
Talas (idem)	213,726	130,466	83,230	—	213,726	
Parafusos (idem)	23,518	21,576	1,042	—	23,518	
Tirafonds (idem)	151,001	145,400	5,502	—	151,001	



RELATORIO DA SECÇÃO DE CONTABILIDADE



EXERCICIO DE 1921

CONTABILIDADE

A Inspectoria teve em 1921, para o custeio de suas despesas de pessoal e material, a importancia de 2.759:053\$951, discriminada pelas seguintes verbas:

11ª, art. 81 da lei 4.242, de 5 de janeiro de 1921.	2.500:000\$000
16ª, n. II, art. 81, da lei 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (aumento provisorio).	35:947\$500
15ª, art. 81 da lei 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (addidos)	139:106\$451
16ª, n. III, art. 81 da lei 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (publicações extraordinarias)	84:000\$000

A importancia total despendida eleva-se a 1.790:804\$154, sendo:

Por conta da verba 11ª	1.568:723\$835
» » » » 16ª, n. II	31:215\$245
» » » » 16ª » III	84:000\$000
» » » » 15ª	106:865\$074
	1.790:804\$154

Com o pessoal foi gasta a quantia de 1.493:700\$968, sendo:

Por conta da verba 11ª	1.355:620\$649
» » » » 16ª	31:215\$245
» » » » 15ª	106:865\$074

A seguir encontra-se a verba, despesa e saldo de cada uma das sub-consignações:

	Verba	Despesa	Saldo
Pessoal.	2.267:133\$951	1.493:700\$968	773:432\$983
Diarias.	180:000\$000	26:115\$000	153:885\$000
Ajuda de custo	15:000\$000	11:100\$000	3:900\$000
Aluguel de casa	35:000\$000	19:560\$000	15:440\$000
Material	105:000\$000	104:966\$415	33\$585
Eventuaes	72:000\$000	51:361\$771	20:638\$229
Publicações extraordinarias	84:000\$000	84:000\$000	\$
Saldo sem applicação	920\$000	—	920\$000
	2.759:053\$951	1.790:804\$154	968:249\$797

O quadro anexo sob o n. 1 comprova as operações acima e demonstra as despesas e saldos referentes a cada verba de per si.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — Paulo Canongia, 1º escripturario.

Quadro demonstrativo das despesas da Inspectoria Federal das Estradas, em 1921, pelas suas diversas verbas

VERBAS	SUB-CONSIGNAÇÕES	CREDITOS	DESPESA	SALDO
Verba 11ª, art. 81, da lei numero 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (Inspectoria) 2.5000:000\$000	Pessoal	2.002:090\$000	1.355:620\$649	786:450\$351
	Diarias	180:000\$000	26:115\$000	153:885\$000
	Ajuda de custo para empregados de Fazenda	15:000\$000	11:100\$000	3:900\$000
	Ajuelo de casa	35:000\$000	19:580\$000	15:440\$000
	Material	105:000\$000	104:966\$415	33\$585
	Eventuaes	72:000\$000	51:361\$771	20:638\$229
	Saldo sem applicação	920\$000	\$	920\$000
Verba 16ª, n. II, art. 81, da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (Gratificação extraordinaria) 35:947\$500	Pessoal	35:947\$500	31:215\$245	4:732\$255
Verba 16ª, n. III, art. 81, da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921—84:000\$000	Publicações extraordinarias	84:000\$000	84:000\$000	—
Verba 15ª, art. 81, da lei numero 4.242, de 5 de janeiro de 1921 (addidos) 139:106\$451	Pessoal	139:106\$451	106:865\$074	32:241\$377
		2.759:053\$951	1.790:804\$154	963:249\$797

Resumo

Inspectoria Federal das Estradas	2.500:000\$000
Gratificação extraordinaria	35:947\$500
Publicações	84:000\$000
Addidos	139:106\$451

2.759:053\$951

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922,— *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Great Western of Brasil Railway Company

Credito

- a) 44.000:000\$000 (apolices), aberto pelo decreto 14.884, de 22 de junho de 1921, para occorrer ás despesas de construcção das Estradas de Ferro, de que tratam a innovação e o termo de additamento com a Great Western.

Nenhuma despesa foi paga e nenhum empenho foi feito por intermedio desta secção.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.— *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino

Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras

Credito

- a) 2.860:000\$000 (apolices) para despesas com o resgate da Estrada, a que se refere o decreto n. 14.725, de 16 de março de 1921.
- b) 105:405\$041 (apolices) decreto n.14.801, de 11 de maio de 1921. Para completar o pagamento das despesas com o resgate da Estrada.

As importancias acima foram empenhadas em proveito da Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.— *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul-Mineira (Estrada de Ferro Sapucahy)

Credito

- a) 39.685:000\$000 (apolices) decreto n. 14.627, de 14 de janeiro de 1921. Para pagamento á Rêde Sul-Mineira, pela reversão immediata ao dominio Federal da Estrada de Ferro Sapucahy.

Nenhum empenho ou despesa foi feito por esta Inspectoria, tendo sido, ao que parece, o expediente de pagamento feito pelo Ministerio da Viação.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—Paulo Canongia, 1º escripturario, interino.

Estrada de Ferro Sul de Alagôas

Credito

- a) 140:000\$000 (dinheiro), por conta da verba da Inspectoria Federal das Obras contra as Seccas.

Já foi gasta a quantia de 105:000\$, faltando comprovação da applicação dos 35:000\$ restantes, referentes ás ultimas despesas do exercicio de 1921.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—Paulo Canongia, 1º escripturario, interino

Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe e ramal de Ourinhos

Creditos

- a) 1.000:000\$000 (dinheiro) verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

Por conta desse credito foi verificado o seguinte:

	Verba	Despesa	Saldo
Pessoal	148:542\$500	148:517\$492	25\$008
Material	851:457\$500	840:290\$247	11:167\$253
	<u>1.000:000\$000</u>	<u>988:807\$739</u>	<u>11:192\$261</u>

- b) 1:237\$500 (dinheiro) gratificação extraordinaria — Verba 16ª, n. II, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

Por conta desse credito foi verificado o seguinte:

Pessoal:

Verba	1:237\$500
Despesa	1:213\$500
Saldo	<u>24\$000</u>

- c) 4.000:000\$000 (apolices) para serviços de construcção — Decreto 15.017, de 21 de setembro de 1921.

Desse credito foram feitas as operações seguintes:

Pedido de conversão de 1.309 apolices para pagamento, em dinheiro, de 582:000\$000 a Germano Boettcher e 389:750\$ a Carlos S. Eiras.

As 2.691 apolices restantes foram ampenhadas em favor da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande. Por conta dellas já foram effectuados pagamentos no valor 2.100 apolices, restando pagamentos a serem effectuados no total de 591 apolices.

As despesas por conta desse credito podem ser assim resu midas:

Pessoal		149:770\$992
Material,	{ em dinheiro	1.822:040\$247
	em apolices	2.691:000\$000

d) 1.798:804\$000 (dinheiro) para construcção. Saldo do decreto n. 14.322, de 24 de agosto de 1920 — (credito especial).

Por esse credito foram effectuados pagamentos de contas de transportes e materiaes no valor de.	1.158:376\$840
Resta pagar contas de materiaes e transportes já empenhadas e relacionadas no valor de.	631:180\$360
	<hr/>
Saldo sem applicação	1.789:507\$200
	10:296\$080
	<hr/>
	1.799:804\$000

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Ganongia*, 1º escripturario, inteiro.

Ramal de Urussanga

Creditos

a) 700:000\$000 (apolices) aberto pelo decreto n. 15.004, de 15 de abril de 1921 para attender as despesas de construcção.

Foi solicitado que as 700 apolices fossem convertidas em papel moeda afim de attender as seguintes despesas já effectuadas, empenhadas e relacionadas.

Transportes	1:600\$000
Material.	473\$000
Medições	522:927\$000
	<hr/>
	525:000\$000

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922 — *Paulo Ganongia*, 1º escripturario, inteiro.

Estrada de Ferro Goyaz

Creditos

a) 1.200:000\$000 (dinheiro) para pessoal e material constante da verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242 de 5 de janeiro de 1921.

b) 2.500:000\$000 (dinheiro) para construcção, constante do art. 83, n. II da lei 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

A despesa por conta dos creditos acima ainda não è conhecida, visto a prestação de contas dos ultimos adiantamentos não ter ainda sido remetida e esta Contabilidade.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, inteiro.

Estrada de Ferro Santa Catharina

Creditos

- a) 400:000\$000 (dinheiro) para pessoal e material constante da verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.
- b) 92:416\$680 (dinheiro) para gratificação extraordinária (pessoal) constante da verba 16ª, n. II art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de Janeiro de 1921.

A despesa por conta dos creditos acima é ainda desconhecida visto não ter chegado ainda a prestação de contas da importancia posta á disposição do Director da Estrada.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturariò, interino.

Linha de Araranguá

Creditos

- a) 1.300:000\$000 (apolices) de credito n. 15.137, de 24 de novembro de 1921
Foi observada a seguinte operação:
Conversão de 134 apolices para pagamento de 99:250\$000, dinheiro, proveniente de aquisição de material.
Pagamento de 147:900\$000 em apolices, proveniente da aquisição de material.
Empenho de 1.018:100\$000 (apolices) para pagamento de medições.
Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Estrada de Ferro Petrolina a Therezina

Creditos

- a) 1.700:000\$000 (dinheiro) a que se refere a verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242 de 5 de janeiro de 1921 para pessoal e material.

A despesa por conta desse credito não é ainda conhecida visto não terem chegado as prestações comprovantes dos adiantamentos feitos ao engenheiro chefe da Estrada.

- b) 4.300:000\$000 (apolices) aberto pelo decreto n. 14.782, de 20 de abril de 1921.
Por conta delle foram verificadas as seguintes operações:

Conversão pelo Banco do Brasil da totalidade das apolices para pagamento de contas de material e serviços de construção.

Já foram effectuados os seguintes pagamentos:

Medições	384:992\$689	
Material	15:000\$000	399:992689

Resta effectuar os seguintes pagamentos já empenhados e relacionados:

Medições	84:376\$039	
Material	2.717:111\$400	2.801:487\$439
		3.201:480\$128

- c) 810\$000 (dinheiro) verba 16ª, n. II, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921. para pagamento da gratificação a que se refere a lei n. 3.990 de 2 de janeiro de 1920.

Importancia da despesa effectuada por conta do credito acima 810\$000.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina

Creditos

- a) 2.000:000\$000 (dinheiro) para pessoal e material, constante da verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

A despesa total por conta desse credito é ainda desconhecida por não terem chegado as prestações de contas dos adiantamentos distribuidos ao Director da Estrada.

- b) 1.150:000\$000 (apolices) para serviços de construção, a que se refere o Decreto n. 14.935, de 10 de agosto de 1921.

Com relação a esse credito foram tomadas as seguintes providencias:

Entrega ao Banco do Brasil de 850 apolices para serem convertidas em dinheiro e o seu producto entregue ao Director da Estrada. Conversão de 282 apolices em dinheiro para custeio de pagamentos:

Foram feitos os seguintes pagamentos:

Em apolices	serviços — 18:000\$000
Em dinheiro	material — 9:001\$349

Restando pagar a quantia de 103:446\$030 referente a transportes que se acha empenhada e devidamente relacionada.

- c) 850:000\$000 (apolices) para a Ponte Benedicto Leite a que se refere o Decreto n. 15.128, de 22 de novembro do 1921.

A importancia acima foi toda empenhada e relacionada a favor de Bromberg & Comp. para pagamento de uma ponte já contractada.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—*Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Estrada de Ferro Piquete a Itajubá

Creditos

- a) 57:489\$782 (dinheiro) para serviços de construção, saldo do decreto n. 13.042, de 29 de maio de 1918, revigorado para 1921 pelo n. VI do art. 83 da lei 4.242 de 5 de janeiro de 1921.

Foram effectuados pagamentos de contas de material, transportes e medições no total de 53:179\$058, restando um saldo disponível de 4:310\$674.

- b) 794:295\$000 (dinheiro) para liquidação de compromissos referentes a construção, aberto pelo decreto n. 14.950 A de 17 de agosto de 1921.

Foram pagas medições e folhas de pessoal na importancia total de 791:940\$613, assim discriminada:

Pessoal	112:998\$183
Material e medições	678:942\$430
	<hr/>
	791:940\$613
Saldo sem applicação	2:354\$387
	<hr/>
	794:295\$000

Resumo: A despesa total com a Estrada em 1921 elevou-se a 845:119\$671, assim discriminada:

Pessoal	112:998\$183
Material.	732:121\$488
	<hr/>
	845:119\$671

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.— *Paulo Canongia*, 1º escripturario interino.

Estrada de Ferro Central do Piauhy

Creditos

a) 2.000:000\$000 (dinheiro) para pessoal e material, constante da verba 16ª, artigo 81 da lei n. 4:242 de 5 de janeiro de 1921.

A despesa ainda não é conhecida visto não ter sido remetida até agora a esta Contabilidade a prestação de contas da quantia posta á disposição do Director da Estrada.

b) 1.000:000\$000 (apolices) para despesa de construcção, aberto pelo decreto numero 14.988, de 1 de setembro de 1921.

Foi solicitada a conversão das apolices em papel moeda afim de attender as seguintes despesas já empenhadas e relacionadas.

Transportes	5:000\$000
Material.	745:000\$000
	<hr/>
	750:000\$000

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—*Paulo Canongia*, 1º escripturario interino.

Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

Creditos

a) 1.050:000\$ (dinheiro) para pessoal e material, constante da verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

A despesa é desconhecida, visto não ter chegado até agora a prestação de contas do adiantamento no total do credito feito ao director da Estrada.

b) 968:503\$685 (apolices), decreto n. 14,799, de 5 de maio de 1921.

Totalmente gastos com despesas resultantes da rescisão do contracto de construcção e arrendamento da Estrada.

c) 155:000\$ (apolices), decreto n. 15.099, de 5 de novembro de 1921, para attender ás despesas com a construcção da Estrada.

Não foi feito nenhum empenho ou despesa por conta desse credito.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—*Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Ramal de Massiambú

Credito

- a) 700:000\$ (apolices) para despesas de construcção, aberto pelo decreto numero 15.127, de 24 de novembro de 1921.

O total do credito foi empenhado e relacionado em favor da Companhia Carbonifera de Araranguá afim de attender ás despesas feitas com a construcção da Estrada em 1921.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922.—*Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Estrada de Ferro Cruz Alta-Porto Lucena

Credito

- a) 534:700\$ (dinheiro) para pessoal e material, constante da verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

A despesa por conta do credito acima não é conhecida, visto a prestação de contas dos adiantamentos recebidos pelo engenheiro chefe da Estrada não ter chegado ainda a esta Contabilidade.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Linha de Araranguá-Urussanga

Credito

- a) 1.000\$000\$ (dinheiro), verba 16ª, art. 81 da lei n. 4.242, de 5 de janeiro de 1921.

Por conta desse credito foi observada a seguinte distribuição :

	Verba	Despesa	Saldo
Pessoal.	43:200\$000	43:200\$000	
Material e medições.	956:800\$000	956:487\$776	312\$224
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1.000:000\$000	999:687\$776	312\$224

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Ligação das Estradas de Ferro S. Luiz a Therezina e Réde de Vição Cearense

Credito

- a) 7.391:000\$ (apolices) para attender ás despesas de construcção — Decreto numero 14.841, de 31 de maio de 1921.

Toda a importancia está empenhada em favor da Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, afim de attender ás despesas relativas ao contracto de ligação das Estradas de Ferro S. Luiz a Therezina e Réde de Vição Cearense, referentes ao exercicio de 1921.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Linhas de S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, Alegrete a
Quarahy e Basílio a Jaguarão

Credito

a) 3.795:000\$ (apólices), despesas de construção, a que se refere o decreto numero 15.200, de 27 de dezembro de 1921.

O total do crédito foi empenhado em favor da Empresa Constructora Rio Grande do Sul, afim de attender ás despesas de construção das Estradas a cargo da mesma Empresa, durante o exercício de 1921.

Rio de Janeiro, 7 de abril de 1922. — *Paulo Canongia*, 1º escripturario, interino.

Tomada de contas enviadas ao Ministerio no anno de 1921

ESTRADAS	SEMESTRES	AVISOS
Rêde Bahiana	2o semestre de 1919	Approvado pelo aviso n. 10, de 24 de janeiro de 1921.
» »	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 27, de 9 de março de 1921.
» »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 169, de 10 de dezembro de 1921.
Sorocabana	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 32, de 21 de março de 1921.
»	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 134, de 19 de setembro de 1921.
Rêde Sul Mineira.	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 135, de 23 de março de 1921.
» » »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 75, de 7 de junho de 1921.
Mogyana (Trecho da Sul Mineira)	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 66, de 20 de maio de 1921.
» Catalão e Igarapava a Uberaba	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 161, de 18 de novembro de 1921.
» (Trecho da Sul Mineira)	1o » » 1921	Approvado pelo aviso n. 146, de 26 de outubro de 1921.
Victoria a Minas	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 64, de 12 de maio de 1921.
» » »	1o » » 1921	Approvado pelo aviso n. 164, de 30 de novembro de 1921.
Sul do Espirito Santo	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 54, de 23 de abril de 1921.
Maricá	2o » » 1920	
»	1o » » 1921	Approvado pelo aviso n. 152, de 7 de novembro de 1921.
Caxias a Cajazeiras	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 59, de 6 de maio de 1921.
Estrada de Ferro Central de Macahé	2o » » 1919	Approvado pelo aviso n. 72, de 6 de junho de 1921.
» » » » » »	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 77, de 8 de junho de 1921.
» » » » » »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 122, de 3 de setembro de 1921.
Estrada de Ferro do Paraná	1o » » 1919	Approvado pelo aviso n. 73, de 6 de junho de 1921.
» » » » » »	2o » » 1919	Approvado pelo aviso n. 73, de 6 de junho de 1921.
» » » » » »	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 76, de 3 de junho de 1921.
» » » » » »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 125, de 9 de setembro de 1921.
S. Paulo-Rio Grande	1o » » 1919	Approvado pelo aviso n. 123, de 3 de setembro de 1921.
» » » » » »	2o » » 1919	Approvado pelo aviso n. 123, de 3 de setembro de 1921.
» » » » » »	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 140, de 6 de outubro de 1921.
» » » » » »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 140, de 6 de outubro de 1921.
Compagnie Auxillaire de C. F. au Brésil	1/1 a 23 de julho de 1920	Approvado pelo aviso n. 145, de 26 de outubro de 1921.
Barão de Araruama	2o semestre de 1919	Approvado pelo aviso n. 155, de 7 de novembro de 1921.
» » »	1o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 153, de 7 de novembro de 1921.
» » »	2o » » 1920	Approvado pelo aviso n. 154, de 7 de novembro de 1921.
» » »	1o » » 1921	Approvado pelo aviso n. 180, de 20 de dezembro de 1921.

Thomas Freire de Carvalho.

ESTRADAS DE FERRO COM GARANTIAS DE JUROS

Resultados financeiros apurados nas tomadas de contas estudadas pela Seção de Contabilidade
no anno de 1921

Estradas de ferro com garantia de juros

ESTRADAS	SEMESTRES	RECEITA	DESPESA	SALDO	«DEFICIT»	COMPROMISSOS DO GOVERNO PELOS JUROS GARANTIDOS
Sorocabana (Linha de Itararé a Ti- bagy)	1º de 1920.	4.013:52\$461	3.234:85\$744	778:663\$717	—	
Idem	2º de 1920.	5.166:00\$571	3.686:13\$434	1.479:868\$137	—	
Sul do Espirito Santo (*)	1º de 1920.	369:713\$082	—	—	4:745\$169	66:443\$235
Caxias a Cajazeiras.	2º de 1920.	73:479\$297	78:224\$466	—	—	
Victoria a Minas.	2º de 1920.	1.665:988\$020	1.408:589\$067	257:399\$013	—	
Tocantins.	1º de julho a 21 de setem- bro de 1920.	Não houve tra- fego.	15:200\$270	—	—	O contracto foi de- clarado caduco em 21 de setembro de 1920, decreto nu- mero 14.365.
Estrada de Ferro Central de Ma- cathé.	2º de 1919.	57:346\$745	66:189\$547	—	8:842\$802	22:722\$999
Idem	1º de 1920.	50:283\$247	74:138\$803	—	23:855\$556	5:864\$262
Idem	2º de 1920.	58:568\$278	76:216\$690	—	17:648\$412	981\$221
S. Paulo-Rio Grande	1º de 1919.	4.742:673\$562	4.977:166\$795	—	234:493\$233	Termo de garantia
Idem	2º de 1919.	5.043:850\$658	4.757:539\$181	286:311\$477	—	2.537:722\$400
Idem	1º de 1920.	4.935:794\$181	5.116:232\$966	180:507\$186	180:438\$785	2.537:722\$400
Idem	2º de 1920.	5.671:615\$107	5.491:107\$921	94:186\$847	—	2.537:722\$400
Mogiana (Trecho Sul-Mineira) Idem (Catalão e Igarapava a Ube- raba).	1º de 1921.	656:110\$807	561:923\$950	—	—	
Estrada de Ferro Barão de Ara- ruama	2º de 1920.	1.053:849\$669	1.068:045\$692	—	14:196\$023	
	2º de 1919.	72:217\$952	122:160\$567	—	49:942\$615	46:296\$000

Estrada de Ferro Barão de Araxuama		Estradas de ferro arrendadas	
1º de 1920.	65:369\$504	131:556\$294	66:186\$790
2º de 1920.	76:586\$654	154:651\$005	78:064\$351
1º de 1921.	75:872\$972	151:648\$425	75:775\$453
1º de 1921.	1.532:834\$540	1.701:101\$222	168:266\$682
Victoria a Minas.			
Réde Bahiana.	3.652:141\$947	4.342:398\$564	690:256\$617
Idem 2º de 1920.	4.968:728\$930	4.852:776\$726	115:952\$204
Réde Sul-Mineira 1º de 1920.	3.960:428\$044	3.051:383\$006	909:045\$038
Idem 2º de 1920.	3.879:091\$352	2.825:768\$120	1.053:323\$232
Maricá. 2º de 1920.	86:801\$920	120:018\$529	33:216\$609
Idem 1º de 1921.	90:793\$350	130:244\$850	39:451\$500
Mogyana (Trecho da Sul-Mineira). 2º de 1920.	795:004\$609	564:709\$078	230:295\$531
Estrada de Ferro do Parana 1º de 1919.	2.544:052\$094	2.097:958\$299	446:093\$795
Idem 2º de 1919.	3.354:685\$033	2.250:334\$256	1.104:350\$777
Idem 2º de 1920.	3.231:451\$342	2.467:617\$078	763:834\$264
Idem 2º de 1920.	4.065:787\$684	3.809:148\$426	256:639\$258
« Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Bresil » 1 de janeiro a 28 de junho de 1920.	12.747:431\$646	15.127:216\$717	2.379:735\$071
Réde Bahiana 2º de 1920.	5.493:185\$705	5.957:856\$693	464:671\$988

(*) Não gosa de garantia de juros ; gosa de isenção de direitos de importação para o material destinado ao trafego.

Thomaz Freire de Carvalho.

Relatorio — Quotas de arrendamento recolhidas no anno de 1921

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	SEMESTRES	IMPORTANCIAS	DATAS DOS RECOLHIMENTOS	NUMERO DOS TALÕES
Great Western.	Quota do 2º semestre de 1919	335:282\$887	21 de março de 1921 .	Delegacia Federal do Recife.
Idem	Sello proporcional a essa quantia.	672\$000	Idem	Idem.
Idem	Quota do anno de 1920	812:317\$668	3 de junho de 1921 .	Idem.
Dona Thereza Christina.	Quota do 2º semestre de 1920	8:834\$012	20 de junho de 1921 .	N. 8 — Mezas de Rendas de Laguna.
Idem	Quota do 1º semestre de 1921	7:160\$049	15 de outubro de 1921. N. 16, idem.	N. 16, idem.
Estrada de Ferro do Paraná	Semestre do mez de dezembro de 1920 e juros de móra (23\$117)	93:773\$117	11 de janeiro de 1921 .	» 7.215 Thesouro Nacional.
Idem	Quota do mez de janeiro.	93:750\$000	10 de fevereiro de 1921. N. 667, idem.	» 7.215 Thesouro Nacional.
Idem	Saldo da quota minima do 2º semestre de 1920	187:500\$000	29 de janeiro de 1921 .	» 7.384, idem.
Idem	Quota do mez de fevereiro	93:750\$000	10 de março de 1921 .	» 1.207, idem.
Idem	Quota do mez de março e juros de móra (46\$233)	93:796\$233	12 de abril de 1921 .	» 1.826, idem.
Idem	Quota do mez de abril	93:750\$000	10 de maio de 1921 .	» 2.320, idem.
Idem	Quota do mez de maio	93:750\$000	10 de junho de 1921 .	» 2.876, idem.
Idem	(Metade da renda bruta entre cinco e sete contos verificada em 1920 e mais..... 148:619\$513 correspondentes a metade do excesso da mesma renda sobre sete contos)	1.148:619\$513	19 de julho de 1921 .	» 3.442, idem.
Idem	Quota do mez de junho	93:750\$000	9 de julho de 1921 .	» 3.443, idem.
Idem	(Saldo da quota minima correspondente ao 1º semestre de 1921)	187:500\$000	29 de julho de 1921 .	» 3.828, idem.
Idem	Quota do mez de julho	93:750\$000	10 de agosto de 1921 .	» 4.109, idem.
Idem	Quota do mez de agosto.	93:750\$000	10 de setembro de 1921 .	» 4.465, idem.
Idem	Quota do mez de setembro	93:750\$000	10 de outubro de 1921. » 5.227, idem.	» 5.227, idem.
Idem	Quota do mez de outubro	93:750\$000	10 de novembro de 1921. » 5.790, idem.	» 5.790, idem.

Idem	Quota do mez de novembro.	93:750:000	10 de dezembro de 1921	N. 6.324, idem.
Madeira-Mamoré	Complemento da quota de 1º semestre de 1917 e mais 74.723 de juros de móra	6:952:120	21 de março de 1921	» 1.411, idem.
Idem	Complemento da quota do 2º semestre de 1917 e juros de móra (44:237)	4:127:249	Idem	» 1.411, idem.
Idem	Quota do 1º semestre de 1918 e mais 902:024 de juros de móra.	88:002:233	Idem	» 1.411, idem.
Idem	Quota do 2º semestre de 1918 e mais 521:259 de juros de móra.	52:082:205	Idem	» 1.411, idem.
Idem	Quota do 1º semestre de 1919 e mais 684:839 de juros de móra.	71:902:491	Idem	» 1.411, idem.
Idem	Quota do 2º semestre de 1919 e mais 578:925 de juros de móra.	64:034:878	Idem	» 1.411, idem.
Idem	Quota do 1º semestre de 1920.	73:282:593	29 de março de 1921	» 7.098, idem.
Idem	Juros de móra de 14,2 a 29,5	795:056	Idem	» 1.533, idem.
Idem	Quota do 2º semestre de 1920	54:810:507	20 de junho de 1921	» 8.031, idem.
Idem	Quota do 1º semestre de 1921	44:335:640	8 de novembro de 1921	» 5.745, idem.
Maricá	Quota de 2º semestre de 1920 e mais 215:808 de juros de móra.	4:822:260	21 de setembro de 1921.	» 4.831, idem.
Idem	Sello proporcional sobre a quota de arrendamento e respectivos juros	10:458	Idem	» 13.335 da Recebedoria do Distrito Federal.
Rêde Sul Mineira	Quota do 2º semestre de 1920 (570:878,50¢) accrescida de 341:880 pertencentes ás quotas dos 1º e 2º semestres de 1919 e mais 11:690:455 de juros de móra	582:910:839	27 de julho de 1921.	N. 3.816, do Thesouro Nacional.
Idem	Sello proporcional a quota de arrendamento do 2º semestre de 1920.	1:764:000	Idem	N. 10.945 da Recebedoria do Distrito Federal.
Idem	Juros de móra sobre o sello proporcional (1:764:000)	35:101	Idem	N. 581, idem.
	Somma total.	4.862:834:122		

Thomas Freire de Carvalho.

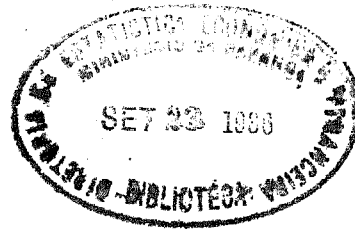
Quotas de fiscalização recolhidas no anno de 1921

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	SEMESTRES	IMPORTANCIAS	DATAS DO RECOLHIMENTO	NUMERO DOS TALÕES
Madeira-Mamoré.	1º semestre de 1921	18:000\$000	10 de janeiro de 1921.	N. 99 ao Thesouro Nacional.
Idem.	2º »	18:000\$000	9 de julho de 1921	N. 3.441, idem.
Leopoldina Railway Company, linha de ligação dos Estados do Rio de Janeiro, Minas e Espírito Santo.	1º »	3:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 111, idem.
Idem.	2º »	3:000\$000	19 de julho de 1921	» 3.637, idem.
Idem, idem e Prolongamento de Barão de Araruama.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de julho de 1921	» 3.636, idem.
Idem, idem Central de Macahé.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de julho de 1921	» 3.635, idem.
Idem, idem, linha do Norte.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de julho de 1921	» 3.636, idem.
Idem, idem, ramal de Sumidouro.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921	» 110, idem.
Idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de janeiro de 1921	» 3.635, idem.
Idem, idem Carangola e Rmaes.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de janeiro de 1921.	» 3.636, idem.
Idem, idem Porto Novo a Saude e ramal de Leopoldina.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de julho de 1921	» 3.635, idem.
Idem, idem Santo Eduardo ao C. de Itapemirim.	1º »	6:000\$000	11 de janeiro de 1921.	» 110, idem.
Idem, idem.	2º »	6:000\$000	19 de janeiro de 1921.	» 3.635, idem.

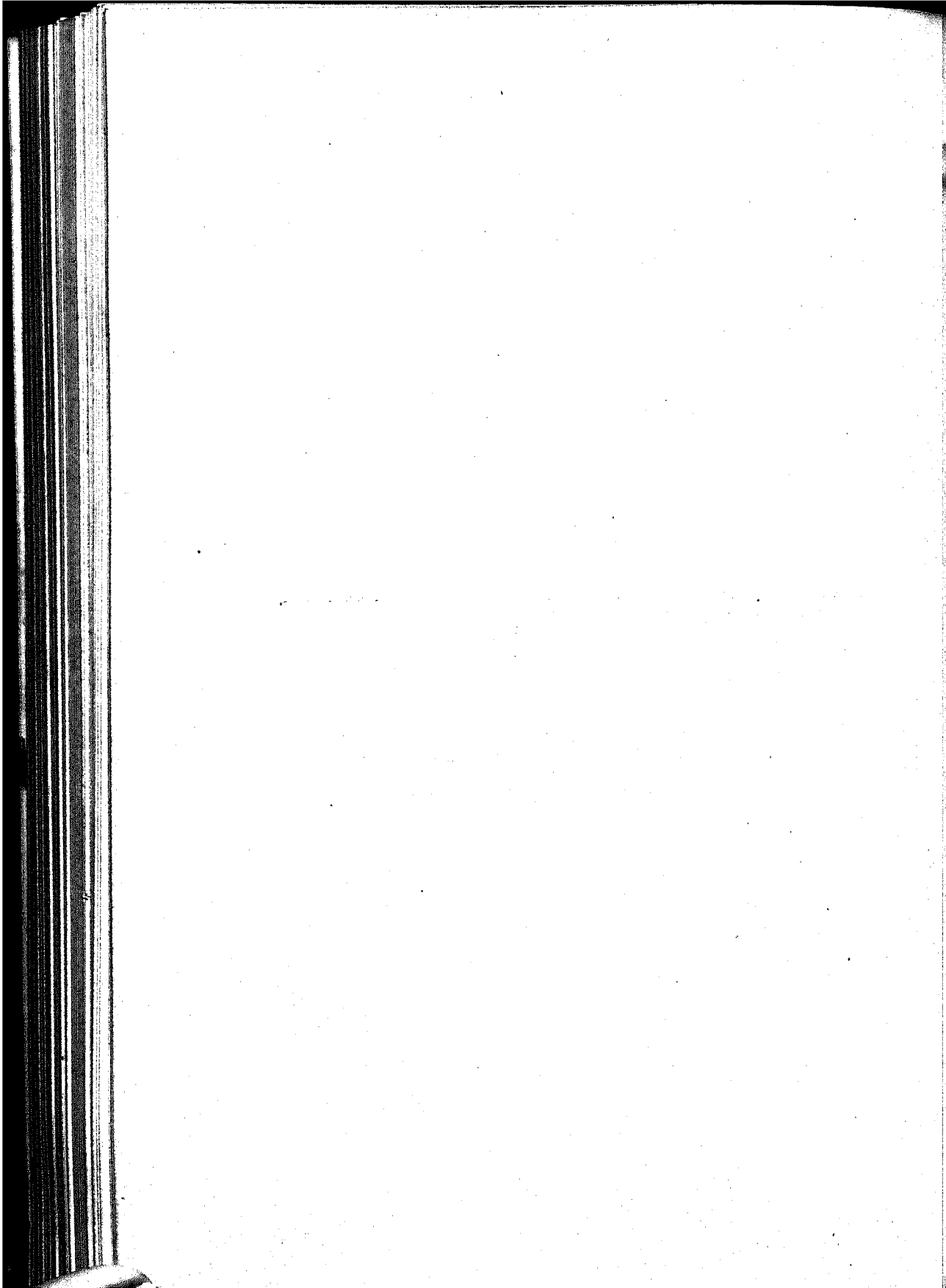
Victoria a Minas.	1º semestre de 1921	13:500\$000	11 de janeiro de 1921.	N. 98, idem.
Idem, idem.	» » 1921	13:500\$000	15 de julho de 1921	» 3.534, idem.
Rêde Sul Mineira	1º semestre de 1921 e mais 22\$191 de juros de móra.	30:022\$191	13 de janeiro de 1921.	» 152, idem.
Idem, idem.	2º semestre de 1921 e mais 125\$753 de juros.	30:125\$753	27 de julho de 1921	» 3.815, idem.
Mogyana	1º semestre de 1921	12:500\$000	12 de janeiro de 1921.	Delegacia Fiscal de São Paulo.
Idem.	» » 1921	12:500\$000	7 de julho de 1921	Idem.
Sorocabana	1º » » 1921	7:500\$000	14 de janeiro de 1921.	Idem.
Idem.	2º » » 1921	7:500\$000	29 de julho de 1921	Idem.
S. Paulo Rio-Grande	1º » » 1921	66:000\$000	29 de janeiro de 1921.	N. 423 do Thesouro Nacional.
Idem, idem	2º » » 1921	66:000\$000	29 de julho de 1921	N. 3.829, idem.
Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	1º » » 1921	30:000\$000	14 de fevereiro de 1921	» 228, Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul.
Idem, idem.	2º » » 1921	30:000\$000	9 de julho de 1921	Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul.
Idem, idem.	Juros de móra da quota de fiscalização do primeiro semestre de 1921	258\$904	25 de novembro de 1921	Idem.
Viação Bahiana	1º semestre de 1921	50:000\$000	31 de janeiro de 1921	N. 459 do Thesouro Nacional.
Idem, idem.	2º » » 1921	50:000\$000	30 de julho de 1921	N. 3.893, idem.
Barreiros a Sertãozinho.	1º trimestre de 1921 e mais 33\$750 de juros de móra	1:533\$750	4 de maio de 1921	» 1.243 da Delegacia Fiscal do Recife.
Idem, idem.	2º trimestre de 1921	1:500\$000	4 de maio de 1921	N. 1242 idem.
Idem, idem.	3º » » 1921	1:500\$000	4 de julho de 1921	» 1.996, idem.
Idem, idem.	4º » » 1921	1:500\$000	3) de setembro de 1921	» 3.051 idem.
Great Western	1º semestre de 1921	30:000\$000	31 de dezembro de 1920	» 3.245, idem.
Idem, idem.	2º » » 1921	30:000\$000	25 de julho de 1921	» 2.221, idem.
Maricá.	1º » » 1921	6:090\$000	31 de janeiro de 1921.	» 471, Thesouro Nacional.
Idem.	Juros de móra.	31\$069	31 de janeiro de 1921.	N. 472, idem.
Idem.	Q. do segundo semestre de 1921 e mais 108\$100 de juros de móra.	6:108\$030	21 de setembro de 1921	» 4.860, idem.
Companhia B. Carbonifera de Aranguá	Q. do primeiro semestre de 1921 inclusive 102\$082 de juros de móra	9:102\$082	17 de março de 1921	» 1.335 idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	SEMESTRES	IMPORTANCIAS	DATAS DO RECOLHIMENTO	NUMERO DOS TALÕES
Companhia B. Carbonifera de Araranguá	Q. do segundo semestre de 1921 inclusive de juro de móra	9:337\$315	29 de dezembro de 1921	N. 6.648, Thesouro Nacional.
Estrada de Ferro Candelaria	Q. do primeiro semestre de 1921 inclusive de juro de móra	3:033\$288	14 de abril de 1921.	» 1.854, idem.
Idem, idem.	Q. do segundo semestre de 1921 inclusive de juro de móra	3:088\$767	29 de dezembro de 1921	N. 6.649, idem.
S. Paulo Railway.	1º semestre de 1921	7:500\$000	14 de janeiro de 1921.	Delegacia Fiscal de São Paulo.
Idem	2º » 1921	7:500\$000	21 de julho de 1921 .	Idem, idem.
Estrada de Ferro S. José do Rio Preto	Q. do segundo semestre de 1920 inclusive de juro de móra	6:225\$738	26 de novembro de 1921	N. 6.035 do Thesouro Nacional.
Idem	Juros de móra sobre a quota do segundo semestre de 1920	488\$219	Idem	N. 6.035, idem.
Idem	Q. do primeiro semestre de 1921 inclusive de juro de móra	6:442\$356	Idem	» 6.034, idem.
Idem	Q. do 2º semestre de 1921 inclusive de juro de móra	6:174\$575	Idem	» 6.034, idem.
		682:472\$007		

Thomas Freire de Carvalho.



RELATORIO DOS SERVIÇOS ELECTROTECHNICOS



Relatorio dos serviços da 8ª Fiscalização, desde o seu inicio até dezembro de 1921

Achando-se já promulgado o novo regulamento desta Inspectoria, que extingue esta fiscalização especial, passando para uma das novas secções o respectivo serviço, parece-me opportuno descrever neste ultimo relatorio, em succinta exposição, os trabalhos desta unidade administrativa, desde o seu inicio até a época actual.

Foram iniciados esses trabalhos no dia 5 de julho de 1919, data em que entrei em exercicio do cargo de engenheiro-chefe da fiscalização.

Tratando-se de serviço inteiramente novo, impunha-se a necessidade de estabelecer normas e instrucções a observar no andamento dos trabalhos e no desempenho dos deveres que lhe são inherentes.

Considerando que a fiscalização das installações hydroelectricas ainda não tinha attribuições definidas e que os diversos contractos determinam que essa fiscalização *será exercida segundo instrucções que forem opportunamente expedidas*, organizei e propuz as instrucções que vigoram, approvadas por portaria de 16 de agosto de 1919.

Ainda no intuito de dar ao serviço organização previdente e efficaz, estudei a solução do problema tecnico da travessia de estradas de ferro por canalizações electricas e propuz instrucções, que tambem foram approvadas, regulando as condições a observar na execução de obras dessa natureza.

Foram igualmente expedidas, em relação ás diversas particularidades dos trabalhos, todas as ordens necessarias á boa marcha do serviço que, assim, ficou definitivamente organizado.

SERVIÇOS CONCERNENTES ÁS INSTALLAÇÕES HYDROELECTRICAS

Das installações incluídas na jurisdicção da inspectoria achavam-se e ainda se acham em exploração normal a do Ribeirão das Lages (Companhia Rio de Janeiro T. Light and Power); a do Tieté e afluentes (Companhia S. Paulo T. Light and Power), e a de Piabanha-Alberto Torres (Companhia Brasileira de Energia Electrica). Essa última goza tambem de concessão federal para a Usina do Itapanhaú, no Estado de S. Paulo, e para a do Paraguassú, no Estado da Bahia. Os trabalhos da primeira acham-se paralyzados em consequencia do litigio judicial que se debate entre a concessionaria e a S. Paulo T. Light and Power. Os da segunda proseguem regularmente na construcção da barragem, usina e canalizações.

As empresas em exploração normal, embora não gozem de isenção de direitos aduaneiros para o material de custeio, importam ainda com esse favor o material necessario a obras de prolongamento e ampliação da rede electrica, por serem obras complementares da construcção.

No exercicio da fiscalização sobre essa particularidade do serviço notei uma circumstancia digna de nota que deve ficar aqui mencionada e em seguida expozho:

Exceptuada a Companhia Brasileira de Energia Electrica que, depois de incluída na alçada da Inspectoria, só importou tres partidas de material para as obras do Paraguassú, as demais empresas que frequentemente pedem certificados para isenção de direitos importaram com essa isenção, durante algumas dezenas de annos, todo o material que relacionavam, sem que nenhum artigo fosse objecto de contestação; e assim eram todos retirados da Alfandega sem pagamento de di-

reitos. Entretanto, logo na primeira relação que tive de examinar, encontrei avultadíssimo numero de artigos a que não cabia a isenção pretendida e foram por isso glozados.

Dahi em diante, tenho sempre encontrado em todas, salvo a excepção acima referida, as mesmas irregularidades que insistentemente se reproduzem e tenho corrigido por meio de glozas. E para se fazer idéa do alcance desse abuso, sommei o peso do material glozado no curto espaço de tempo em que se acha o serviço na alçada da Inspectoria, e verifiquei que essa somma se eleva á cerca de 6.000 toneladas!

Resultou dahi entrarem para o Thesouro os direitos correspondentes a essas 6.000 toneladas, que não teriam sido pagos se ainda vigorasse o anterior regimen de fiscalização. E esse algarismo offerece base para julgar-se de quanto tem sido lesado o Thesouro por isenções illegaes de direitos de importação.

Infelizmente, são bem poucas as empresas sujeitas á jurisdicção da Inspectoria; mas em relação a essas são incontestaveis as vantagens do novo regimen fiscal que, além de nada ter custado, pois organizou-se sem nenhum accrescimento de despesa, fez já entrar para o Thesouro a importancia de alguns contos de réis que, sem a exacta observancia da lei agora em pratica, teriam sido sommados ao que antes se deixou de pagar sob a forma de isenção abusiva.

ORGANIZAÇÃO DO SCHEMA DAS QUEDAS D'AGUA

Como trabalho preliminar indispensavel para a organização da carta, procedi a indagações acerca das quedas existentes no paiz e das respectivas posições geographicas, enumerando-as em um catalogo que, a pouco e pouco, foi augmentando e actualmente conta 271 quedas.

O schema foi lançado em uma carta geographica construida segundo o systema mais adequado ao objectivo que se tem em vista.

Destinando-se esse documento graphico a fornecer elementos para o estudo de possibilidades industriaes e dados exactos para ante-projectos de installações hydroelectricas, deve expor com clareza a situação real, a facilitar a determinação precisa das distancias. Isso só é possivel em uma carta que represente o territorio sufficientemente ampliado em uma área livre dos efeitos da convergencia gradativa dos meridianos, do equador para os polos. Assim, não convindo no caso as projecções stereographicas, nem as projecções conicas usuaes, foi preferida uma projecção *cylindrica equidistante*, em que o cylindro de projecção é circumscripto ao equador e a sua superficie desenvolvida sobre um plano tangente ao mesmo.

O que determinou a preferencia desse systema foi, como disse acima, a necessidade de ampliar a área do territorio, afim de mostrar com bastante nitidez, no schema, a dispersão e as posições relativas das fontes de energia hydraulica, e facilitar o estudo da sua utilização em qualquer ponto do territorio. Sendo essa ampliação o que geralmente se considera o inconveniente das projecções cylindricas, ficou esse inconveniente, neste caso especial, transformado em vantagem, tanto mais quanto consegui removel-o, deduzindo formulas para corrigir a medida das distancias na carta, e assim obter-se as distancias reaes a que ellas correspondem.

Na carta assim organizada já figuram todas as quedas de coordenadas geographicas conhecidas, bem como a rêde de viação ferrea da Republica.

Não havendo ainda determinações precisas sobre a potencia de cada uma das quedas, foram estas classificadas segundo os estudos dos diversos exploradores que as têm examinado, a que não se pôde attribuir base solida para a necessaria precisão, mas permitem juizo seguro quanto á potencia minima disponivel.

Assim, figuram no schema as quedas de 1ª classe: potencia superior a 100.000 cavallos; as de 2ª classe: potencia superior a 20.000 cavallos; as de 3ª classe: potencia superior a 6.000 cavallos.

Tendo sido adoptada, por accordo geral, a unidade electrica para a medida da potencia hydraulica, segundo propoz a Commissão Electrotechnica Internacional, determinei o equivalente electrico do cavallo-vapor, afim de ser observada essa convenção universal quando se proceder a estudos definitivos para o calculo da energia disponivel no systema hydrographico.

Essa determinação vem desenvolvida e exposta em meu primeiro relatorio, em que demonstrei que no Brasil, onde a acceleração produzida pela gravidade é de 9^m,80, o cavallo a vapor equivale a 735 watts.

ESTRADAS ELECTRICAS E ASSUMPTOS DIVERSOS

No decurso dos trabalhos procedeu a Fiscalização ao estudo de diversos projectos de estradas electricas e de electrificação de estradas a vapor, entre os quaes merecem destaque o da Estrada Bahía Cabralia á Penha de França e o da electrificação dos planos inclinados da S. Paulo Railway, sobre os quaes foram emittidos longos e minuciosos pareceres.

A fiscalização da E. F. do Corcovado manteve-se na jurisdicção da Inspectoria até o dia 27 de julho de 1920, data em que foi transferida para a Prefeitura do Districto Federal, por termo lavrado em cumprimento do aviso n. 399, de 13 do mesmo mez. Consta desse documento a entrega do serviço de fiscalização da estrada, no que concerne á segurança e regularidade do trafego e demais serviços, inclusive a execução das obras do hotel das Paineiras, com resalva dos direitos reservados á União pelo decreto n. 7.480, de 29 de julho de 1909; continuando sob a guarda do Governo Federal os interesses vinculados ao serviço de abastecimento d'água e a conservação e posse das mattas e terrenos pertencentes ao patrimonio nacional na região percorrida pela estrada, e passando para a alçada da Prefeitura o que dispõe a clausula XX do decreto n. 8.372, de 7 de janeiro de 1882, quanto á nomeação e pagamento do engenheiro-fiscal.

Effectuados os trabalhos que neste rapido resumo são mencionados, procede actualmente esta Fiscalização, em desempenho das suas attribuições especiaes, ao estudo da melhor localização para as usinas hydroelectricas que tenham de utilizar as principaes quedas d'água do paiz, e da possibilidade e conveniencia da electrificação das estradas em trafego nas respectivas zonas da influencia.

Julgo ter incluído nessa succinta exposição o que de mais interessante ha a considerar no andamento dos serviços affectos a esta Fiscalização.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1921.—A. Rodvalho M. dos Reys, engenheiro-chefe.

RELATORIO DA INTENDENCIA

INTENDENCIA

Durante o anno de 1921 continuou a Intendencia desta inspectoria a fazer regularmente o serviço de aquisição de material por meio de concurrencias administrativas, devidamente autorizadas pelo Sr. Ministro da Viação.

Foram feitas 32 daquellas concurrencias, tendo sido o material pedido destinado ás seguintes estradas de ferro: Petrolina a Therezina, S. Luiz a Therezina, Estrada de Ferro de Goyaz, Paranapanema e ramal do Rio do Peixe, Tubarão a Araranguá, ramal de Urussanga, e Estrada de Ferro Central do Piahy.

A importancia dos supprimentos pedidos de material foi de 7.323:417\$198, discriminada como se segue:

Estrada de Ferro Petrolina a Therezina — Material rodante e da linha.	2.435:412\$828
Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina — Ponte.	480:015\$000
Estrada de Ferro de Goyaz — Material rodante e de linha	1.974:111\$880
Estrada de Ferro Paranapanema e Rio do Peixe — idem.	2.175:815\$610
Estrada de Ferro Tubarão a Araranguá — idem.	59:468\$040
Ramal de Urussanga — idem.	30:213\$840
Estrada de Ferro Central do Piahy — idem.	84:380\$000
Inspectoria Federal das Estradas — Impressões.	84:000\$000
	<hr/>
	7.323:417\$198

Para garantia desses contractos foram feitas pelos diversos fornecedores 14 cauções na importancia total de 258:447\$040.

Por ocasião da descarga dos trilhos destinados á E. F. Central do Piauhy, no porto de Tutoya, o commandante do vapor e os agentes da companhia fizeram um protesto judicial pela demora na descarga.

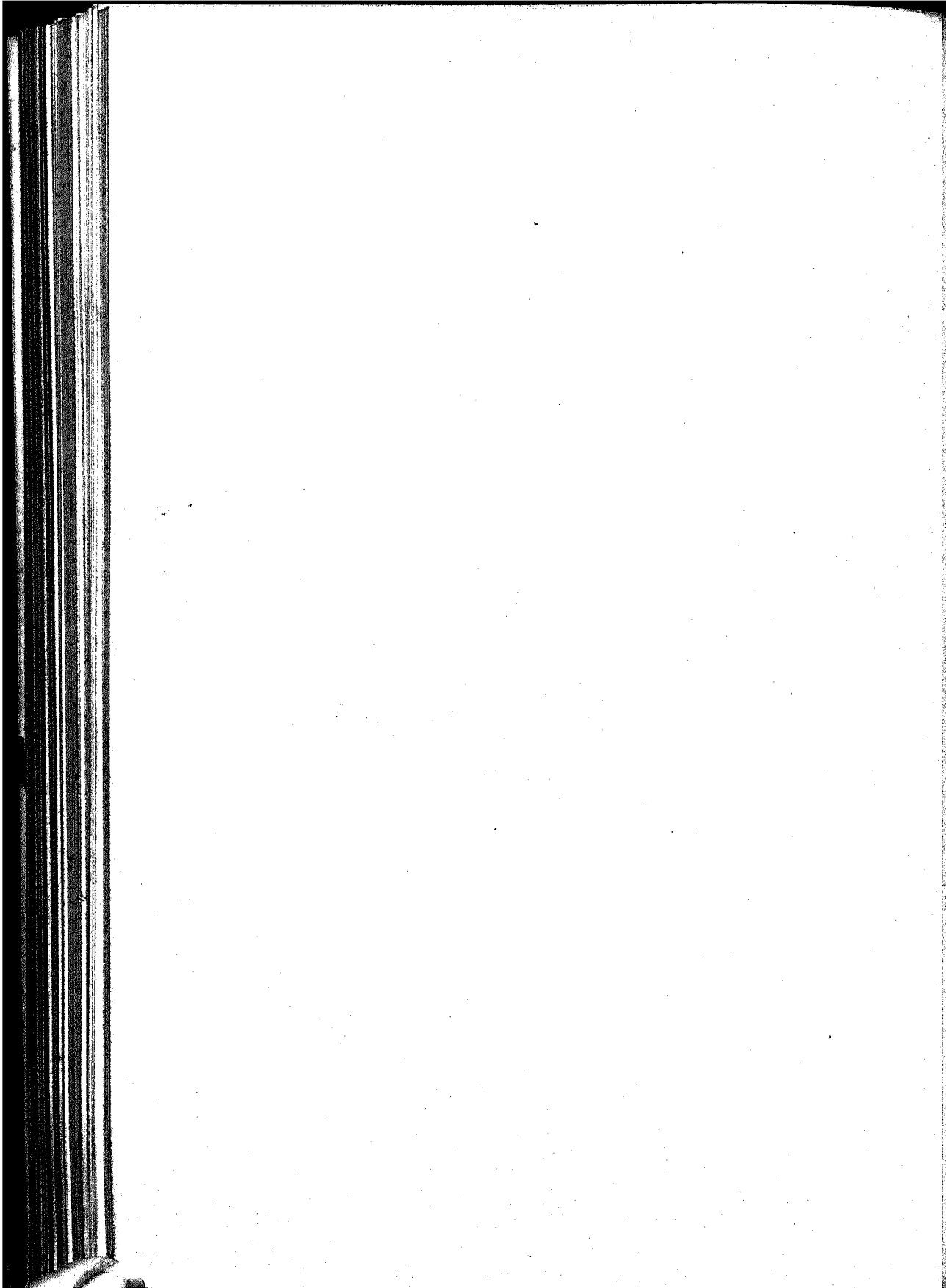
Os ajustes assignados nesta Inspectoria para aquisição do material indicado acima, foram feitos em moeda nacional, libras, francos, dollars e marcos, nas seguintes importancias:

£	152.797-11-16.	} ou approximadamente .	6.386:883\$098
F	928.725.		
\$	107.286.		
MK	5.375.000.		
	Moeda nacional 936:534\$100		936:534\$100
	Total geral		<u>7.323:417\$198</u>



APPENDICE





INTRODUÇÃO DO RELATORIO DE 1919

Sr. Ministro

Indicado por V. Ex. para succeder-lhe ao alto posto de Inspector Federal das Estradas, que V. Ex. vinha illustrando durante o curto periodo do Governo transacto, cabe-me a honra de apresentar-lhe o presente relatório onde V. Ex. encontrará, com algumas falhas que procurarei corrigir para o futuro, os dados essenciaes concernentes aos serviços desta Inspectoria no anno de 1919.

Em obediencia a ordens emanadas de V. Ex., cumpre-me anteceder a parte descriptiva delle de algumas despretenciosas considerações de ordem geral, que traduzirão o meu modo de encarar o nosso problema ferro-viario, cuja complexidade e difficuldade só encontram paralelo na necessidade de medidas tendentes a attenuar de prompto, sinão resolver, a grave crise que o caracteriza no momento.

Sem deixar de lado as soluções de occasião, que cada caso particular exige promptamente, sinto que o essencial, nesta etapa da nossa vida ferro-viaria, é dar ordem ao progresso, subordinando criteriosamente as deliberações a tomar a vistas de conjuncto; traçando na legislação e nos mappas os perimetros do nosso campo de actividade e as grandes directrizes a seguir; prendendo os planos do presente, de um lado, a uma synthetica e respeitosa contemplação do passado e, de outro lado, a uma racional previsão do futuro; tudo de conformidade com a lei immutavel que manda

« conceber todo progresso como o desenvolvimento da ordem correspondente, cujas condições quaesquer regem as mutações que constituem a evolução. » (1)

Sob certo aspecto do assumpto que aqui nos interessa, póde-se dizer que a preocupação de « ordem » se manifestara melhor nos ultimos tempos do regimen politico que antecedeu a gloriosa revolução de 15 de novembro, e que, com a Republica, o nosso progresso ferro-viario se mostrou mais desordenado, ao mesmo tempo que a sua intensidade crescente exigia o predomínio do ponto de vista geral.

Deixou-nos o Imperio o excellent (hoje anachronico) regulamento de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de

(1) A. Comte — XIII lei de philosophia primeira.

ferro; o regulamento de 1874 para as concessões de estradas de ferro, minucioso e ponderado trabalho, em que se definiam as attribuições do Governo e das provincias em materia de concessão, se estabelecia a concurrencia (facultativamente) para as concessões do Governo geral, escalavam-se as garantias de idoneidade dos concurrentes, estipulava-se sobre o privilegio de zona por 90 annos, a cessão de terrenos devolutos, o direito de desapropriação, a isenção de direitos, a lavra de minas na zona privilegiada, a garantia de juros até 7 %, a subvenção kilometrica directa ou por tomada de acções; dizia-se sobre os elementos do projecto a serem apresentados ao Governo antes do inicio da construcção, a delimitação das tarifas, a fiscalização, o percurso mutuo, os transportes gratuitos ou a taxa reduzida, o quadro dos empregados e a limitação da somma total de compromissos a tomar pelo paiz com a garantia de juros. Pouco depois (1878) o decreto n. 6.993 estabelecia *bases geraes* para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, estipulando sobre os seguintes assumptos, objecto de 18 clausulas: I, Do capital garantido; II, Do modo de tornar effectiva a fiança ou a garantia; III, Favores diversos; IV, Causa de caducidade do privilegio, da fiança ou da garantia de juros e mais favores; V, Do trafego da estrada; VI, Do trem rodante; VII, Das tarifas; VIII, Das passagens do Estado; IX, Do telegrapho; X, Do custeio da Estrada; XI, Dos documentos que as companhias são obrigadas a exhibir em relação ao trafego da linha; XII, Da fiscalização por parte do Governo; XIII, Do resgate da estrada; XIV, Da divisão dos lucros e redução das tarifas; XV, Desaccordo e arbitramento; XVI, Da alienação da estrada; XVII, Do cambio para pagamento da fiança ou garantia; XVIII, Das multas em geral.

E' ao estabelecimento desta successão de bases e regras geraes, modificadas ou completadas atravez dos tempos, conforme a experiencia adquirida; é, em parte, a essa successão que me refiro quando digo que é necessario dar ordem ao progresso.

Não se trata de formulas immutaveis e rigidas como uma constituição theocratica, mas de uma ordem geral que evolue consciencientemente regulando o progresso.

Por outro lado, embora não seja partidario de um plano de viação decretado definitivamente para ser executado no Brasil inteiro, entendo que o Governo Federal deve ter um orgão encarregado de traçar em linhas geraes um plano de viação, que attenda á ordem existente em toda a America do Sul. Esse plano, modificavel embora, deve constituir a grande moldura em que se venham enquadrar não só as concessões outorgadas como as construcções empreendidas pelo Estado, de modo que o *particular* se subordine convenientemente ao geral; dentro desse plano se desenvolverão, conforme as solicitações do progresso economico do paiz, as diversas linhas que o venham completar e até mesino modificar, já que seria descabida pretensão legislar desde já para um futuro economico afastado.

Não seria embaraçada a iniciativa particular.

O antigo regimen, dizia, parece ter sentido menos mal essa capital necessidade de ordem: é assim que, proseguindo, em 1880, estabeleceu *clausulas* geraes para regular as concessões de estradas de ferro no Imperio (decretos 7.959 e 7.960), tendo em mira, principalmente, o regimen de garantia de juros.

Seguiram-se: a lei de 1882, o regulamento de 1883 para fiscalização e o de 1885 para as estradas de ferro do Estado.

E ahi pode-se dizer que ficamos no que concerne a regras geraes,

sendo-nos necessario recorrer ainda hoje a essa velha fonte de ordem, cada vez mais anachronica, sobretudo depois que foi oficialmente condemnado o regimen da garantia de juros e preferido o de arrendamento. Apenas, sobre tomada de contas das companhias *que gozam* de garantia de juros baixou o Ministerio da Viação as instrucções de 2 de janeiro de 1897, hoje atrazadas e insufficientes, isso sem falar no decreto n. 2.413, de 28 de dezembro de 1896, que estabeleceu as bases de concurrencia para determinadas estradas, e no decreto de 1892 que estabeleceu e discriminou a competencia dos poderes federaes e estaduaes em materia de vias de comunicação fluviaes e terrestres, fazendo-a depender, em parte, de um futuro plano geral de viação que nunca chegou a ser adoptado.

Por falta de bases geraes progressivas que definam a orientação do poder publico, convenientemente filiada ao passado, e que estabeleçam os fundamentos dos novos regimens preferidos — tornou-se commum, por occasião das diversas crises ferro-viarias — o prevalecimento do ponto de vista especial e individual, donde resulta que contractos da mesma especie, revistos na mesma época pelo mesmo Governo, apresentam injustificaveis divergencias de ordem doutrinaria e, não raro, incluem clausulas discordantes do regimen considerado, copiadas, sem maior criterio, dos velhos regulamentos geraes do tempo do Imperio. Dahi confusões e duvidas que redundam, quasi sempre, em prejuizo do erario publico. E como ás companhias contractantes não falta a continuidade de vistas e um melhor conhecimento do caso particular a cada uma, succede que têm ellas todas as probabilidades de obter vantagens extraordinarias em detrimento do interesse publico, sem fallar das facilidades que têm em contractar bons representantes e advogados. Haja vista o que se deu por occasião da ultima revisão do contracto de arrendamento da rêde ferro-viaria do Rio Grande do Sul, em que o Governo abdicou do direito de rescisão, mesmo no caso de manifesta incapacidade da companhia para realisar o trafego com o gráo de regularidade imprescindivel.

Emquanto entre nós se manifesta o divorcio anarchico entre a ordem estagnada e o progresso desordenado, continuam outros paizes a regular com carinho o surto do seu progresso ferro-viario, tão intimamente ligado ao das outras industrias. Como testemunho do que affirmo, para não ir muito longe, tenho sobre a minha mesa de trabalho uma pequena brochura de 333 paginas contendo as leis e regulamentos das estradas de ferro nacionaes argentinas...

« con los agregados y modificaciones *hasta el 1º de enero de 1920*, completado com diversas leyes, regulamentos de medidas unitarias para el tren rodante, exámenes de maquinistas y foguistas, decreto sobre denuncias de infracción a la ley general de ferrocarriles, caja de jubilaciones y pensiones, etc. etc. »

A lei geral argentina de estradas de ferro, datada de 1891, deixa á «Direccion General de Ferrocarriles» importantissimas attribuições que a constituem em *orgão de continuidade* indispensavel para manter a ordem e regerar o progresso. A essa Directoria, immediatamente subordinada ao Ministerio das Obras Publicas, incumbe tambem a fiscalização dos contractos ferro-viarios com gráo notavel de autonomia e, consequentemente, de responsabilidade: approva os horarios dos trens, fixa prazos para celebração obrigatoria de convenios de percurso e de trafego mutuos, autorisa reduções

de tarifas em determinados casos, realiza estudos de novas estradas e propõe a sua construcção, emite parecer sobre todas as propostas ou projectos de estradas de ferro que sejam apresentados ao Congresso ou ao Poder Executivo, quer provenham de particulares, quer de outras repartições officiaes; approva os planos de detalhe, sempre que estes não modifiquem fundamentalmente o projecto geral approvedo; propõe regulamentos e reformas para a construcção e para o trafego das estradas nacionaes e approva os regulamentos das empresas particulares; vela pela uniformidade do material rodante, tendo em vista o percurso mutuo; decide sobre as reclamações contra as estradas nacionaes, determina sobre o minimo do material rodante que taes estradas devem ter em serviço em cada anno; impõe as multas autorisadas por lei; faz a estatistica de todas as estradas de ferro do paiz; intervem nos conflictos entre empregados e empregarios ferro-viarios nos casos de controversia sobre salarios, horas e condições de trabalho, resolvendo-os directamente por meios conciliatorios ou mediante tribunaes arbitraes; organiza o plano geral de viação; executa por conta das empresas concessionarias os trabalhos exigidos pela segurança e regularidade do trafego; manda retirar do serviço locomotivas e carros que não offereçam a necessaria segurança, etc. etc.

Em 1894 approvou o Governo Argentino o importantissimo regulamento geral de estradas de ferro, elaborado pela «Dirección General de Ferrocarriles», no qual já se estipula sobre a limitação das horas de trabalho para os proletarios das estradas (Art. 18 e 18 A) e se torna obrigatoria a concessão de um dia de descanso hebdomadario.

Comparando com o nosso vetusto regulamento de 1857, ainda em vigor, nos vem á idéa uma possante locomotiva moderna em presença daquella que inaugurou o trafego da nossa primeira estrada de ferro.

Segue-se a lei de 1907 (Ley Mitre), completando a lei geral de 1891 sobre concessão de estradas de ferro.

O Governo intervem na modificação das tarifas dentro de determinados limites e reconhece o capital, accções e debentures, sobre o qual é calculada a percentagem de renda permittida.

No anno seguinte (1908) baixou um regulamento especial para a nova lei, tendo por fim, entre outras coisas, estabelecer clausulas relativas á determinação dos capitaes das empresas, excluindo o que se destine ao custeio (explotación) e as emissões que não correspondam a valores reacs. Esse regulamento detalha e determina um exame completo da vida financeira das empresas (cuja séde deve ser obrigatoriamente no paiz), não se computando entre as despesas de custeio as de administração no estrangeiro.

As despesas de fiscalização de construcção, pagas pelas companhias, foram definidas em 1913 pelo regulamento especial de um dos artigos da lei precedente, deixando-se a fixação do *quanto* á «Dirección General de Ferrocarriles», ou melhor, «Dirección General de Vias de Comunicación».

Os artigos de importação, isentos de direitos aduaneiros, estão cuidadosamente relacionados, não deixando lugar ás duvidas provenientes de expressões vagas e varias como as que se observam nos nossos contractos: ha especificações e *croquis* a serem observados nos pedidos de importação de locomotivas, carros e vagões, apresentados á «Dirección General de Ferrocarriles», e tambem quadros de «medidas unitarias» tendentes á padronização do material. Em 1919 decretou-se a lei n. 10.650, que cria a Caixa nacional de aposentações e pensões dos ferro-viarios.

Expondo assim, summariamente, os trabalhos realizados pela nação vizinha e amiga, depois da nossa revolução de 1889, não occulto que tenho

tambem em vista uma nobre emulação no terreno puramente pacifico-industrial, unico que julgo digno das nossas preoccupações de legitimos filhos da civilização occidental no seculo XX.

Os serviços a cargo do Ministerio da Viação e Obras Publicas avultaram de tal sorte, atravez dos tempos, que, em breve, se reconheceu a necessidade da criação de uma repartição especial encarregada da fiscalização das estradas de ferro concedidas; tivemos assim, em 1892, a Inspectoria Geral de Estradas de Ferro, mais tarde supprimida e de novo restabelecida em 1907, sob a denominação de Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, que havia sido precedida de uma Commissão Central de Estudos e Construcção de Estrada de Ferro, de duração ephemera.

Essa Repartição de Fiscalização, mais tarde transformada na actual Inspectoria Federal das Estradas, continuou a viver ao lado da antiga Directoria Geral de Viação, cujo character degenerara, pouco a pouco, em mera dependencia burocratica da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Essa Directoria Geral foi ha pouco supprimida, ao passo que á Inspectoria foram sendo incorporadas diversas estradas em estudos, em construcção e em trafego, o que lhe altera profundamente o primitivo character de repartição meramente fiscalizadora.

Urge, pois, uma reforma radical desta Inspectoria em virtude da qual seja ella officialmente constituida em aparelho regulador e propulsor da nossa expansão ferro-viaria.

Isso é tanto mais urgente quanto o nosso regimen politico-administrativo estabelece a substituição periodica dos presidentes da Republica, o que acarreta a dos ministros de Estado e a dos chefes de repartição.

Assim, a reforma, cuja necessidade V. Ex. proclamou no final da brilhante Introducção do ultimo relatorio desta Inspectoria, deve crear os verdadeiros *orgãos de continuidade*, encarregados da guarda das nossas tradições ferro-viarias, da promoção das reformas e do estudo dos contractos que se hajam de effectuar. Tudo está em preencher os cargos correspondentes com os individuos mais capazes, não só como competencia technica, mas tambem como activo espirito de ordem e reconhecido civismo.

* * *

O regimen economico do futuro será fatalmente caracterizado por uma mais completa e plena liberdade industrial, já então espontaneamente disciplinada por uma doutrina livre e commummente aceita. Emquanto permanecer, porém, a falta de convergencia de idéas e de sentimentos no gráo indispensavel, emquanto campar a anarchia dos espiritos; em uma palavra, emquanto não se estabelecer uma sufficiente convergencia religiosa, no sentido positivo da expressão, — terá o poder temporal de intervir de um modo especial na industria ferro-viaria, pelo seu character mais accentuado de *serviço publico*, como todos reconhecem geralmente, tendo em consideração, por um lado, o monopolio natural e ás vezes legal que lhe é inherente, por outro o direito de desapropriação que lhe é, de necessidade, conferido.

Esse character de *serviço publico*, mais accentuado do que em outras industrias, não impediria o completo dominio da liberdade de acção si os capitães já se achassem sufficientemente disciplinados para reconhecerem plenamente o seu destino social, consequencia da sua origem evidentemente tal.

Não havendo essa disciplina espiritual, torna-se indispensavel, como disse acima, a intervenção continua do Governo, que tem de gradual-a criteriosamente conforme as condições especiaes de cada paiz e de cada povo, attendendo não só ao meio cosmico como ao meio social e moral correspondente.

Entre nós, essa intervenção nunca deixou de existir: o que resta fazer é systematisal-a prudentemente.

Ao passo que nos Estados Unidos da America do Norte essa industria permaneceu na sua infancia inteiramente livre de peias regulamentares, que só mais tarde a larga e triste experiencia mostrou serem indispensaveis, no Brasil, desde os primeiros passos, se fez sentir a necessidade da intervenção do Estado para fomentar o estabelecimento das vias-ferreas, atrahindo os capitaes estrangeiros que nos não buscavam espontaneamente e que para aqui não viriam sem certas garantias de exito.

Começamos pelo regimen do privilegio de zona e da garantia ou subvenção, que associou, desde o começo, o erario publico aos emprezarios de estradas de ferro; promovemos construcções e explorações directas pelo Estado; mais tarde, devido aos pesados encargos resultantes da baixa de cambio e dos pagamentos de juros garantidos em ouro, fizemos a encampação das estradas e, receiosos dos inconvenientes da administração official, enveredamos pelo regimen, talvez menos recommendavel, dos arrendamentos.

A preferencia do novo regimen foi encarada de um modo mais absoluto do que convinha, pois foi traduzida como a condemnação systematica da garantia de juros mesmo para novas concessões, quando é certo que se pôde imaginar diversos regimens de garantia que não encerrem os inconvenientes organicos daquelle que foi condemnado, nem permitam a renovação dos abusos originados na nossa falta de experiencia e na ausencia de um orgão tradicional regulador.

Poder-se-ia ter cogitado de um novo regimen de garantia parcial, que associasse continuamente o concessionario, embora em pequena escala, ás perdas verificadas abaixo da taxa escolhida e, de modo mais amplo, aos lucros excedentes.

A taxa de 27 dinheiros por mil réis para o calculo da conversão da moeda estrangeira em moeda nacional, mesmo quando nesta eram baseados os orçamentos e qualquer que fosse a taxa real do cambio, foi um abuso grave, que poderia ser eliminado em novas concessões, sem acarretar a condemnação do regimen.

Seja como fôr, preferiu-se o arrendamento mediante concorrência publica, e o paiz respirou por algum tempo na doce illusão de que havia encontrado o regimen ideal, em que estaria o erario publico livre de prejuizos indeterminados. Das estradas arrendadas só teria o Thesouro que receber as quotas de arrendamento, ficando os ramaes e prolongamentos a serem executados pelas emprezas arrendatarias.

E' certo, porém, que todos os arranjos falham quando são falsas as basés em que se apoiam. Os defeitos não eram sómente, como parecia, devidos ao regimen de garantia ou aos abusos da administração do Estado.

Como muito bem disse V. Ex., — « Mais do que á incapacidade administrativa se deve attribuir ás condições regionaes do paiz a difficil situação financeira de quasi todas as nossas estradas de ferro ».

As regiões pobres não supportam o pagamento de fretes compensadores, que permitam cobrir as despesas de custeio e remunerar os capitaes investidos na construcção de estradas de ferro; muitas das nossas estradas têm

vivido sem produzir renda sequer sufficiente para se manterem sem *deficit* do trafego, abstracção feita do capital.

Dahi a vantagem da formação de rédes em que as linhas mais fortes supportem as mais fracas, permitindo em toda a sua extensão o fomento das outras industrias. Mas é preciso que as quantidades negativas não annullen as positivas.

Nos contractos de arrendamento, em Pernambuco e na Bahia, como em Minas e no Rio Grande do Sul, marcou-se a taxa progressiva a ser paga ao Governo em função da renda bruta, ao passo que este se reservou, como era necessario, o direito de regular as tarifas de accôrdo com os arrendatarios.

Em breve estabeleceu-se a luta entre os empregados do trafego que pediam a elevação de tarifas e as classes productoras que clamavam pela redução destas como indispensavel ao progresso economico do paiz. As companhias, impedidas de buscar na elevação os proventos que julgavam indispensaveis para a sua remuneração, entraram a descurar a conservação e a renovação das estradas; a situação veio aggravar-se com os effeitos da ultima grande guerra e com a falta de elevação de tarifas numa escala razoavel no momento em que tudo encarecia. Levantaram-se os clamores das classes productoras, aos quaes se alliou o dos empregados das estradas, insufficientemente remunerados. Culminou a tremenda crise actual.

Quanto aos meios de resolver-a, todos se voltam espontaneamente para o Governo Federal e este, ao rever os contractos de arrendamento, sente-se no dever de vir em auxilio das companhias, mediante novos favores, pagando assim, por outra fôrma, o que deixara de pagar durante alguns annos sob a fôrma de garantia de juros.

Não foram executados os ramaes que a « Great Western » se obrigara a construir á sua custa; o estado das suas linhas e do seu material é máo; o das linhas e do material da réde bahiana é pessimo; insupportavel é o estado a que chegou a réde da « Auxiliaire » e o da « Sul Mineira » provoca incessantes clamores.

E como se trata de *serviço publico*, fundamentalmente tal, as companhias se escoram nas clausulas dos seus contractos, nem sempre bem feitos, como já salientei, e, aliadas do tempo e do clamor publico, deixam o primeiro plano ao Governo Federal, que, nas revisões e accommodações, terá frequentemente de pagar os fructos das más administrações das companhias de envolta com prejuizos de outro genero.

Em materia de construcção de estradas, podemos dizer tambem que deu pessimo resultado o regimen das grandes construcções por empreitada e pagamento illimitado em apolices: no Maranhão como no Ceará, no Rio Grande do Norte como na Bahia. Centenas e centenas de kilometros em construcção por conta do Governo, fiscalizados, classificados e medidos metro a metro por meia duzia de fiscaes, só poderam produzir, como produziram, um enormissimo gasto com incalculaveis desperdicios, ainda no fim augmentados pelas indemnizações reclamadas por occasião das rescisões inevitaveis.

Assim, a administração directa e a construcção directa pelo Estado não provaram peor do que o regimen de arrendamento e a construcção por grandes empreitadas.

Em materia do regimen, entendo, pois, que não devemos ser exclusivistas.

Em se tratando de uma região rica, que prometta prompta e segura remuneração, não faltará a iniciativa particular, que pôde e deve ser estimulada pelo Governo mediante certos favores outorgados, mórmente repre-

sentados por concessão de terras marginaes para a colonização; em se tratando de região cujo desenvolvimento precisa ser estimulado pela construção de vias-ferreas que não permittam, durante alguns annos, uma razoavel remuneração do capital empregado, mas que offereçam, com segurança, boas perspectivas no futuro, não vejo razão para não voltarmos ao regimen da garantia de juros, convenientemente modificado.

Mas devo deixar aqui bem patente o seguinte modo de ver: Entendo que sempre que o Estado considere conveniente promover a construção de uma certa estrada de ferro, em vez de se associar a terceiros para tal fim mediante empreitada e arrendamento, o melhor será emprehender elle mesmo a tarefa; em construção terá toda a liberdade de escolher pessoas capazes, para a dirigir com economia, evitando a exploração do erario publico e dos proletarios por empreiteiros gananciosos; na exploração (explotação) de linhas pobres poderá supportar os *deficits* do trafego sem sacrificar a conservação e a renovação da estrada e o desenvolvimento das industrias locais, fonte de rendas indirectas; num e noutro caso melhor poderá guiar previdentemente a necessaria e fatal incorporação do proletariado na sociedade moderna, evitando choques e explosões lamentaveis.

Não ignoro as objecções de todo genero que se levantam contra o Estado-chefe industrial; nem considero ideal o regimen correspondente. Julgo-o entretanto o menos máo nos casos em que o erario publico tem que intervir como *magna pars*.

Os inconvenientes chamados impropriamente de ordem politica podem e devem ser evitados por um governo capaz.

O que é necessario é sermos moderados no agir, medindo as nossas forças e não nos abalanchando de chofre a emprehendimentos por demais vastos, que quasi sempre ficam pela quinta si não pela quinquagesima parte; o que é prudente é dividirmos os encargos com os Estados da Federação; o que é indispensavel é distinguir entre os serviços de administração publica que são parte inherente do mecanismo do Estado e os serviços industriaes provisoriamente a cargo deste.

Nos ultimos deve-se, quanto possivel, approximar a administração publica do typo da administração particular.

« Só assim », como disse Joaquim Murtinho ao prégar outras idéas, « só assim teriamos a rapidez e a precisão, a simplicidade e a energia de acção tão necessarias á direcção de serviços dessa ordem. »

Confiança bem depositada e responsabilidade bem definida, eis o que se me afigura necessario.

Em consequencia, a autonomia dos chefes, a creação de uma caixa especial das estradas, como já existe uma de portos, grande liberdade nas compras e pagamentos e na escolha do pessoal, verbas votadas em globo para todos os serviços de cada administração, sem discriminações de caracter absoluto.

* * *

No ultimo relatorio desta Inspectoria desenhou V. Ex. primorosamente a situação geral das nossas estradas de ferro no meio das difficuldades em que ainda se debatem.

Só me resta apontar as medidas até hoje postas em pratica e as providencias tomadas ou aconselhadas para encaminhar a solução da crise.

Da grande reunião effectuada na Secretaria da Viação, sob a presidencia de V. Ex., em 26 de agosto do anno passado, resultou a nomeação de uma

commissão para estudar o problema dos transportes e propôr a solução que lhe parecesse mais acertada.

Essa comissão, composta dos engenheiros Teixeira Soares, Assis Ribeiro, Chagas Doria, C. Miller e Palhano de Jesus, apresentou a V. Ex., em 22 de setembro seguinte, o relatório que aqui transcrevo:

Illm. e Exm. Sr. Dr. José Pires do Rio, digníssimo ministro da Viação e Obras Publicas.— A Comissão abaixo assignada, nomeada por V. Ex. para propôr as medidas mais convenientes a solucionar a actual crise de transportes terrestres, procedeu a investigações em quasi todas as estradas de ferro nacionaes, e viu confirmados com detalhes numericos os factos apontados nos seguintes periodos da introduccão ao relatório apresentado em julho proximo passado pelo Inspector Federal das Estradas e relativo ao anno de 1918.

Em resumo, as nossas estradas de ferro, todas na dependencia do Governo Federal, e com excepção das de propriedade particular, que servem á região do café, mercadoria que supporta o peso das suas tarifas de resistencia, estão, nesta hora, em verdadeira crise de difficuldades extraordinarias, crise de que só poderão sahir tiradas pela mão justiceira e firme de um governo esclarecido e resolutivo.

Enormes e variadissimas foram as consequencias da perturbação do commercio marítimo nos cinco annos de guerra, durante os quaes a immensa elevação de preço do combustivel e dos materiaes de construcção creou em nossas estradas de ferro a crise de falta de material rodante e do augmento imprevisto do custeio do trafego.

A universal conturbação economica produzida pela guerra apertou, de 1914 para cá, as difficuldades financeiras de nossas principaes companhias ferro-viarias; em 1913, porém, já todas ellas se sentiam enfraquecidas e de todas partiam suggestões relativas á revisão dos contractos.

Nesses conceitos acham-se synthetizadas as principaes causas da actual crise de transportes terrestres.

A ellas convem addicionar a morosidade na importação do reduzido material que as emprezas conseguiam encomendar e bem ainda o augmento da exportação provocada pela alta dos preços dos productos.

Com intuitos patrioticos aconselhou o Governo, em plena guerra, a intensificação das culturas. Esse appello, corroborado pelo valor em alta dos generos produzidos, pelos recursos derramados na zona rural em consequencia da compra de grande quantidade de lenha para supprir o combustivel que deixou de ser importado, e auxiliado ainda por estações favoraveis á lavoura, deu em resultado colheitas abundantes, exigindo transportes immediatos.

Infelizmente não estavam as estradas aparelhadas para attender ao accrescimento rapido de tonelagem, ainda augmentado pelas exigencias de exportação de minerio de manganez e madeiras, reclamados, aquelle pela guerra e estas pela ausencia nos mercados interiores do pinho estrangeiro. Impossibilitada a importação, o resultado foi superfatigar-se o material rodante, obrigado a um transporte superior á sua capacidade normal.

Essa situação cada vez mais se agrava, e o resultado são prejuizos directos para o paiz, pela producção que deixa de ser transportada em tempo e se deteriora, e bem assim pelo desanimo que invadirá os productores, já deprimidos em consequencia da triplice endemia rural que inutiliza grande parte de sua força e energia. Urge, pois, applicar o remedio que corrija este estado de cousas e previna crise ainda mais grave ou, quiçá, a paralyzação de trafego nesta ou naquella zona da Nação.

A prescripção não é muito complexa nem difficil de ser formulada.

Quanto á locomoção das estradas, é necessario importar os accessorios e sobressalentes para concertar o material rodante em serviço ou parado á espera de taes peças; e as machinas ferramentas destinadas a completar as officinas de reparação desse material; importar com a maxima urgencia as locomotivas, carros e vagões, em numero de cerca de 240 locomotivas e 4.250 vehiculos, reconhecidos como necessarios pelas diversas administrações para regularizar o trafego; activar a reparação do material em concerto, augmentando o pessoal operario e fazendo trabalhar esse pessoal, como extraordinario, mais algumas horas em alguns dias.

Quanto á via permanente, que em geral está enfraquecida em consequencia de uma conservação menos cuidada, cumpre intensificar a substituição do material fixo em mão estado, afim de permitir melhor aproveitamento do respectivo material rodante.

O trafego reclama augmento de desvios que facilitem a manobra dos trens e bem assim a construção de abrigos provisórios para o recebimento de mercadorias, maxime nas estações de entroncamento das estradas de trafego mutuo, de modo a evitar que a deficiencia do material em uma das estradas prejudique a outra retendo vehiculos em descarga. Como complemento, cumpriria activar o mais possivel a carga e descarga dos vehiculos, de forma a obter a constante utilização dos mesmos.

Para adquirir esse material e executar taes trabalhos, são necessarios recursos que as companhias não poderão obter nas condições em que se acham. Allegam todas, e parece que com razão, que as suas tarifas de transporte, em geral, não estão nem de accôrdo com o valor actual dos objectos transportados, nem correspondem ao custo do transporte resultante de preço muito elevado para os materiaes de trafego, para mão de obra aggravada pelas reduções das horas de trabalho.

Essa reclamação poderia ser attendida fazendo com que os preços dos transportes fossem estabelecidos por uma comissão regional, ou por uma comissão para cada estrada, representados nessas comissões os respeitaveis interesses em jogo: do Governo, das emprezas e das classes productoras.

Uma vez estabelecida a serie de preços variando de um para outro muito pouco, cada mercadoria seria tomada em cada um dos preços da serie, de modo que, como regra geral, o seu valor no local de procedencia, augmentado do custo do transporte, fosse inferior ao seu valor no local do destino, deixando margem para o lucro commercial, que é o que provoca o transporte.

A comissão revisora deveria reunir-se de tres em tres ou, no maximo, de seis em seis mezes, e fazer as alterações reclamadas com justiça, afim de evitar qualquer exaggero ou deficiencia tarifaria.

Além dessa questão de tarifas, allegam as emprezas que seus contractos, feitos em época anterior e muito diversa da actual, apresentam algumas clausulas que se tornaram incompativeis com as condições resultantes da commoção mundial ultima. Sem uma modificação equitativa dessas clausulas seria impossivel recorrer ao credito para obter os recursos necessarios á regularização dos serviços, nem dispôr de rendas sufficientes para attender, com um bom serviço futuro, ás despesas de custeio em constante augmento.

Parece realmente indispensavel, ou uma revisão nesses contractos, tal que permita ás emprezas uma existencia financeira ao menos sem *deficit* e que autorise a rigorosa exigencia de um serviço rapido e seguro para o transporte, ou uma modificação radical em sua administração após a respectiva rescisão ou encampação.

Em todo caso a revisão de tarifas, bem como a revisão ou rescisão de contractos, como medidas que se impõem para a solução da crise de transportes actual, devem ser acompanhadas de providencias immediatas e urgentes, como a importação de cerca de 240 locomotivas e 4.250 vehiculos reclamados imperiosamente pelo trafego de diversas linhas e bem assim do material de officinas e de concerto para o material rodante actual.

Essa importação é urgente para evitar prejuizos talvez ainda maiores que o seu custo, para a riqueza publica, pela perda, deterioração ou supressão dos productos agricolas que deixam de encontrar meios de transporte.

Para as estradas administradas pelo Governo essa importação será feita directamente pelo Governo. Para as demais estradas, cujo credito, pelas razões acima apresentadas, não o permite fazer directamente sem immediato pagamento, o recurso será fazer o proprio Governo a importação por conta das respectivas emprezas, a quem a distribuiria para ser indemnizada de accôrdo com os recursos de que ellas dispuzessem no trafego.

Respeitados os systemas de engates e suas alturas, o typo de freio e o gabario de segurança, as demais especificações do material poderiam ser identicas para as diversas linhas, procurando-se assim iniciar, tanto quanto possivel, a respectiva uniformização nas estradas nacionaes.

Todo o material a importar do exterior e os serviços complementares reclamados não só pelas estradas administradas pelo Governo, como pelas demais emprezas, pode ser orçado em cerca de 100.000:000:000.

São estas as providencias, Sr. ministro, que se nos afiguram urgentes, afim de resolver um dos mais prementes e importantes problemas da vida nacional.

A commissão tem a honra de juntar os pareceres que por escripto lhe foram dados, bem como as informações e pedidos remettidos pelas diversas administrações ferro-viarias.

Saudações respeitosas.

Peço permissão para transcrever aqui o seguinte:

Memorial apresentado á commissão da crise de transportes terrestres pelo engenheiro
J. Palhano de Jesus

A grande guerra que cessou, de facto, ha 10 mezes, como phenomeno social de alta intensidade não podia deixar de reagir profundamente, como de facto reagiu e reage, em toda a Humanidade.

Dessas multiplas e complexas reacções, nos cumpre aqui encerrar especialmente aquellas que vieram caracterizar a actual situação economica do paiz, aggravando o conflicto entre a industria de transportes e as outras a que ella se prende intimamente e cujos interesses devem ser normalmente harmonicos com os seus: a agricultura, a manufactura e o commercio.

O restabelecimento da indispensavel harmonia entre essas diversas industrias, de modo que o progresso se faça simultaneamente sentir em todas ellas, já era uma exigencia da situação anterior á grande guerra, situação essa em parte dissimulada pela intervenção do Estado na industria dos transportes, considerada legitimamente em certos casos apenas como instrumento destinado a estimular as outras, estendendo, intensificando e ligando a actividade dellas nas vastas regiões de um paiz pouco povoado, como o nosso.

E' claro que esse papel de simples instrumento de progresso das outras industrias deve ser temporario e que a industria de transportes deve normalmente visar, num futuro mais ou menos proximo ou remoto, uma remuneração directa dos capitães nella empregados. Quando se trata de um paiz vastissimo, de população disseminada, como o nosso, essa remuneração directa tem, porém, de ficar adiada, em muitos casos, para época muito afastada e incerta, quando não se torna de todo impossivel dado o traçado escolhido para as linhas de comunicação.

Nestes casos, taes linhas de comunicação só podem ser exploradas por quem disponha de capitães capazes de resistir a um longo empate, buscando as compensações futuras provenientes do desenvolvimento visado das outras industrias e da consequente intensificação do trafego assim tornado remunerador.

E' força reconhecer que, em casos especiaes, só o Estado poderá com segurança e continuidade manter-se neste ponto de vista, pela facilidade que tem na auferição dos lucros indirectos e pela generalidade dos seus interesses que se estendem a todo o paiz.

E' mais facil obter que capitães particulares se applicuem na construcção de certas estradas de ferro, visando os lucros directos resultantes dessa construcção, do que conseguir que aquelles se destinem lealmente á exploração do trafego de estradas incapazes, por muito tempo, de uma remuneração, insufficiente, siquer, para cobrir as despesas de custeio correspondentes.

Entretanto, atraídos pelos lucros de vultuosas construcções, pode-se dar que certos capitalistas se hajam comprometido a arrendar estradas e rédes nas condições figuradas. E nessas condições, o que se dá é o sacrificio dos bens do Estado, porque os arrendatarios tratarão de reduzir ao minimo as despesas das estradas em trafego com sacrificio da conservação da linha e de todo o valioso material que lhes é confiãdo e, em consequencia, com sacrificio dos fins visados pela propria construcção.

Estas considerações nos levam a distinguir entre os diversos regimens de exploração a que estão sujeitas as nossas estradas de ferro:

- regimen de concessões ;
- regimen de exploração directa pelo Estado ;
- regimen do arrendamento ;

e, especialmente, entre o deste ultimo regimen, a distinguir entre as estradas e rédes arrendaveis e as estradas e rédes inarrendaveis.

Estas distincções se tornam imprescindíveis ao procurarmos saber quaes as fontes reaes e variadas da actual crise de transportes terrestres e especialmente ferro-viarios entre nós e quaes os remedios a aconselhar em cada caso particular; pois aqui, como em medicina, podemos dizer que não ha doença e sim doentes. A crise não é molestia de causa unica conhecida, e que possa ser tratada por um medicamento especifico: tal crise já existia, para muitas regiões do paiz, antes da conflagração e o phenomeno geral da grande guerra não produziu o mesmo effeito em todas as nossas estradas, tendo-se tornado até benefico para algumas dellas onde as perturbações não se manifestaram, ou onde se manifestaram apenas fracamente e devido ás reacções de outros elementos do systema.

O anterior desequilibrio economico entre a industria dos transportes e as outras industrias era devido a causas varias e a aggravação do mal foi produzida de modo geral, mas com diferentes intensidades, onde elle já existia.

As consequencias geracs do grande phenomeno, em relação ao assumpto que nos occupa, foram:

a) a cessação de importação do principal material ferro-viario, que só nos podia ser supprido por mercados estrangeiros;

b) o encarecimento dos materiaes de consumo, indispensaveis ao serviço da locomoção e do trafego;

c) augmento de despezas do custeio das estradas e, na maior parte dellas, sacrificio da conservação da linha e principalmente sacrificio do material rodante e de tracção, já de si insufficiente e obrigado a um serviço excessivo;

d) a intensificação da produção e exportação nacionaes, exigindo correspondente augmento de transportes e causando a elevação geral dos salarios e o surto das aspirações proletarias;

e) valorização dessa produção, permitindo um justo augmento de tarifas.

De modo geral, pois, torna-se necessario que o Estado fique autorizado a supprir as estradas de ferro do material indispensavel á regularização do trafego: locomotivas, carros, vagões e machinismos de officinas de reparação, de que algumas se acham e já se achavam singularmente desapparelhadas; e, estudado cada caso especial, a fixar as condições de garantia desse supprimento, podendo rever os contractos ou mesmo rescindil-os ou encampal-os, conforme for julgado mais acertado.

Por occasião de cada solução especial serão revistas as tarifas correspondentes, para o que serão desde já constituídas uma ou mais commissões especiaes, remuneradas pelo erario publico, e que proporão as elevações que se tornarem necessarias em casos urgentes, tendo em vista não só o augmento do custeio do trafego como tambem o pagamento do novo material a adquirir. Dahi a necessidade de comportarem os augmentos de tarifas duas partes distinctas, uma das quaes possa ser revogada livremente pelo Governo uma vez realizadas as sommas necessarias para o augmento do novo material.

Como sabe V. Ex., resolveu o Governo, pouco depois, solicitar do Congresso Nacional uma dupla autorização, que lhe foi concedida, para despende até 50.000:000\$ no aparelhamento das estradas de ferro administradas directamente pela União e para rever, rescindir ou encampar os contractos das estradas arrendadas e garantidas.

Assim aparelhada pela segunda parte da alludida autorização, proseguiu esta Inspectoria no estudo dos contractos a modificar, ao mesmo tempo que organizava uma commissão especial encarregada de estudar e propôr o prompto augmento das tarifas, com o duplo intuito caracterizado no documento acima transcripto.

O estudo da vida accidentada do contracto de garantia de juros da Estrada de Ferro de Tocantins, propriedade da Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, a quasi paralyzação das obras de construcção dessa estrada, o vulto das importancias por ella recebidas do Thesouro sem compensação alguma e, finalmente, as allegações da propria companhia, que declarou inexequiveis os seus compromissos contractuaes, me levaram a propôr a V. Ex. a rescisão do seu contracto.

Posteriormente tive comunicação da suspensão do trafego da estrada, cujos resultados no anno passado foram os seguintes:

Receita	13:871,667
Despeza	266:727,784
	<hr/>
	232:856,117

O contracto da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte foi ultimamente rescindido por accôrdo amigavel, mediante pagamento de indemnização.

Foram elevadas as tarifas da Great Western of Brazil Ry. Cy., para lhe permittirem apparellhar convenientemente as suas linhas, o que infelizmente não produzirá effeito sensivel na proxima safra, não se tendo mostrado solicita a Companhia, como era de esperar, em corresponder aos intuitos do Governo. Houve uma greve do pessoal, do que resultou a paralyzação do trafego por alguns dias; restabelecendo-se, porém, o trabalho com a promessa de melhoria de vencimentos do pessoal logo que fosse ultimada a revisão do contracto da Companhia, que assim conseguiu que tudo ficasse dependente da munificencia do Governo da União.

O anterior augmento de vencimentos, estipulado como uma das condições da ultima elevação de tarifas, não satisfiz ao pessoal operario e nem a esta Inspectoria, que determinou a apresentação de novo quadro onde a distribuição de melhoria fosse mais equitativa e sufficientemente verificavel pela Fiscalização.

A revisão do contracto deverá estar ultimada por estes dias, como sabe V. Ex.

Trata-se de garantir, por meio das tarifas, um rendimento minimo ao capital-debentures e acções da Companhia, reduzindo-se tambem as quotas de arrendamento e desobrigando-a de certos encargos pecuniarios, assim como da construcção de ramaes, que o contracto vigente deixa inteiramente á sua conta.

E' uma formula intermedia entre a garantia de juros e o arrendamento, com a diminuição ao minimo dos riscos do arrendamento.

Por outro lado, toda a réde reverterá ao pleno dominio da União, sem indemnização alguma, no fim do prazo do arrendamento, inclusive as linhas que actualmente pertencem á contractante (354^{kms}, 422) e cuja reversão só se daria mediante o pagamento do capital correspondente, accrescido de 20 %.

Como disse acima, este é um dos casos em que se patenteia o fracasso do regimen de arrendamento, tornando-se a Companhia, com a revisão, uma especie de preposto autonomo do Governo, sem entretanto delle depender inteiramente como se daria com a administração do Estado.

Aggravada a situação financeira da arrendataria e não podendo esta elevar as suas tarifas sem o assentimento do Governo, foi-lhe facil indicar como proveniente dessa falta de assentimento o estado lamentavel de suas linhas e do seu material rodante. Para evitar esse escolho volta-se, por um rodeio, ao regimen da garantia de dividendos minimos.

Foram tambem elevadas as tarifas da Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien, cujo contracto de arrendamento e de construcção foi profundamente modificado por uma revisão já ultimada, que depende do registro no Tribunal de Contas.

Diminiu-se de cerca de 1.000 kilometros a extensão de linhas novas a construir em praso determinado mas, em compensação, foram feitas notaveis concessões em relação ás linhas em trafego, associando-se o Governo nas despezas de obras novas, em 50 % do seu custo, adiantados pelo contractante mediante o pagamento de juros e amortização.

O contracto de garantia de juros da Estrada de Ferro Victoria a Minas foi modificado pelo ajuste firmado entre a Itabira Iron Ore Cy. Ltd., a concessionaria, e o Governo, tendo por fim o estabelecimento entre nós da grande industria siderurgica.

A elevação das tarifas da rêde a cargo de The Leopoldina Railway Cy., Ltd., não pôde ser lovada a effeito pelo Governo da União, por isso que a maior extensão das suas linhas depende dos Governos dos Estados de Minas e do Rio de Janeiro.

Esta Inspectoria promoveu um entendimento com os Governos daquelles dois Estados no intuito de dar unidade aos contractos das diversas linhas a cargo da Companhia, realizando a unificação legal de sua vasta rêde e facultando-lhe os auxilios indispensaveis á sua prosperidade. Proseguiram, com difficuldade, os estudos do complicado problema, quando irrompeu a ultima parede dos empregados da Companhia, que reclamavam augmento de salarios.

Esta Inspectoria, avisada nos ultimos dias anteriores ao movimento, tentou debalde evitar a crise, que mais tarde se resolveu como sabe V. Ex., sendo nomeada uma commissão para examinar a escripta e a situação financeira da Companhia.

Esta commissão, cujos trabalhos proseguem ainda, é presidida pelo Sr. Dr. João Ribeiro, ex-ministro da Fazenda. Della fazem parte representantes especiaes dos dois Governos estaduacs acima mencionados, o inspector federal das Estradas e o chefe interino do 3º Districto, que funciona como secretario.

A' disposição da commissão foram postos dois funcionarios da Fazenda que auxiliam o exame dos livros de escripturação.

Não é facil, entretanto, penetrar no amago da vida financeira de uma antiga companhia estrangeira, cujos chefes e directores residem e agem fóra do Brasil, facto que se verifica igualmente em relação a The Great Western of Brazil Railway, a que acima me referi.

Do exame que se está procedendo resultará a comprovação ou não das allegações feitas pela Companhia, quando se recusou a fazer o reclamado augmento de salarios aos seus empregados.

Foram augmentadas, embora não na escala desejada pela Companhia, as tarifas da S. Paulo Railway Cy. Ltd., (Santos a Jundialhy). A Companhia insiste por novas elevações, cujos pedidos estão sendo convenientemente estudados. De accôrdo com o parecer desta Inspectoria, dignou-se V. Ex. de indeferir o requerimento de novo adiamento, por mais 30 annos, do praso dentro do qual não pode o Governo resgatar a estrada, que goza do privilegio de zona numa faixa de 30 kilometros para cada lado do eixo da linha. A Companhia foi intimada a apresentar os planos para a electrificação do trecho da serra do Cubatão, melhoramento que ella julga indispensavel á regularidade do seu futuro trafego.

A Companhia S. Paulo-Rio Grande obteve um augmento de tarifas com uma taxa especial que lhe permite apparellhar-se convenientemente, em praso determinado, para superar a crise de transportes em suas linhas, mediante obras e aquisições especificadas.

O trafego mutuo entre as linhas dessa Companhia e as da Estrada de Ferro Sorocabana, de um lado, e as da Companhia Auxiliaire do outro, foi muito prejudicado pela insufficiencia de material rodante capaz de dar vasão ao crescente augmento de producção.

Essa insufficiencia, mais accentuada na Auxiliaire, levava essa Companhia a reter em suas linhas por tempo excessivo os vagões pertencentes ás outras duas, sem com isso conseguir normalizar a sua propria situação, por demais precaria, prejudicando os transportes principalmente da região servida pela S. Paulo-Rio Grande.

Os justos clamores desta me levaram, finalmente, a intervir para que a Auxiliaire não continuasse a utilizar-se dos vagões da outra companhia sem o prévio consentimento desta, ficando assim quasi inteiramente suspensa a permuta de material rodante entre as tres companhias.

Baldados foram todos os esforços empregados com pertinacia por esta Inspectoria para regrar a permuta de material evitando os abusos. Tentou-se um accôrdo especial nesse terreno, o qual fracassou devido á recusa peremptoria da Estrada de Ferro Sorocabana.

O trafego mutuo propriamente dito, e que é obrigatorio, nunca foi suspenso, mas ultimamente o accumulo de vagões a descarregar pela Auxiliaire na sua estação de contacto traz novas e mais graves consequencias.

Fundamentalmente, a situação é devida ao lastimavel estado da Auxiliaire, onde é pessimo o estado da linha, e do insufficiente material de que dispõe, e onde campeia a indisciplina.

O Governo do Rio Grande do Sul, premido pela necessidade de desafogar a producção asfixiada do Estado, promoveu um accôrdo em virtude do qual a União encamparia o contracto de arrendamento da Auxiliaire, cuja rêde passaria a ser administrada pelo Estado mediante a divisão da renda liquida apurada entre este e a União.

Proseguiram os estudos e combinações relativas á rêde Sul Mineira, cuja situação continúa precaria.

O Governo rescindiu o contracto da Estrada de Ferro de Goyaz, que passou a ser administrada pelo Estado, ficando a secção de Formiga a cargo da Estrada de Ferro do Oeste de Minas e a secção de Araguay, com o nome de Estrada de Ferro de Goyaz, a cargo desta Inspectoria.

Proseguiram os estudos relativos á medição final da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, dependendo o accôrdo final, que terei de propôr a V. Ex., de uma consulta feita pelo representante da Companhia aos seus directores no estrangeiro.

São estes, Sr. ministro, resumidamente, os principaes factos occorridos nas estradas sujeitas á fiscalização desta Inspectoria.

A' sua directa administração se acham actualmente entregues as seguintes estradas:

Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias, com 100 kilometros em trafego provisorio e 271 em construcção. Até o fim do corrente anno será inaugurado o trafego desde o canal dos Mosquitos até Caxias.

Estrada de Ferro Central do Piauí com 90 kilometros em construcção.

Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró com cerca de 30 kilometros em construcção.

Estrada de Ferro de Borborema a Picuí, em construcção.

Estrada de Ferro Central da Parahyba, em estudos.

Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, em construcção e em estudos. A construcção attinge actualmente o kilometro 40, de Petrolina, e a locação o kilometro 144.

Estrada de Ferro de Goyaz, em trafego e em construcção.

Estrada de Ferro de Piquete a Itajubá, em construcção.

Estrada de Ferro de Santa Catharina, em trafego.

Estrada de Ferro do Rio Negro a Caxias, cujos estudos e projectos se acham concluidos.

* * *

V. Ex. ha de desculpar, Sr. ministro, as falhas deste trabalho que, como é de praxe, constitue apenas um resumo antecipado do relatorio completo, cujo feitto precisa tambem ser melhorado de modo a facilitar as comparações e deducções a que se devem prestar os trabalhos desta natureza.

A imprescindivel e urgente reforma da Inspectoria permittirá ainda attender a esta necessidade e sanar o mal que se traduz no grande atrazo com que são publicadas as nossas estatisticas, que assim perdem o principal de sua efficacia.

Não terminarei sem pedir permissão para expressar aqui a minha gratidão pela confiança com que me tem honrado V. Ex. e pela dedicação e zelo com que têm procurado auxiliar-me a corresponder a essa confiança excellentes companheiros e trabalho, que honram o functionalismo publico.

Saúde e fraternidade.

J. Palhana de Jesus,

Inspector.

Rio, junho de 1920,

INTRODUÇÃO DO RELATORIO DE 1920

Sr. ministro

Coherente com o que tive oportunidade de expôr na Introdução do relatório correspondente ao anno de 1919, preocupado com o estabelecimento de uma unidade e continuidade de vistas menos imperfeitas no que concerne á viação terrestre do Brasil, organizei e propuz a V. Ex. as bases de uma reforma geral capaz de impôr a esta Inspectoria o character de órgão central regulador de nossa expansão ferro-viaria, fonte de onde emanarão systematicamente indicações dos preceitos geraes a adoptar e dos principios a estabelecer nos contractos e na legislação geral, de accôrdo com a experiencia do passado e os progressos realizados na industria.

Não bastará certamente para solução deste complicado problema de natureza social a approvação de uma reforma de regulamento, mesmo quando tivesse sido delineada por espirito mais lucido e experto. O mal que muitos reconhecem e de cujas consequências todos se queixam, neste particular e em muitos outros — a falta de sufficiente convergencia e continuidade de esforços bem dirigidos —, é fundamentalmente resultante do estado geral de divergencia dos espiritos, no meio de uma longa e agitada revolução; estado de espirito que as leis e regulamentos não podem fazer cessar e cuja cura depende da lenta regeneração das idéas e dos costumes.

Mas, si não se pôde e nem está nas mãos de ninguem fazer cessar promptamente esta causa natural e fundamental de falta de convergencia, nem por isso se pôde prescindir do conveniente estabelecimento de órgãos destinados a satisfazer como for possível as necessidades da ordem e do progresso geraes; necessidades que devem ficar focalizadas nos regulamentos, que assim põem os problemas a resolver e estimulam a sua solução. E' preciso, porém, não perdermos de vista que o essencial, como sabe V. Ex., é preencher os cargos com os individuos mais capazes, não só como competencia technica e intellectual, mas tambem como activo espirito de ordem e de devotamento ao interesse publico.

Sem isso os melhores planos ficam totalmente inefficazes, pois que na construcção de um grande edificio o exito do empreendimento requer não só um projecto bem concebido, mas tambem o emprego de material de boa qualidade.

Não me arrependo do esforço e tempo que tenho empregado no procurar o estabelecimento de novas bases, e mais solidas, para a solução do problema geral da nossa viação terrestre, no meio das preocupações mais energicas dos casos particulares a resolver e numa época, como esta, de graves perturbações.

Sinto que, assim agindo, procuro ceder simultaneamente ás solicitações, igualmente prementes, do presente e do futuro; aquellas de natureza mais particular; estas de ordem mais geral, que tendem a evitar, quanto possível, a reprodução dos mesmos embaraços que hoje nos assoberbam.

Foi com este pensamento que tracei o referido plano de reforma, em cuja justificação especial penso ter provado que attendi ao principio de economia — bem entendida, visando outrossim alcançar um tratamento equitativo para os funcionarios desta Inspectoria, em presença dos de outras repartições congêneres, mesmo de importancia inferior.

E em tudo não fiz mais do que seguir as pegadas de V. Ex., como patenteiam as introduções aos relatorios anteriores.

As linhas e rédes ferro-viarias arrendadas, de propriedade da União, continuaram em má situação durante o anno de 1920, apesar dos esforços empregados pelo Governo para auxilia-las a erguer-se do *ponto morto* a que todas tinham sido arrastadas por circumstancias geraes e especiaes de ordem economica, agravadas pela crise mundial consequente da grande guerra; isso pondo de lado os erros dos arrendatarios e os do Estado.

A desvalorisação da borracha da bacia do Amazonas no mercado mundial foi a principal causa da aggravação da situação economica da longinqua Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cuja administração, por outro lado, não se tem mostrado solícita em promover as soluções opportunas do seu problema de transportes, intimamente ligado aos interesses nacionaes e internacionaes, que exigiram a construcção da estrada.

A manutenção de tarifas que de ha muito se tornaram prohibitivas e que, em regra, não devem ser alteradas sinão de accôrdo com a Companhia arrendataria, — tem provocado um phenomeno verdadeiramente estranho, que passo a caracterizar baseado em informações emanadas da fiscalizaçào local:

A corrente de exportação da região limitrophe da Bolivia desviou-se em grande escala da estrada de ferro, para procurar a via fluvial Acre-Purús-Amazonas, acarretando um desvio correspondente na corrente de importação, que aproveita as viagens de retorno, na navegação daquelles rios e na estrada de automoveis que liga o Beni ao porto boliviano de Cobija, fronteiro a Brazilia, no Napury. A economia realizada nos fretes explica a preferencia dada a um trajecto muito mais longo, demorado e trabalhoso, do que a via Madeira-Mamoré; e a Fiscalizaçào avalia em cerca de 3.000 toneladas o *quantum* das mercadorias, de exportação e de importação, a que a estrada de ferro deixa assim de attender.

A eliminacção das cachoeiras do Madeira e do Mamoré pela estrada não tem conseguido assegurar a preferencia da via amazonica, nem sequer para a zona boliviana, que se desenvolve na outra margem dos rios a curta distancia da estrada.

A navegação do rio Mamoré, que se effectua durante todo o anno de Guajará-Mirim para cima, parece deveria tornar tributaria da nossa estrada de ferro todo o sertão boliviano servido por essa navegação e ainda a região

lindeira cortada pelo baixo Guaporé. Entretanto, as correntes commerciaes se estabelecem de preferencia para Cochabamba, onde vêm ter os productos importados pelo porto de Mollendo, no Perú, e pelos portos chilenos de Arica e Antofogasta, todos tres ligados por estrada de ferro áquella cidade boliviana ; ou ainda para Santa Cruz de la Sierra, para onde se dirigem productos importados pelos portos do Rio da Prata, percorrendo assim vastas extensões em carro de boi ou em costa de burro.

De Cochabamba ou de Santa Cruz buscam, ainda por aquelles meios primitivos de transporte, a navegação do alto Mamoré, de onde descem para a região vizinha da nossa estrada de ferro.

Diz a Fiscalização que esta situação se tem modificado algum tanto em proveito da Estrada, a partir de fins de 1919, graças á acção da «The Madeira-Mamoré Trading Company», empreza commercial constituída em Londres com capitaes inglezes e belgas, que se suppõe dirigidos pelo mesmo grupo de capitalistas interessado na exploração da estrada.

Entretanto, para alcançar Riberalta, ha mercadorias que entram pelos citados portos do Pacifico ou do Prata, vêm a Cochabamba ou Santa Cruz, como dissemos, descem o alto Mamoré, desprezam a estrada do ferro em Guajará-Mirim, vencem em batelões ou em costa de burro, por varadouros, sete cachoeiras abaixo daquelle porto, chegam a Villa Bella na confluencia do Beni (kilometro 313 da estrada) e sobem este ultimo rio em vapores e lanchas.

De ha muitos annos vem a Inspectoria empregando esforços no sentido de conseguir a conveniente modificação de tarifas, capaz de influir neste estado de coisas, que necessariamente concorre com a desvalorisação da borracha para fomentar a emigração calamitosa da população brasileira da região servida pela estrada. Neste particular alguma coisa já foi conseguida ultimamente, a titulo precario, em relação ao barateamento das tarifas de certos generos de primeira necessidade ; e neste momento está sendo ultimado aqui o accôrdo para a revisão geral, que espero em breve poder submeter á approvação de V. Ex.

Quanto á medição final desta estrada, cujo demorado processo ainda não foi ultimado, devido a grandes divergencias entre os calculos da Companhia e os do Governo, tive a honra de sujeitar ultimamente á apreciação de V. Ex. um projecto de ajuste, acceito pela Companhia, pelo qual a avaliação final dos trabalhos será submettida a arbitramento, entre os limites de 41.412:098\$869 e 47.451:345\$264, além da quantia apurada em libras, que é de £ 1.001.000-0-0.

As medições provisórias, já pagas, montam a 45.162:520\$400, além da mencionada quantia em libras.

Os contractos de arrendamento das importantes rêdes ferro-viarias, a cargo da «Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien» (Sergipe, Bahia e Minas Geraes) e de «The Great Western of Brasil Railway Company Ltd.» (Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagóas), foram revisitos em virtude, respectivamente, dos decretos n. 14.068, de 19 de fevreiro, e n. 14.326, de 24 de agosto de 1920, tendo-se em mira facilitar a normalização da precaria vida financeira das duas companhias.

Na primeira das alludidas revisões ficou estabelecida a igual participação do Governo nas despesas de obras novas, fixas, que concorram para va-

lorisação do proprio nacional ; na segunda fez-se a aquisição de 354 kilometros de linhas que, fazendo parte da rêde, eram entretanto de propriedade da Companhia, sem reversão a titulo gratuito ; na primeira reduziu-se de modo muito sensível a grande kilometragem das novas linhas, que o Governo se compromettera a construir em praso fixo, por intermedio da Companhia ; na segunda promoveu-se a construcção de diversos prolongamentos, a serem pagos com o producto de apolices da dívida publica.

Em ambos os casos foi prevista, como era necessario, a reducção das quotas de arrendamento.

A' «Great Western» concedeu o Governo, de maio de 1919 até hoje, tres successivos augmentos de tarifas, sendo : um variavel de 10 a 20 % em 2 de maio, um de 20 % em 22 de dezembro de 1919 e o ultimo de 10 % em 5 de janeiro do corrente anno.

O augmento médio total importa em cerca de 50 %.

A renda liquida da rêde nos tres ultimos annos passou de 1.235 contos, arredondadamente, em 1918, a 2.850 em 1919 e a 3.303 em 1920.

Alguns poucos melhoramentos foram realizados nas linhas (que ainda muito deixam a desejar), de accôrdo com o estipulado na portaria de 22 de dezembro de 1919 ; em virtude de cujas exigencias, assegura a Companhia que fornecerá, durante o segundo semestre do corrente anno, os trilhos e superestructuras, locomotivas e carros, que se obrigou a importar em curto praso e que já adquiriu.

Entretanto a queda do cambio veio diminuir o poder acquisitivo dos 40.000 contos destinados a essas aquisições e melhoramentos, reduzindo por outro lado a renda liquida, ouro, cujo augmento visou o Governo proporcionar com as elevações de tarifas.

Na rêde Bahiana ainda se verificou um *deficit* de cerca de 1.160 contos, apesar do augmento de tarifas concedido por portaria de 18 de novembro de 1919. Os serviços do trafego melhoram sensivelmente graças aos esforços empregados pela Companhia, que manifestou certa actividade na substituição de dormentes e na reparação do material. Em consequencia diminuíram as reclamações relativas a irregularidades nos transportes.

As novas construcções proseguiram morosamente, tendo-se elevado a 4.828:976\$474 as medições realizadas em 1920, mas isso graças a ter sido medida e avaliada nesse periodo grande parte dos trabalhos do anno anterior.

* * *

Por força dos decretos n. 14.222, de 18 de junho, e n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920, foram rescindidos, respectivamente, os contractos de arrendamento das outras duas grandes rêdes ferro-viarias, que a União possui no sul do paiz : a Rêde da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, que estava arrendada á « Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil » e a Rêde Sul Mineira, que se achava a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras.

Os arrendamentos foram transferidos, respectivamente, ao governo do Estado do Rio Grande do Sul e ao de Minas Geraes, mediante ajustes que serão completados pela revisão conveniente dos contractos. Em ambos os casos ficou estabelecida a igual repartição da renda liquida, entre a União e o Estado arrendatario, obrigando-se este a applicar, no melhoramento das estradas, fortes capitacs reclamados pelo máo estado de conservação e do aparelhamento dellas. Em consequencia do ajuste de revisão do contracto

da Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiroas, a União entrou na posse immediata da Estrada de Ferro Sapucahy e de outras pequenas linhas (688 kilometros).

As duas operações custaram o desembolso de 200.000.000 de francos belgas, no Rio Grande do Sul, e de 39.680 apolices de 1:000\$, em Minas.

Na rêde do Rio Grande do Sul a situação financeira peiorou sensivelmente em 1920, cujo exercicio accusa um *deficit* de quasi 3.000:000\$ contra um saldo de 1.383:000\$, arredondadamente, em 1919; o que se deve attribuir principalmente ao augmento de despesa na verba « Pessoal », augmento que foi de mais de 2.300:000\$ em relação á despesa correspondente em 1919. A receita teve um pequeno decrescimo de cento e tantos contos.

Aquelle grande augmento se effectuou á revelia do Governo Federal, que, nos termos do antigo contracto, a ser revisto, não é ouvido no que respeita o quadro do pessoal.

A previsão do assignalado *deficit* concorreu, necessariamente, para o Estado arrendatario pedir o notavel augmento das tarifas, que lhe foi concedido por portaria de 3 de fevereiro do corrente anno.

— A rêde Sul Mineira apresentou um saldo de cerca de 2.200:000\$, incluídas as linhas que estão a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

* * *

Das outras linhas arrendadas, a principal é a Estrada de Ferro do Paraná, a cargo da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, contando-se ainda neste numero a Estrada de Ferro D. Thereza Christina, a cargo da Companhia Carbonifera de Araranguá, o prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá e a Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja.

A primeira, que participou do augmento de tarifas concedido por portaria de 12 de abril de 1920 para a rêde de que faz parte, apresentou um saldo arredondado de 3.711:000\$, do qual contribuiu para o erario publico com a quota de arrendamento de 2.648:619\$513, superior á de 1.500:000\$ que vinha sendo paga desde 1915; a segunda, cuja receita não pôde ser sensível ao augmento de tarifas, concedido já no fim do anno (em 17 de novembro), apresentou um pequeno *deficit* provisorio de cerca de 30:000\$, o qual deve desaparecer, logo que se conclua a apuração do resultado do trafego provisorio do ramal de Araranguá.

Na terceira, de pouco peso economico, fez-se a medição final da empreitada de construcção, nos termos do aviso n. 198, de 30 de abril de 1920, sendo apurado o custo total de 2.221:188\$723 e a extensão de 65^{km} 939.

A Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, como a de Quarahim a Itaquy, de que é prolongamento, continúa em pessimas condições de conservação. Ambas as estradas accusaram *deficit*, respectivamente, de 53:000\$ e de 83:000\$, approximadamente.

* * *

Dentre as poucas estradas que ainda gosam de garantia de juros da União salientam-se, pela sua importancia, a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, a Estrada de Ferro de Victoria a Minas, dois ramaes da Estrada de Ferro Sorocabana e um da Estrada de Ferro Mogyana.

Na primeira, unica em que a crise de transportes se fizera sentir com intensidade, a situação melhorou consideravelmente devido á diminuição da exportação de madeiras, resultante da modificação do mercado correspondente.

Em consequencia entrou a normalizar-se o trafego em toda a rêde, tendo melhorado tambem as relações de trafego mutuo com a rêde do Rio Grande do Sul, graças ás acertadas providencias promovidas pelo novo arrendatario desta.

O producto da taxa adicional, instituida pela portaria de 12 de abril de 1920, tem permitido a Companhia cuidar da realização de varios melhoramentos, tanto nas linhas arrendadas como nas que gosam de garantia de juros.

O movimento financeiro destas accusou um pequeno *deficit* inferior a 29:000\$000.

As duas linhas distinctas que constituem a Estrada de Ferro de Victoria a Minas, a de Victoria a Itabira e a de Curalinho a Diamantina apresentaram um *deficit* de 233:000\$, approximadamente.

De conformidade com o decreto n. 14.460, de 11 de maio de 1920, foi celebrado com a « Itabira Iron Ore Company Limited » um importante contracto relativo á industria syderurgica, em consequencia do qual ficam alteradas, em parte, algumas das clausulas do contracto da Victoria a Minas.

A' « Itabira Iron Ore Company Limited » deu-se concessão, sem privilegio de zona, para construir duas linhas ferreas que constituem prolongamento e ramal da Victoria a Itabira, estabelecendo-se um vantajoso accôrdo especial para o trafego de minerios e productos syderurgicos.

Pelo decreto n. 14.452, de 3 de novembro de 1920, resolveu o Governo a encampação da Estrada de Ferro de Curalinho a Diamantina, que será incorporada á Estrada de Ferro Central do Brasil, mediante o pagamento de 7.000 apolices da divida publica.

As duas importantes linhas federaes da Estrada de Ferro Sorocabana produziram saldos num total de cerca de 2.000:000\$000.

A linha de Jaguára, da Estrada de Ferro Mogyana, produziu um *deficit* de 14:000\$000.

* * *

Das outras linhas de concessão federal convem fazer especial referencia ás que estão incorporadas á importante rêde da « The Leopoldina Railway Company Limited », e rapida menção á Estrada de Ferro Santos a Jundiahy e tambem á Estrada de Ferro Paulista, hoje sob a inteira jurisdicção do Estado de S. Paulo, pela transferencia que lhe fez a União dos seus direitos e obrigações firmados em *contractos*, relativos áquella estrada.

— Como já tem sido assignalado por varias vezes, cabe ao Governo da União fiscalizar apenas algumas das linhas que compõem a vasta rêde da « Leopoldina », linhas que, sommando menos de 1/3 de extensão de toda a rêde, constituem malhas separadas desta.

As linhas restantes estão sujeitas, separadamente, á jurisdicção do Estado de Minas e á do Estado do Rio de Janeiro.

São, portanto, tres governos distinctos a regular as tarifas, os horarios e as instrucções, não da rêde, mas de determinadas partes constituintes desta.

Ora, como é sabido, a constituição de diversas linhas ferreas, ligadas entre si em uma rede unica, para produzir os seus principaes fructos deve permittir estender-se a toda a região servida um tratamento desigual mas equitativo: pela adopção das tarifas provisórias de protecção, não remuneradoras, e pelo maior alcance dado ás tarifas differenciaes. Estabelecida assim, em maior escala, a solidariedade entre os elementos fortes e os elementos fracos da rede, torna-se possível a estes uma vida mais desafogada, que permita o desenvolvimento das regiões a elles ligadas e uma futura metamorphose em elementos productivos, capazes de concorrer directamente, por sua vez, para as despesas communs, com vantagens para todos.

Mas á rede da « Leopoldina » falta unidade, sob este ponto de vista, o que tem concorrido para prolongar as suas excepçõaes difficuldades financeiras, resultantes fundamentalmente das condições technicas de suas linhas em face do valor mercantil dos principaes productos a transportar, mas, por outro lado, extremamente aggravadas pelas reacções da grande guerra nos preços correntes, em presença da permanencia de tarifas que se acham em vigor ha mais de 20 annos.

O opportuno exame e alteração dessas tarifas foi dificultado pela falta de unidade do órgão regulador, representado pelos tres governos acima indicados; e a Companhia tem encontrado, em consequencia, insuperaveis difficuldades para regular convenientemente os seus serviços.

Urge unificar a fiscalização da rede e refundir em um só os contractos anachronicos, relativos ás diversas linhas constituintes.

Material e administrativamente a rede é una, os carros e locomotivas circulam indistinctamente em todas as estradas, como convém; a isenção de direitos alfandegarios se estende tambem á quasi totalidade das linhas estaduais.

Esta Inspectoria tem auxiliado quanto póde a V. Ex. na solução deste importante problema, mas ainda não foi possível encontrar-se uma formula que concilie todos os interesses em jogo.

Dada a diminuição da produção do café na região servida pela « Leopoldina » e o augmento de outros productos que foram muito valorizados pelas reacções da guerra, a tenaz manutenção das tarifas de 1909 produziu, como consequencia, que quanto mais avulta a tonelagem transportada, tanto mais diminue a renda liquida.

A situação financeira da Companhia nunca foi prospera, pois que o dividendo médio distribuido nos 21 annos de sua existencia regulou 3,46 %, com um maximo de 4,5 % em 1907. De 1914 para cá, porém, os dividendos têm oscillado entre 0 e 1,5 %, com uma média de menos de 1 %, o que tem impossibilitado a Companhia de levantar os novos capitales exigidos pelo desenvolvimento do trafego e melhoramento de suas linhas.

Apezar de tudo, é de justiça reconhecer que a Companhia se tem esforçado para manter o justo renome de empresa bem organizada, de que gosa entre as pessoas competentes que conhecem os seus serviços e as suas difficuldades.

Os seus accionistas enviaram ao Brasil um representante, com plenos poderes para resolver a insupportavel situação actual; e nesse sentido proseguem os entendimentos.

* * *

Para evitar uma futura e prevista crise de transporte na Estrada do Ferro de Santos a Jundiáhy, a cujo trafego se ligam intimamente os vites

interesses da prospera industria do Estado de S. Paulo e regiões circumvisinhas, se vem de ha muito cogitando na substituição da tracção a vapor pela tracção electrica na serra do Cubatão, melhoramento que se deve estender, já agora, a toda a linha, tendo-se em consideração, além do mais, que a Estrada de Ferro Paulista, prolongamento da precedente, já está em actividade para introdução da tracção electrica; exemplo que certamente não tardará em fructificar em um paiz onde abundam as quedas d'agua, e em cuja economia tanto pesa a importação de hulha estrangeira.

A solução do problema da «S. Paulo Railway» está dependente de um entendimento, já iniciado com o Governo, para a reabertura da conta de capital da Companhia.

As tarifas desta estrada foram duas vezes augmentadas, a partir de dezembro de 1909, em obediencia ao disposto no contracto, que torna obrigatoria tal elevação desde que os dividendos desçam abaixo de 7 %.

O movimento financeiro de 1920 accusou um saldo de 6.562:569\$630, não incluidas as despezas na Inglaterra.

A electrificação da Paulista foi resolvida em consequencia de minuciosos estudos, experiencias e comparações, que permittiram a segura previsão de avultada economia nas despezas de custeio, além do augmento consideravel da capacidade do trafego. Esse exemplo servirá certamente de estímulo para outras empresas capazes de garantir, congregadas ou isoladas, um sufficiente consumo de energia, pois é um melhoramento de incontestavel valor no ponto de vista economico, não só em face da allictiva situação creada pelo alto preço do carvão de boa qualidade, como tambem em presença das condições technicas de muitas das nossas estradas: pessimas para a tracção a vapor mas optimas para a tracção electrica.

* * *

A decretação de caducidade da concessão da Estrada de Ferro Tocantins (decreto n. 14.369, de 21 de setembro de 1920) veio fazer cessar o *onus* infructifero da garantia de juros, que vinha pesando no erario publico desde os primeiros annos do regimen republicano, deixando-se entregue á sua propria sorte, como convinha, companhia que, após dilatados annos de existencia, numerosas prorogações de prazo e reformas de contracto, suspendera a construcção e o trafego da estrada, declarando-se incapaz de cumprir as suas obrigações contractuaes; da mesma sorte, a rescisão do contracto de arrendamento e de construcção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte exonerou a União de maiores prejuizos decorrentes da execução de um traçado, cujas condições technicas exigiam altissimo dispendio, sem compensação possivel na exploração do trafego de uma região pobre do interior.

Esta estrada passou a ser administrada por esta Inspectoria, assim como a Secção de Araguay, da Estrada de Ferro de Goyaz, cujo contracto de arrendamento foi declarado caduco pelo decreto n. 13.963, de 6 de janeiro de 1920, á vista das irregularidades chronicas constatadas no serviço. A chamada Secção de Formiga foi incorporada á Estrada de Ferro Oeste de Minas.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, em 1920, accusou um *deficit* de perto de 300 contos e a Estrada de Ferro de Goyaz (antiga Secção de Araguay) um *deficit* de pouco mais de 140 contos.

Nesta, apesar de insuperaveis difficuldades provenientes das demoras e falhas de distribuição dos creditos, foram sensivelmente melhoradas as con-

dições do trafego, graças ao cuidados dispensados á reparação do material e das linhas encontradas em muita máo estado.

A construcção do prolongamento proseguiu mui lentamente devido aos mesmos insuperavéis embaraços, mas ainda assim poude a administração entregar ao trafego, em 1º de maio do corrente anno, mais 22 kilometros de linha que se achavam em abandono no ramal de Catalão.

Na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte os trabalhos de construcção estiveram paralyzados á espera de que se effectuassem os estudos comparativos de dois traçados, para decidir si mais vale proseguir o de Curraes Novos com outras condições technicas ou voltar ao de Angicos, abandonado pela Companhia com muitas obras realizadas.

Estudou-se tambem um traçado para attingir a esplanada Silva Jardim, em Natal, onde estão construidas a estação, officinas e depositos da estrada.

* * *

Na Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias, igualmente sob a administração desta Inspectoria, foram inaugurados em 1920 mais 234,352 kms. e em março do corrente anno os restantes 38,300 kms. Tendo sido resgatada (decreto n. 14.589 - A, de 30 de dezembro de 1920) a pequena Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, com 78 kms., foi ella incorporada á precedente, constituindo-se assim a Estrada de Ferro de S. Luiz e Therezina, com 450,652 kms., destinada a completar a ligação ferro-viaria directa, S. Salvador da Bahia — S. Luiz do Maranhão.

O trafego provisorio da estrada se resentiu muito dos efeitos da rigorosa estação pluvial do corrente anno, e dos embaraços causados pela solução de continuidade do canal dos Mosquitos, cuja ponte, de urgente e difficil construcção, deverá ser contractada, ainda no corrente anno, mediante concurrencia administrativa já aberta entre empresas idoneas da Europa e da America do Norte.

* * *

Sob a administração desta Inspectoria se encontram ainda a Estrada de Ferro Central do Piauhy, a Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, a Estrada de Ferro de Piquete a Itajubá e o prolongamento da Estrada de Ferro de Cruz Alta a Porto Lucena, todas em construcção; e a Estrada de Ferro de Santa Catharina, em trafego.

Em todas as construcções tem esta Inspectoria luctado com grandes difficuldades, provenientes das demoras e falhas da distribuição de creditos e de falta de numerario nas delegacias; o que traz perturbação e encarecimento do serviço, a par de grande augmento de trabalho na administração central, sempre preocupada com este assumpto.

Na Central do Piauhy (antigo ramal de Amarração a Campo Maior) foram entregues ao trafego provisorio, em 19 de novembro de 1920, os primeiros 26 kilometros. E é com satisfação que aqui assignalo esta data, em que todos os Estados do Brasil, bem ou mal, ficaram providos de estrada de ferro em trafego. Ao completarmos o nosso primeiro seculo de independencia politica, apenas o Territorio do Acre se apresentará sem nenhum kilometro de estrada servida por locomotiva a vapor.

Em janeiro do corrente anno de 1921, a Estrada de Ferro Petrolina a Therezina fez correr o trem de lastro nos seus primeiros 20 kilometros a partir

da margem do S. Francisco, devendo a ponta dos trilhos attingir, em breve, o kilometro 61.

Na Estrada de Ferro de Piquete a Itajubá estão em vias de conclusão os 38 kilometros que vão até Soledade ; devido a isso, foi reduzida convenientemente a commissão constructora. Na Estrada de Ferro Cruz Alta a Porto Lucena proseguem lentamente, com pequenas verbas, os trabalhos de construcção a cargo do 1º Batalhão Ferro-Viario, devendo os trechos já em trafego, até o kilometro 109 (Santo Angelo), ser incorporados definitivamente á rêde de viação do Rio Grande do Sul, conforme ficou deliberado por aviso de 1 de fevereiro do corrente anno.

A pequena Estrada de Ferro de Santa Catharina accusou um *deficit* de cerca de 32 contos de réis.

* * *

Nas denominadas «linhas do carvão» e no ramal de Paranapanema, que estão sendo construidos por empreitada e por conta da União, no Paraná e Santa Cotharina, despenderam-se as seguintes quantias em 1920 :

Paranapanema	1.434.301\$550
Rio do Peixe.	1.156.614\$577
Araranguá	851.299\$591
Urussanga.	854.524\$491

Por iniciativa da respectiva Commissão Fiscalisadora operaram-se, com grande economia, algumas modificações de traçado na linha do Rio do Peixe, do que resultou a vantajosa suppressão do ramal de Barra Bonita, cuja mina será servida directamente pela mesma linha que vai ter á daquell'outra denominação.

A limitação das verbas e as difficuldades do mercado têm difficultado a acquisição de material fixo e rodanté para estas estradas.

Em consequencia, esta Inspectoria mandou transportar do Rio Grande do Sul para as linhas de Araranguá e Urussanga 3.396 toneladas de trilhos e accessorios pertencentes á União, e que alli estavam a estragar-se sem emprego, devido á renovação do contracto da Empresa Constructora do Rio Grande do Sul, para a construcção de cujas linhas haviam sido importadas ; por outro lado firmou-se um accordo com o Governo do Paraná para cessão de 1.500 toneladas de trilhos usados, de 25 kgs. por metro, que aquelle Estado havia adquirido anteriormente dos retirados da rêde Paraná — Santa Catharina, material este que vae ser agora empregado na linha do Rio do Peixe.

Ainda ligada á exploração do carvão nacional, tenho a mencionar a Estrada de Ferro do Jacuhy, adquirida por encontro de contas no anno passado, mas cujo recebimento ainda não pode ser ultimado devido a algumas duvidas surgidas quanto ao inventario, e sobre as quaes estou aguardando esclarecimentos pedidos á companhia interessada.

* * *

Em virtude do decreto n. 14.006, de 14 de janeiro de 1920, firmou-se em 15 de março do mesmo anno o termo de renovação do contracto da Empreza Constructora do Rio Grande do Sul, ficando a empreiteira obrigada a concluir, a *forfait*, os primeiros 53 kilometros da linha de Basilio a Jaguarão,

o trecho de S. Sebastião a D. Pedrito da linha de S. Sebastião a Sant'Anna e os primeiros 57 kilometros da linha de Alegrete a Quarahy.

Os trabalhos devem ser reincentados em breve, visto depender o seu inicio do pagamento dos materiaes fornecidos e das obras já executadas, cuja medição final só poude ser ultimada no corrente anno.

* * *

Para terminar a serie de referencias aos diversos serviços a cargo desta repartição, resta-me dizer que, em consequencia de deliberação tomada por aviso n. 474 de 10 de agosto de 1920, foram suspensos os trabalhos de estudo e de construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró, sendo dissolvida a respectiva commissão; que foram ultimados os estudos relativos á Estrada de Ferro do Rio Negro a Caxias, cujo projecto accusa a extensão total de 763,656 kilometros e um orçamento de 168.420:230\$921; e que a fiscalização da Estrada de Ferro do Corcovado foi confiada á Prefeitura do Districto Federal, como convinha a uma linha insignificante, de interesse local.

* * *

O augmento real de attribuições desta Inspectoria, exigiu a criação de um departamento especial encarregado de compras e fiscalização de fornecimento de materiaes, — a Intendencia — que está funcionando desde maio de 1920, quando foi instituida em character provisorio, á espera da projectada reforma da repartição.

Durante o anno, coube a esta dependencia presidir a 25 concorrencias e lavrar 24 contractos de fornecimento, sommando:

Rs. 1.473:460\$425, moeda nacional.
\$ 207.667,00, ouro americano.
e £ 2.184-0-0, moeda ingleza.

Além disso, fez pedidos para diversas estradas, num total de

Rs. 145:804\$620.
\$ 13.380,00.
£ 878-13-2.

* * *

Como se deprehende, foi a actividade desenvolvida por esta Inspectoria no anno de 1920. Além das numerosas revisões e alterações de tarifas reclamadas pela accentuada elevação de preços de todos os generos, inclusive os materiaes necessarios ao custeio das estradas, — foram emprehendidas e levadas a termo a revisão de diversos contractos e a rescisão ou encampação de outros.

Em consequencia, algumas dessas estradas vieram augmentar o numero das que são administradas por esta Inspectoria, sendo desenvolvido o raio de acção da administração ferro-viaria do Estado, que, pouco a pouco, veiu abarcando as estradas do Ceará, do Maranhão, do Rio Grande do Norte, do Sul de Matto Grosso e de Goyaz, como já acontecera em épocas anteriores com a rêde da Oêste de Minas, sem falar na E. de Ferro Central do Brasil.

Este phenomeno não decorre de principios doutrinarios dominantes, antes se tem desdobrado, apesar dos fortes preconceitos existentes, contra a administração do Estado.

O facto é que a administração do Estado se impõe ás estradas de sua propriedade, que não são economicamente arrendaveis, por serem incapazes de produzir renda sufficiente para as despesas de custeio e para remuneração do arrendatario.

Em certos casos a revelada incompetencia de companhias anonymas arrendatarias, tem levado a União a chamar a si a administração do seu patrimonio, como se deu caracteristicamente no caso do Ceará; ou a confiar-o, de preferencia, á gestão de Estados da Federação, como se acaba de verificar no Rio Grande do Sul e no Sul de Minas.

Ora, si é facto constatado, pelos motivos amplamente desenvolvidos na introdução do meu relatório precedente, — que ao Estado incumbe fatalmente a administração de certas estradas de sua propriedade, — o que nos resta fazer é aparelhar-o para desempenhar cabalmente esta missão, em que elle busca os louros indirectos que as companhias não podem colher.

Todo o mundo já está convencido de que

« não é razoavel submitter ao mesmo criterio repartições burocraticas, e repartições industriaes que não se podem dirigir fóra de um regimen de competencia technica e confiança pessoal »

como muito bem diz S. Ex. o Sr. Presidente da Republica na mensagem que dirigiu, em 3 de maio ultimo, ao Congresso Nacional.

Só assim, e dentro de um largo perimetro de autonomia financeira, poderemos ter na administração dos serviços industriaes a cargo do Estado

« a rapidez e a precisão, a simplicidade e a energia de acção tão necessarias na direcção de serviços desta natureza »,

na phrase do ministro Joaquim Murtinho, a que me referi no anno passado.

Peço permissão para patentear aqui como, no afan de tudo prever, limitar e discriminar miudamente, quando se trata de administração industrial do Estado, nos deixemos arrastar na curva de um circulo vicioso, filho da cega presumpção de que os phenomenos industriaes se sujeitam por completo á vontade humana, quando é certo serem elles regidos por leis naturaes complexas, que a ninguem é dado revogar e que só podem e devem ser modificadas secundariamente, pela acção das vontades, em proveito da collectividade.

Percebe-se que as exaggeradas e minuciosas limitações legislativas e regulamentares conduzem fatalmente ao degradante regimen da mentira official nas prestações de contas, cujas datas e cuja natureza não raro são adulteradas, para fazer entrar factos naturaes inevitaveis dentro das malhas estreitas de exigencias regulamentares impraticaveis, cuja rija observancia redundaria, o que é peor, na inadmissivel paralysação do serviço que se teve em mira regulamentar.

D'ali o mau estar de que se queixam, com razão, os responsaveis por serviços industriaes a cargo do Estado, pois tal regimen obriga dignos funcionarios a perلustrar as vielas tortuosas e suspeitas, frequentadas pelos que exploram criminosamente o erario publico. E para destes se distinguirem, hão de aquelles ter a precaução e a preocupação de marchar sempre ás claras, escoltados por uma série collateral de documentos que, si publicados,

provariam a lisura invariavel de um procedimento acertado, mas necessaria e lamentavelmente illegal.

Citarei resumidamente os embaraços financeiros da administração official da Estrada de Ferro de Goyaz (antiga Secção do Araguay), administração que o Estado foi obrigado a chamar a si por força das circumstancias e para attender a reiteradas reclamações de uma população mal servida por uma companhia incapaz de assegurar em suas linhas, o transporte regular exigido por interesses respeitaveis, e igualmente desapparelhada para o cumprimento das suas outras obrigações contractuaes.

Foi assim, que tocou a esta Inspectoria a tarefa de manter e melhorar o trafego da Secção de Araguay, que assumiu desde logo o nome de Estrada de Ferro de Goyaz, em consequencia da incorporação da outra Secção á Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Era indispensavel uma acção prompta e energica para pôr a estrada em condições de bem servir, dados o mau estado e insufficiencia do material rodante e os serviços de reparação reclamados pela linha.

Entretanto, apesar da providencia constante do decreto n. 14.091, de 8 de março de 1920, a vida financeira da estrada nesse anno foi tudo o que pode haver de precario, devido em grande parte á complicação das engrenagens do mecanismo official: o pedido de credito indispensavel para acudir aos reclamos do serviço de transportes, que não podia ser paralyzado, foi formulado no alludido mez de março e, depois de inevitavel percurso pelas diversas repartições das Secretarias da Viação e da Fazenda e do Tribunal de Contas, só em 1 de dezembro poude ser attendido pelo decreto numero 14.509.

Requerida a necessaria distribuição, o Tribunal de Contas, já em março do corrente anno, declarou não poder ordenal-a, por se tratar de credito para o anno anterior, cujas despesas deveriam ter sido empenhadas previamente por conta de determinado credito, em obediencia a exigencias da lei.

Dahi resultaram as providencias excepcionaes, que tive de autorizar em carta que dirigi ao director da Estrada e da qual tive a honra de enviar cópia a V. Ex. e, ainda, o pedido de um credito suplementar para o corrente exercicio, destinado a legalizar as despesas feitas por conta daquelle outro que não pudera ser utilizado.

Creio nada mais precisar acrescentar para patentear a necessidade de providencias urgentes, de ordem geral, que evitem os embaraços e dispêndios excessivos consequentes dos processos actuaes.

No estado de duvidas e incertezas gerado pelas demoras no provimento de recursos pecuniarios, as encommendas são prudentemente reduzidas a um minimo insufficiente, de onde resulta a impossibilidade de acudir convenientemente aos reclamos do serviço, sem embargo de ficarem os funcionarios que tratam taes encommendas, sobrecarregados com um peso exorbitante de responsabilidades extraordinarias, accrescidas ás que têm de assumir para o pagamento do pessoal, que não pôde ser adiado indefinidamente.

Das perturbações consequentes a semelhante estado de coisas, resulta que a administração se esforça, em vão, por bem servir ao publico. E este, que se guia pelos resultados observados, não tarda em proclamar a inefficacia da mudança realizada na administração dos serviços; os partidarios da panacéa do arrendamento, mesmo para as estradas economicamente inarrendaveis, voltam a apregoal-a como unico remedio efficaz. Dahi a possibilidade de voltar-se ao ponto de partida, fechando assim a curva do circulo vicioso a que me referi.

E' por isso que tive a honra de suggerir a V. Ex. a constituição de uma comissão especial para estudar o meio de se modificar e simplificar o mecanismo financeiro a que estão actualmente sujeitas as empresas industriaes a cargo do Estado.

Tal comissão, composta de funcionarios dos ministerios da Viação, da Fazenda e da Agricultura e do Tribunal de Contas, apresentaria uma proposta de lei a ser submettida ao Poder Legislativo.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1921.

J. Palhano de Jesus,

inspector.

INDICE

	Pags.
Introdução	I a XIV
Relatório da Secção de Estradas em trafego e estatística	1 a 210
» » » » Contabilidade.	211 a 220
» dos Serviços Electrotechnicos.	229 a 233
» da Intendencia	233 e 234

	Pags.
Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1921	6
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	27
Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina	28
Estrada de Ferro Central do Piauhy	32
Estrada de Ferro Petrolina (Ligações)	34
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	36
The Great Western of Brasil Railway C ^o . Ltd	43
Estrada de Ferro Colonial de Barreiros a Sertãozinho	47
Estrada de Ferro Petrolina a Therezina	48
Rêde de Viação do Estado da Bahia.	52
Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco e Ramaes	54
Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes	59
Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia	64
Parte em construcção dessa viação.	67
Estrada de Ferro Bahia e Minas	71
Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas	85
Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo e Ramaes	89
Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim	94
Estrada de Ferro Carangola e Ramaes	98
Estrada de Ferro Barão de Araruama (Prolongamento)	102
Estrada de Ferro Central de Macahé	106
Estrada de Ferro do Norte	110
Ramal do Sumidouro	115
Linha de Porto Novo do Cunha e Ramal de Leopoldina	119
Linha de Capivary a Cabo Frio	122
Estrada de Ferro Maricá (Prolongamento)	123
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina	127
Estrada de Ferro de Goyaz	129
Rêde Sul Mineira	180
Viação Ferrea do Estado de S. Paulo	132
S. Paulo Railway C ^o	133
Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação	138
Estrada de Ferro Sorocabana	150
Estrada de Ferro Funilense (Linha colonial)	160
Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina	161
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.	164
Linha de Itararé-Uruguay	165
Linha de Serrinha a Nova Restinga.	168
Linha de S. Francisco	169
Ramal do Paranapanema	170
Estrada de Ferro do Paraná	172

	Pages.
Ramal do Paranapanema e Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe.	175
Estrada de Ferro Santa Catharina	183
Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá :	
Estrada de Ferro D. Thereza Christina	188
Ramal de Tubarão a Araranguá.	193
Ramal de Urussanga	194
Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	195
The Brésil Great Southern Railway :	
Estrada de Ferro Itaquy a S. Borja.	200
Estrada de Ferro Quarahim a Itaquy	201
Estrada de Ferro Cruz Alta a Porto Lucena	202
Linhas Estrategicas do Rio Grande do Sul.	204
<hr/>	
APPENDICE	235