

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Relatorio do anno de 1928

Apresentado ao exmo. snr. Mi-
nistro de Estado dos Negocios
de Viação e Obras Publicas

Dr. Victor Konder

— Pelo —

Engenheiro Edmundo de Almeida Monte

Actual Inspector Federal das Estradas

Tendo sido Inspector durante aquelle anno o

Engenheiro ALIPIO GONÇALVES ROSAURO DE ALMEIDA

I VOLUME

V. 1 e 2



Typ. da E. F. Goyaz

1930



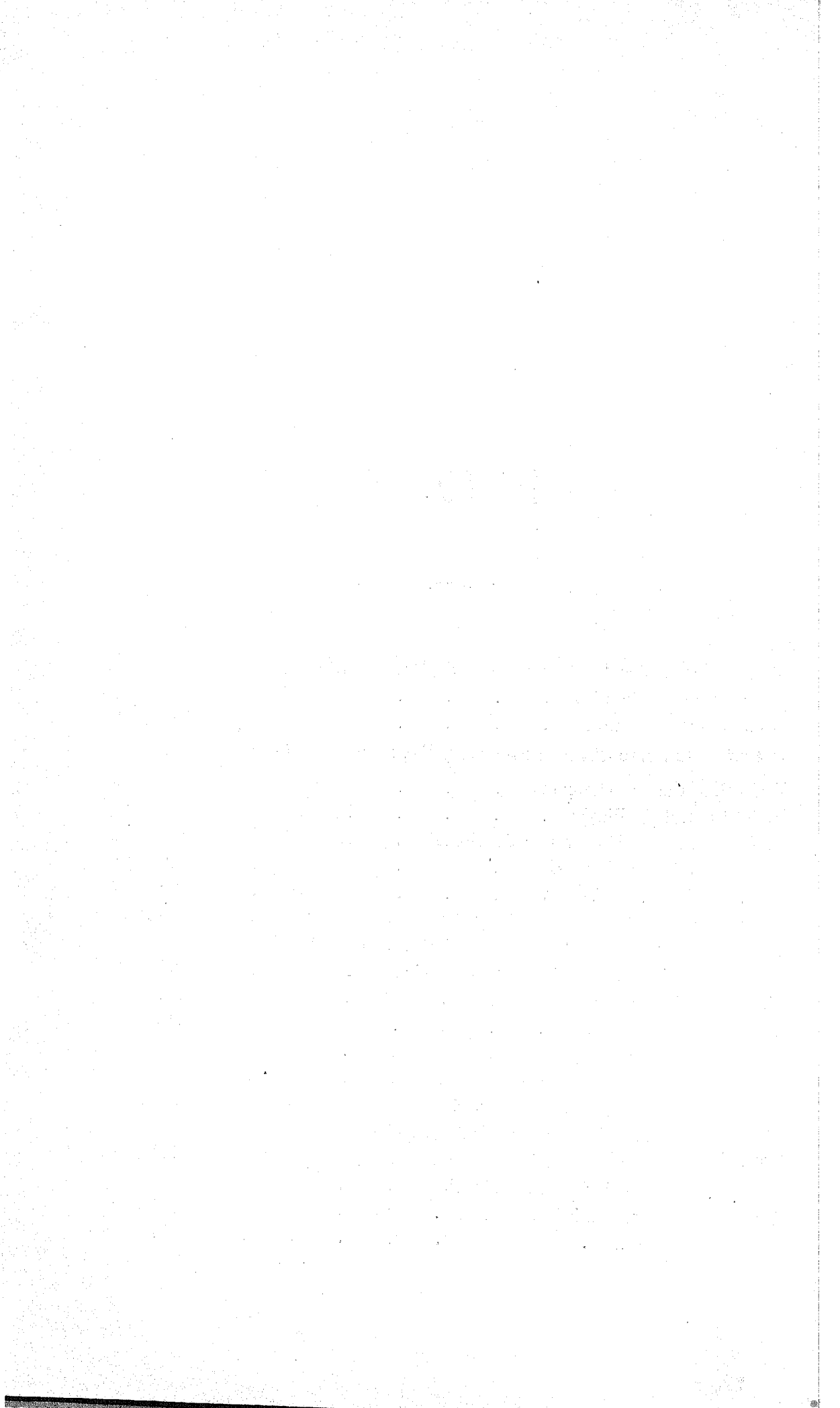
385-0981
B. 820

12451

27 11 48

INDICE

Viação Ferrea dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1928	5 a 27
Administradas Central	28 a 37
<i>Estradas de Ferro directamente subordinadas á Inspectoria</i>	<i>38 a 103</i>
E. F. São Luiz a Therezina	38 a 49
E. F. Central do Piauhy	50 a 59
E. F. Central do Rio Grande do Norte	60 a 68
E. F. Petrolina a Therezina	69 a 79
E. F. de Goyaz.	80 a 88
«The Great Southern of Brasil Ry. Co. Ltd.»	89 a 103
<i>Estradas de Ferro da União, arrendadas ou contractadas, sob á Fiscalisação da Inspectoria</i>	<i>104 a 200</i>
E. F. Madeira-Mamoré	105 a 114
E. F. de Bragança	115 a 126
E. F. do Tocantins	127 a 129
Ligações ferroviarias em Therezina	130 a 132
Prolongamento da E. F. de Mossoró	133 a 137
«The Great Western of Brasil Ry. Co. Ltd.»	138 a 154
«The Great Western» (Linhas em construcção)	155 a 161
Companhia Ferroviaria Êste Brasileiro	162 a 185
Estrada de Ferro Maricá	186 a 190
Rêde Sul Mineira	191 a 200



Extensão Ferroviária do Brasil em 31 de Dezembro de 1928 (1)

LINHAS EM TRAFEGO

SEGUNDO A ORDEM GEOGRAPHICA — POR ESTRADAS, RÉDES OU COMPANHIAS

(DO NORTE PARA O SUL)

	Extensão Kms.
1. E. F. Madeira-Mamoré	366,485
2. E. F. do Tocantins (2)	82,430
3. E. F. Bragança	291,870
4. E. F. S. Luiz a Therezina	456,827
5. E. F. Central do Piauhy	151,094
6. Réde de Viação Cearense	1.251,154
7. E. F. Mossoró	77,241
8. E. F. Central do Rio Grande do Norte.	175,891
9. E. F. Petrolina a Therezina	164,310
10. The Great Western of Brasil Railway	1.635,210
11. Cia. Ferroviaria Êste Brasileiro.	2.292,923
12. E. F. Nazareth e ramal de Amargosa	287,668
13. E. F. Santo Amaro.	88,350
14. E. F. Ilhéos a Conquista	82,750
15. E. F. Victoria a Minas	530,297
16. E. F. Itapemirim.	52,740
17. E. F. do Littoral	13,605
18. E. F. S. Matheus	63,000
19. E. F. Benevenuto a Alfredo Chaves	35,710
20. E. F. Corcovado.	3,824
21. E. F. Therezopolis.	37,347

(1) Não estão incluídas as estradas de ferro de caracter privado.

(2) Trafego paralyzado.

22.	E. F. Maricá.	130,472
23.	E. F. The Leopoldina Railway	2.986,403
24.	E. F. Rezende a Bocaina	22,810
25.	E. F. Central do Brasil.	2.900,951
26.	E. F. Rio do Ouro.	121,330
27.	E. F. Oeste de Minas	2.272,180
28.	Rêde Sul Mineira	1.292,551
29.	E. F. Morro Velho.	8.000
30.	E. F. Paracatú	153,472
31.	E. F. Goyaz	349.363
32.	Cia. Mogyana de Estradas de Ferro	1.966,016
33.	São Paulo Railway	247.312
34.	Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1.461,188
35.	E. F. Sorocabana	2.025,953
36.	Norôeste do Brasil.	1.282,236
37.	E. F. Dourado	273,368
38.	E. F. São Paulo-Goyaz.	71.820
39.	E. F. São Paulo-Minas	180.320
40.	E. F. São Paulo-Paraná.	31,000
41.	E. F. Itatibense.	20,120
42.	E. F. Norte de S. Paulo (Araraquara)	280,712
43.	Ramal Ferreo Campineiro.	39,553
44.	Tramway da Cantareira	30,335
45.	E. F. Campos do Jordão	46,580
46.	Companhia Melhoramentos de Monte Alto.	31,350
47.	E. F. Jaboticabal	27,200
48.	E. F. Perú-Pirapóra.	16.000
49.	E. F. Fazenda Dumont.	23,442
50.	E. F. São Paulo-Rio Grande.	1.997,073
51.	E. F. Norte do Paraná.	43,300
52.	E. F. D. Thereza Christina e ramaes.	232,758
53.	E. F. Santa Catharina	69,700
54.	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.651,545
55.	Great Southern of Brasil Railway.	299,467
56.	E. F. Porto Alegre a Tristeza	11,980
57.	E. F. do Jacuhy	57,414
58.	E. F. Palmares a Conceição do Arroio.	55.220
		<hr/>
		31.851,220

Resumo das extensões em trafego:

	Kilometros
Total das Estradas de Ferro da União e por ella administradas.	9.202,234
Idem das Estradas da União arrendadas.	9.767,393
Idem das Estradas de concessão federal.	4.798,289
Idem das Estradas de propriedade estadual.	2.239,094
Idem das Estradas de concessão estadual	5.844,210
	<hr/>
Total geral.	31.851,220

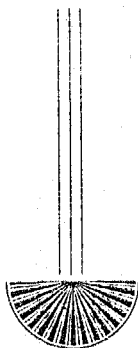
Extensões totaes por bitola entre trilhos:

Bitola de	m	Kilometros
»	1,60	1.862,649
»	1,00	28.714,290
»	0,76	733,462
»	0,66	8,000
»	0,60	532,819
		<hr/>
Somma		31.851,220

Linhas electrificadas

Extensões em trafego

<u>1 — COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS</u>	
<u>DE FERRO</u>	Kms.
Jundiaby a Rincão	285,759
<u>2 — ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS</u>	
Barra Mansa a Augusto Pestana	72,942
<u>3 — ESTRADA DE FERRO CAMPOS DO JOR-</u>	
<u>DÃO</u>	
Pindamonhangaba a Campos do Jordão	46,580
<u>4 — ESTRADA DE FERRO DO CORCOVADO</u>	
Cosme Velho a Corcovado	<u>3,824</u>
Somma.	409,105



Trechos ferroviarios abertos ao tralego em 1928

Km

Foi de 266,906 a extensão total dos trechos ferroviarios inaugurados durante o anno de 1928, como abaixo se discrimina :

		Km	TOTAES	ESTAÇÕES EXTREMAS
		Km	Km	
E. F. PETROLINA-THEREZINA		23,800	23,800	Afranio e Mafrense
RÊDE DE VIAÇÃO BAHIANA:			35,968	
E. F. Central da Bahia	Em 2 de Julho	24,520		Sincorá e Contendas
Linha Bomfim-Paraguassú	Em 4 de Outubro	11,448		Itaberaba e Itahyba
E. F. S. PAULO-RIO GRANDE:			8,480	
Ramal do Paranapanema	Em 7 de Setembro	8,480		Platina e Eng. Guimarães Carneiro
E. F. OESTE DE MINAS	Em 15 de Abril	20,000	20,000	Jussaral e Angra dos Reis
VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL:			45,270	
Ramal de Cruz Alta a Santo Angelo, prolongamento	Em 1 de Novembro	45,270		Santo Angelo e Giruá
TOTAL DAS LINAS FEDERAES INAUGURADAS			133,518	

ALÉM DESTES TRECHOS FORAM INAUGURADOS OS SEGUINTES TRECHOS ESTADUAES:

NO ESTADO DE ESPIRITO SANTO :			13,605	
E. F. do Littoral	Em Junho	13,605		Paineiras e Rio Novo
NO ESTADO DE SÃO PAULO:			104,193	
E. F. Paulista :				
{ Ramal de Agudos		48,384		Gallia e Marilia
{ Ramal de Santa Rita		12,089		Moema e Vassununga
ESTRADA DE FERRO S. PAULO-MINAS:			43,720	Serrinha e Ribeirão Preto
NO ESTADO DE MINAS GERAES :			15,590	
E. F. Machadense	Em 14 de Abril	15,590		
TOTAL DOS TRECHOS ESTADUAES INAUGURADOS:			133,388	
TOTAL GERAL : Linhas federaes e estadaes			266,906	

KILOMETRAGEM FERROVIARIA DO BRASIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1928

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES			
			Em Tráfego	Em Construção	Com estudos aprovados	
1	A — ESTRADAS DE 1a. CATEGORIA					
	DA UNIÃO, por ella administradas					
		E. F. Central do Brasil (Réde de bitola larga: 1,60)	Suéste	Kms 2.900,951 (1.243,430)	Kms 166,374 (2,460)	Kms 314,465 (64,522)
		D. Pedro II a Burnier	«	(1) 497,931	—	—
		Barra do Pirahy a S. Paulo (Estação do Norte)	«	389,919	—	—
		Ramal da Gambôa	«	1,008	—	—
		« de Angra dos Reis	«	(2) 81,185	—	62,282
		« de Paracamby	«	5,216	—	—
		« de Paraopeba	«	162,096	—	—
		« de Lima Duarte	«	(3) 51,095	2,460	—
		« de Morro da Mina	«	7,320	—	—
		Linha Circular de Bangú	«	2,408	—	—
		« do Matadouro	«	3,270	—	—
		« de D. Clara	«	1,662	—	—
		« de D. Pedro II	«	0,534	—	—
		Alfredo Maia a Triagem	«	(4) 4,379	—	—
		Burnier a Metalurgica	«	(4) 9,718	—	—
	Variante de Poá a 5a. Parada (Réde de bitola corrente: 1,00)	«	25,689	—	—	
	Burnier a Montes Claros	«	(1.657,521)	(163,914)	(249,943)	
			617,932	—	—	

(1) Ha 2a. via entre Central e Barra do Pirahy; 108,222 kms.; 3a. e 4a. vias entre Central e Deodoro; 16,757 kms.; 5a. e 6a. vias entre Engenho de Dentro e Madureira; 5,282 kms.;

(2) Deodoro a Mangaratiba.

(3) Bemfica a Lima Duarte.

(4) Bitola mixta, de 1,60 e 100 m.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construção	Com Estudos aprovados
	Triagem a Parahyba	Suêste	161,558	—	—
	Ramal de Porto Novo	«	63,771	—	—
	« de Santa Barbara	«	76,312	94,914	—
	« de Pirapora	«	(1) 155,698	69,000	249,943
	« de Diamantina	«	(2) 147,516	—	—
	« de Piranga	«	56,977	—	—
	« de Bello Horizonte	«	14,343	—	—
	« de Ouro Preto a Ponte Nova	«	135,501	—	—
	« de Deodoro	«	3,022	—	—
	« de Santa Rita de Jacutinga	«	100,793	—	—
	« de Piquete	«	17,250	—	—
	« de Barra Longa	«	59,849	—	—
	« de Portella	«	42,937	—	—
	Linha circular	«	4,062	—	—
2	E. F. Noroeste do Brasil	«	(1.282,236)	(50,000)	(128,584)
	Baurú a Porto Esperança	«	1.272,236	—	—
	Ramal de Pirajuhy	«	10,000	—	—
	Porto Esperança a Corumbá	«	—	50,000	128,584
	TOTAL A — I		4.183,187	216,374	443,049
	II DA UNIÃO, arrendadas				
3	GREAT WESTERN OF BRASIL	Nordeste	1.635,210	131,000	622,256
	(Rêde Norte)	«	(634,898)	—	(497,636)
	Brum (Recife) a Natal	«	418,781	(48,000)	—
	Ramal de Floresta dos Leões a Limoeiro	«	23,101	30,000	20,000
	« de Itabayana a Campo Grande	«	81,269	—	—
	« de Entroncamento ao Molhe	«	150,198	—	—
	« de Mulungú a A. Grande	«	23,115	18,000	352,236
	« de Itamatahy a Picuhy	«	(3) 38,434	—	125,400

(1) Corinto (Currealinho) a Independência.

(2) « « a Diamantina.

(3) Itamatahy a Bananeiras.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com estudos appro- vados
	(Réde Oeste)	Nordeste	(285,459)	(62,000)	(124,620)
	Central (Recife) a Rio Branco	«	269,268	62,000	124,620
	Ramal de Tigipió a Camaragibe	«	9,968	—	—
	« de Areias a Boa Viagem	«	6,223	—	—
	(Réde Sul)	«	(599,717)	(21,000)	—
	Cinco Pontas (Recife) a Jaraguá	«	350,220	—	—
	Ramal de Ribeirão a Barreiros	«	58,344	—	—
	« de « a Cortez	«	28,657	—	—
	» de Glycerio a Garanhuns	«	56,427	—	—
	« de Lourenço de Albuquerque a	«	—	—	—
	Quebrangulo	«	106,069	21,000	—
	(E. F. Paulo Affonso)	«	(115,136)	—	—
	Piranhas a Jatobá	«	115,136	—	—
4	COMPANHIA FERROVIARIA ÉSTE BRA- SILEIRO	«	2.292,923	233,000	1.406,243
	(E. F. São Francisco e ramaes	«	(1.078,887)	(19,000)	(273,000)
	Bahia a Joazeiro	«	575,440	(1) 4,000	—
	Ramal de Agua Comprida a Buranhen	«	51,863	—	—
	« de Alagoinhas a Propriá	«	429,903	—	—
	« de Murta a Capella	«	11,893	—	—
	« de Cajueiro a Cipó	«	—	—	102,600
	« de Utinga a Campo Formoso	«	9,788	—	—
	« do Morro do Chapéo	«	—	—	88,400
	« de Irará a Feira de Sant'Anna	«	—	10,000	52,000
	« de Jacú a Alagoinhas	«	—	5,000	30,000
	(E. F. Central da Bahia e ramaes)	«	(483,861)	(137,000)	(1.070,507)
	S. Felix a Carinhanha	«	(2) 380,133	114,000	325,500
	Ramal de S. Felix a Feira de Sant'Anna	«	48,003	—	—
	« de Conceição da Feira a Buranhen	«	(3) 22,126	15,000	22,380

- (1) Variante do Cabrito.
(2) S. Felix a Contendas.
(3) Conceição da Feira a Affligidos.

N. DE ORDEN	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com Estudos appro- vados
5	Ramal de Queimadinhos a Barra	Nordéste	33,599	8,000	425,000
	« de Bom Jesus a Tremedal	«	—	—	297,627
	Ligação da S. Francisco (Capital da Bahia)	«	(212,697)	(77,000)	(62,736)
	Bomfim ao França	«	(171,186)	—	—
	França a Itahyba	«	—	60,000	62,736
	Itahyba a Paraguassú	«	41,511	17,000	—
	(E. F. Bahia e Minas)	Suêste	(517,478)	(61,600)	(476,371)
	Ponta de Areia a Queixada	«	512,478	61,600	476,371
	Ramal de Ponta de Areia a Caravellas	«	5,000	—	—
	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Sul	2,651,545	—	108,700
	Porto Alegre a Uruguayana	«	762,946	—	—
	Ramal do Rio dos Sinos	«	53,002	—	—
	« de Montenegro a Caxias	«	116,592	—	—
	« de Ligação á margem do Taquary	«	2,108	—	—
	« Couto a Santa Cruz	«	30,311	—	—
	« do Paredão	«	3,292	—	—
	Linha de Santa Maria a Marcellino Ramos	«	535,234	—	—
	« de Cacequy a Rio Grande	«	490,037	—	—
	Ramal de Entroncamento a Livramento	«	158,564	—	—
	« de Basilio a Jaguarão	«	53,000	—	—
	« de D. Pedrito	«	57,000	—	—
	« de Alegrete a Quarahy	«	57,000	—	—
	« de Pelotas a Fluvial	«	2,718	—	—
« da Costa do Mar	«	17,281	—	—	
« de Cruz Alta a Porto Lucena	«	154,340	—	—	
« de Dilermando a Jaguary	«	80,620	—	—	
Sub-ramal de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves	«	19,300	—	108,700	
« « de Taquara a Canella	«	58,000	—	—	

N. DE ORDEN	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com estudos approvados
	III—PARTE DA UNIÃO, arrendada; parte de concessão federal, com e sem garantia				
6	Cia. E. F. São Paulo-Rio Grande	Sul	1.997,073	39,728	922,247
	(Linhas arrendadas)	«	(605,457)	39,728	52,258
	E. F. do Paraná:				
	(Paranaguá a Ponta Grossa)	«	(1) 248,400	—	—
	(Ramal de Serrinha-Rio Negro)	«	88,630	—	—
	(Ramal de Morretes a Antonina)	«	16,994	—	7,285
	Linha Barra Bonita e Rio do Peixe (2)	«	(3) 76,496	—	—
	Ramal do Paranapanema (4)	«	(5) 174,937	15,728	26,973
	(Linhas garantidas)	«	(1.391,616)	—	—
	Itararé ao Rio Uruguay (6)	«	883,304	—	—
	Serrinha a Nova Restinga (6)	«	44,980	—	—
	S. Francisco a Porto União (6)	«	463,332	—	—
	(Linhas não garantidas)	«	—	—	869,989
	Porto União a Foz do Iguassú	«	—	—	723,989
	Ramal de Guarapuava	«	—	—	146,000
	IV—Parte de concessão federal, parte de concessão estadual				
7	S. Paulo Railway Co. Ltd.	Suésté	247,312	—	—
	E. F. Santos a Jundiáhy, linha federal: 1.60 de bitola	«	(139,466)	—	—
	Linhas estaduais: Bitola corrente	«	(107,846)	—	—
	Campo Limpo a Vargem	«	77,064	—	—
	Ramal de Piracaia	«	30,782	—	—

(1) Supprimiram-se 52,977 kms. da antiga linha de Serrinha, por Tamanduá. (2) Não é completo o regimen de arrendamento, mas a linha está sendo construída com dinheiro do Thesouro Nacional. (Ver clausula XXIII do contracto de 23-VI-27). (3) Wenceslau Braz a Arthur Bernardes. (4) Ver clausula XXI a que se refere o Decreto n. 16.259, de 12-XII-23. (5) Jaguariahya a Engº Guimarães Carneiro. (6) Está no periodo positivo de garantia de juros.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Tração	Em Construção	Com Estudos aprovados
8	LEOPOLDINA RAILWAY Co. LTD .	Suésté	2.986,403	—	54,160
	(Linhas federaes)	«	(821,331)	—	(54,160)
	Prolongamento da E. F. Barão de Araruama (r)	«	51,440	—	—
	S. Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim (g)	«	93,230	—	—
	E. F. Central de Macahé (r)	«	43,523	—	—
	Mello Barreto a Sumidouro (1).	«	34,295	—	—
	E. F. de Carangola (r)	«	226,218	—	—
	(Campos a Porciuncula.	«	(169,187	—	—
	(Murundú a S. Eduardo.	«	(21,608	—	—
	(Itaperuna a Patrocínio.	«	(35,423	—	—
	E. F. do Norte (2)	«	46,138	—	—
	Victoria a Divisa de Minas	«	290,539	—	—
	Ramal de Coutinho a Castello	«	21,184	—	—
	Capivary a Cabo Frio	«	—	—	54,160
	Espera Feliz a Divisa	«	14,764	—	—
	(Linhas fluminenses)	«	(1.029,319)	—	—
	Nitheroy a Macuco	«	178,655	—	—
	Ramal de Macahé	«	146,494	—	—
	Cordeiro a Portella.	«	77,203	—	—
	Imbetiba a Miracema	«	241,230	—	—
	Conselheiro Paulino a Sumidouro (1).	«	57,664	—	—
	Araruama a Triumpho	«	40,105	—	—
	Ramal de Magdalena	«	27,224	—	—
Campos a Santo Amaro.	«	38,588	—	—	
(E. F. Campista	«	55,779	—	—	
(Campos a Atafona	»	(42,049)	—	—	
(Martins Lages a Colomins	»	(13,730)	—	—	
(E. F. do Grão Pará	»	128,670	—	—	
(Mauá a São José do Rio Preto	»	(91,809)	—	—	
(Areal a Piracema	»	(36,861)	—	—	
Rosario a Porto das Caixas	»	37,707	—	—	

(1) Parte do ramal de Sumidouro.

(2) Da Capital Federal (Praia Formosa) a Entroncamento. (r) Está no periodo de reembolso.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com estudos appro- vados
	(Linhas mineiras)	Suêste	(1.135,753)	—	—
	Porto Novo a Saúde (1)	«	375,527	—	—
	Ramal de Vista Alegre a Leopoldina (1)	«	12,651	—	—
	Ponte Nova a São Sebastião do Matipó.	«	90,037	—	—
	Recreio a Manhuassú	«	226,540	—	—
	Ramal de Pirapetinga	«	31,261	—	—
	Cysneiros a Paraokena	«	17,738	—	—
	Patrocínio a São Paulo de Muriahé	«	17,688	—	—
	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 Fôra.	«	66,683	—	—
	Sub-ramal de Mar de Espanha	«	25,570	—	—
9	CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO	«	1.966,016	9,000	176,124
	(Linhas federaes)	«	874,317	—	(176,124)
	Jaguara a Araguay (r)	«	281,118	—	—
	Ribeirão Preto a Jaguara (r)	«	192,000	—	—
	Ramal de Caldas (r)	«	76,137	—	—
	Igarapava a R. Paixão	»	47,763	—	—
	Mogy-mirim a Santos e ramal	»	—	—	152,489
	Tuyuty a Passos	»	247,861	—	—
	Guaxupé a Jacuhy	»	(2) 29,438	—	23,635
	(Linhas paulistas)	»	(1.091,699)	(9,000)	—
	Campinas a Ribeirão Preto.	»	316,000	9,000	—

(1) Inclue-se nas linhas estaduais a linha de Conselheiro Paulino a Sumidouro que, como a de Porto Novo a Saúde e o ramal de Leopoldina, embora de concessão federal, tem as tarifas e horarios dependentes do Governo Estadual. (r) Está no periodo de reembolso de juros garantidos. (2) Guaxupé a Biguatinga.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Tráfego	Em Construção	Com Estudos aprovados
	Ramal de Amparo.	Suéste	48,019	—	—
	» » Socorro	«	31,630	—	—
	» » Itapira	«	50,000	—	—
	» » Pinhal	«	36,474	—	—
	» » Vargem Grande.	«	19,516	—	—
	» » Mocóca a Boiada	«	72,115	—	—
	» » Guaxupé.	«	44,806	—	—
	» » Santos Dumont a Cajurú	«	60,000	—	—
	» » Sertãozinho a Ligação.	«	39,378	—	—
	» » Santa Rita do Paraíso	«	157,000	—	—
	S. Simão a Ribeirão Preto.	«	120,181	—	—
	Monteiros a Guataparã e Ligação	«	12,086	—	—
	Ramal de Serra Negra (e).	«	40,188	—	—
	» » Cravinhos (e)	«	28,662	—	—
	Sub-ramal de Jandaya (e)	«	15,644	—	—
	V - De propriedade do Estado : sendo parte de concessão federal				
10	ESTRADA DE FERRO SOROCABANA	«	2.025,953	—	183,000
	(Linhas federaes)	«	(839,031)	—	(183,000)
	Ramal de Tibagy (Rubião Junior a Presidente Epitacio) (r)	«	588,984	—	—
	Ramal de Itararé (Tatuhy a Itararé) (r).	«	250,047	—	—
	Prolongamento para Santos	«	—	—	183,000
	(Linhas paulistas)	«	(1.186,922)	—	—
	S. Paulo a Baurú	«	436,802	—	—
	Ramal de Boituva a Tatuhy	«	21,796	—	—
	» » Tieté	«	8,069	—	—

(e) Bitola estreita : 0,m60.

(r) Está no periodo de reembolso dos juros garantidos.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com estudos appro- vados
	Ramal de Pirajú	Suéste	25,380	—	—
	» » Porto Martins a Araquá	«	36,960	—	—
	» « Boreby (1)	«	19,244	—	—
	Mayrink a São Pedro	«	227,006	—	—
	Ramal de Jundiahy	«	43,100	—	—
	» » João Alfredo	«	17,428	—	—
	« do Rio Pardo	«	23,890	—	—
	Chave de Ligação a Guanabara	«	34,846	—	—
	Ramal de Itatinga	«	14,253	—	—
	Boituva a Porto Feliz	«	23,873	—	—
	E. F. Funilense (2)	«	93,730	—	—
	Santos a Santo Antonio do Juquiá (3)	«	161,545	—	—
	VI—De concessão estadual (4)				
11	CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO	«	1.461,188	92,000	—
	(Réde de bitola larga: 1m,60)	«	(478,147)	—	—
	Jundiahy a Rincão (5)	«	285,759	—	—
	Ramal de Descalvado	«	106,808	—	—
	» » S. Veridiana e Baldeação	«	40,374	—	—
	» « Piracicaba	«	45,206	—	—
	(Réde de bitola corrente: 1m,00)	»	(920,544)	(92,000)	—
	Rio Claro a Visconde do Rio Claro	»	55,422	—	—
	Rincão ao Rio Grande	»	(6) 191,090	36,000	—
	Ramal de Jahú	»	130,866	56,000	—
	» » Agua Vermelha	»	62,976	—	—
	» « Ribeirão Bonito	»	40,071	—	—
	» » Agudos	»	(7) 233,640	—	—
	» » Baurú	»	38,588	—	—

(1) De Virgilio Rocha a Coronel Leite. (2) Carlos Botelho a Padua Salles. (Incorporada á E. F. Sorocabana em 1—1—1925). (3) Incorporada á E. F. Sorocabana em 10—8—28. (4) Incluidas as de concessão federal que são fiscalizadas por um Estado do qual dependem as tarifas e horarios. (5) Linha dupla até o km. 44,042, electrica até Rio Claro ; trilho intermediario formando bitola de 1.00 m entre Itirapina e Rincão (111,km389). (6) De Rincão a Alberto Moreira. (7) Dois Corregos a Marilia.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com estudos appro- vados
12	B—ESTRADAS DE 2a. CATEGORIA				
	I—DA UNIÃO,—por ella administradas				
	RÊDE CEARENSE	Nordéste	1.251,154	82,000	641,826
	(E. F. Baturité)	«	(816,361)	—	(91,758)
	Fortaleza a Crato	«	599,109	—	—
	Ramal da Alfandega	«	2,900	—	—
	» de Maranguape	«	7,246	—	—
	» » Quixeramobim	«	2,716	—	—
	« » Patú	«	4,328	—	—
	» da Pedreira de São Bento	«	4,700	—	—
	» de Orós	«	2,740	—	—
	» » Icó	«	—	—	14,000
	» » Poço dos Paus	«	33,220	—	—
	» « Macapá	«	—	—	77,758
	» » Paiano a Patos	«	(1 97,742	—	—
	Sub-ramal de São João a Cajazeiras	«	21,660	—	—
(E. F. de Sobral)	«	(373,493)	(31,500)	(257,417)	
De Camocim em direcção a Cratheús e The- rezina	«	(2) 373,493	20,000	257,417	
De Therezina para Cratheús	«	—	11,500	—	
(Linhas de Ligação)	«	(61,300)	(50,500)	(292,651)	
Fortaleza a Itapipoca	»	(3) 57,500	35,500	75,431	
Ramal de Flores á Barra do Ceará	»	3,800	—	—	
Sobral a Itapipoca	»	—	15.000	—	
Girão a Cratheús	»	—	—	217,220	
13 E. F. OESTE DE MINAS	Suéste	2,272,180	—	238,766	
(Rêde de bitola corrente: 1m,00	»	(1.538,718)	—	(157,617)	
Angra dos Reis ao Rio Paranahyba	»	(4) 898,636	—	—	
Ramal de Patrocinio a Catalão.	»	—	—	157,617	

(1) Paiano a Souza. (2) Camocim a Ibiapaba. (3) Fortaleza a São Gonçalo.

(4) Angra dos Reis a Patrocinio.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construção	Com Estudos aprovados
	Ramal de Mogyguassú	Suéste	92,711	—	—
	Linha de Passagem a Bebedouro (1)	«	43,000	—	—
	Ramal de Terra Roxa (1).	«	32,180	—	—
	(Linhas de bitola estreita: 0,m 60)	«	(62,497)	—	—
	Ramal de Santa Rita	«	48,657	—	—
	» » Aurora	«	13,840	—	—
I	TOTAL A—I	«	4.183,187	216,374	443,049
II	TOTAL das estradas da União, arrendadas, incluídas em A	{ Nordéste Suéste Sul	3.410,655 517,478 3.257,002	364,000 64,600 39,728	2.028,499 476,371 160,958
III	TOTAL A, federaes, garantidas	{ Suéste Sul	93,230 1.391,616	— —	— —
IV	TOTAL A, federaes em periodo de reembolso	{ Suéste	1.709,467	—	—
V	TOTAL A, federaes, sem garantia	{ Suéste Sul	871,448 —	— —	413,284 869,989
VI	TOTAL A, de propriedade estadual	{ Suéste	1.186,922	—	—
VII	TOTAL A, de concessão estadual	{	4.825,805	101,000	—
	TOTAL GERAL A	{ Nordéste Suéste Sul	3.410,655 13.387,537 4.648,618	364,000 381,974 39,728	2.028,499 1.333,244 1.030,947
	TOTAL DAS ESTRADAS DE 1.a CATEGORIA		21.446,810	785,702	4.392,690

(1) Adquirida da «E. F. São João Paulo-Goyaz»—escriptura publica de 10—8—1927.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construção	Com Estudos aprovados
	Ramal de Saudade a Bananal	Suêste	26,678	—	—
	» » Garças a Bello Horizonte	«	297,862	—	—
	» » Bom Jardim	«	12,338	—	—
	» do Pará	«	27,100	—	—
	» de Contagem	«	3,104	—	—
	» » São Pedro de Alcantara	«	273,000	—	—
	(Réde de bitola estreita: 0,m76).	«	(733,432)	—	(81,149)
	Sítio a Paraopeba.	«	601,800	—	—
	Ramal de Campolide a Barbacena	«	10,500	—	—
	» » Aguas Santas	«	11,805	—	—
	» » Ribeirão Vermelho	«	43,300	—	—
	» » Itapecerica	«	35,421	—	49,629
	» » Claudio	«	26,194	—	—
	» » Pitanguy	«	4,442	—	—
	» » Abaeté	«	—	—	—
	II- Da União, arrendadas				31,520
14	RÊDE SUL MINEIRA (1).	«	1.292,551	—	—
	Cruzeiro a Tuyuty.	«	360,435	—	—
	Ramal de Campanha	«	85,970	—	—
	» » Alfenas	«	7,578	—	—
	Alfenas a Machado (E. F. Machadense) (2)	«	40,507	—	—
	Passa Tres ao Rio Eleuterio	«	595,341	—	—
	Tres Corações a Lavras	«	95,022	—	—
	Ramal de Piranguinho a Paraisopolis	«	51,988	—	—
	» » Itajubá a Soledade de Itajubá	«	35,700	—	—
	» » Espera a Tres Pontas (E. F. Tres-pontana) (2)	«	20,000	—	—
	III - De concessão federal				
15	E. F. VICTORIA A MINAS	»	530,297	26,000	178,578
	Victoria a Itabira (3)	»	530,297	26,000	48,108

(1) Arrendada ao Estado de Minas Geraes. (2) Foram incorporadas, porem pertencem ao Governo do Estado. (3) Está no período positivo de garantia de juros.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Tráfego	Em Construção	Com Estudos aprovados
	Barra de Santo Antonio a Diamantina	Suêste	—	—	79,850
	» do Rio Guanhães a S. Antonio dos Ferros	«	—	—	50,620
	IV—De propriedade estadual				
16	E. F. NORTE DE SÃO PAULO (1)	«	280,712	—	—
	Araraquara a Rio Preto	«	229,912	—	—
	Ramal de Sylvania a Tabatingá	«	50,800	—	—
I	TOTAL B—I	{ Nordêste	1.251,154	82,000	641,826
		{ Suêste	2.272,180	—	238,766
II	TOTAL B—II	«	1.292,551	—	—
III	TOTAL B—III	«	530,297	26,000	178,578
IV	TOTAL B—IV	«	280,712	—	—
	TOTAL B	{ Nordêste	1.251,154	82,000	641,826
		{ Suêste	4.375,740	26,000	417,344
	TOTAL DAS ESTRADAS DE 2a. CATEGORIA		5.626,894	108,000	1.059,170
	C—ESTRADAS DE 3a. CATEGORIA				
	I—Da União, por ella administradas				
17	E. F. SÃO LUIZ A THEREZINA	Norte	456,827	0,825	—
	São Luiz a Senador Furtado.	«	450,552	—	—
	De Therezina em direcção opposta.	«	6,175	0,825	—

(1) E. F. Araraquara.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construção	Com Estudos aprovados
18	E. F. COROATA' A TOCANTINS	Norte	—	—	105,000
19	E. F. CENTRAL DO PIAUHY	«	151,094	10,000	165,260
	Amarração a Piracuruca.	«	147,295	10,000	165,260
	Ramal de Igarassú (1)	«	3,799	—	—
20	E. F. PETROLINA A THEREZINA	Nordéste	(2) 164,310	29,240	585,000
	De Therezina para Petrolina	«	—	4,740	—
21	PROLONGAMENTO DA E. F. DE MOSSORÓ	«	(3) 39,551	43,100	—
22	E. F. CENTRAL do RIO GRANDE do NORTE.	«	175,891	—	180,592
	Natal a Caicó	«	(4) 148,551	—	(5) 63,695
	Ramal de Lages a Macau	«	(6) 27,340	—	(7) 66,741
	Linha de contorno	»	—	—	(8) 5,156
	» Lages-Angicos	»	—	—	(8) 45,000
23	E. F. DERECIFE A PEDRAS DE FOGO	«	—	—	130,900
24	E. F. RIO DO OURO	Suéste	(9) 121,330	—	—
	Capital Federal (Cajú) a São Pedro	«	61,600	—	—
	Ramal de D. Anna Nery	«	0,862	—	—
	» » Engenho de Dentro	«	2,324	—	—
	» » Xerem e sub-ramal de Mantiqueira.	«	40,527	—	—
	» » Registro.	«	1,184	—	—
	» » Tinguá	«	12,314	—	—
	» » Represa	«	2,519	—	—
25	E. F. THEREZOPOLIS (10)	«	(11) 37,347	—	22,772
26	E. F. DE GOYAZ	«	349,363	(12) 57,000	332,080
	Araguary a Goyaz	«	(13) 303,602	27,000	802,080
	Ramal de Goyandira a Catalão (14)	«	(15) 45,761	30,000	30,000

(1) Foram arrancados os trilhos na extensão de 1.143 metros, em virtude da intimação judicial. (2) Petrolina e Mafrense. (3) De Mossoró a São Sebastião. (4) Natal a Lages. (5) Inclusive 52 kms. em construção suspensa. (6) Lages a Epitacio Pessoa. (7) Inclusive 63 kms. em construção suspensa. (8) Construção suspensa. (9) Foi suprimido o ramal da Penha (6,km346). Aviso 448 G, de outubro de 1928. (10) Piedade a Venda Nova. (11) Piedade a Varzea-Therezopolis. (12) Paralyzada. (13) Araguay a Tavares. (14) Goyandira ao Rio Paranyha. (15) Goyandira a Ouvidor.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construção	Com estudos aprovados
27	E. F. Piquete a Itajubá	Suêste	—	(1) 39.740	21,626
28	E. F. de Uberaba a Villa Platina	«	—	—	275,423
29	Prolongamento da E. F. Cruz Alta a Porto Lucena	«	—	45,000	85,000
30	E. F. São Pedro a Pelotas	Sul	—	—	466,800
31	Prolongamento do ramal de Alegrete a Quarahim	«	—	—	(3) 60,600
32	Prolongamento do Ramal de São Sebastião a Sant'Anna do Livramento	«	—	—	(4) 102,900
33	Prolongamento do Ramal de Basílio a Jaguarão	«	—	—	(5) 60,635
34	Ramal de Defermando a São Luiz e Ramal de São Borja	«	—	—	336,400
	Do Rio Jaguary a São Luiz	«	—	—	178,634
	De São Thiago a São Borja	«	—	—	157,766
	II — Da União, arrendadas				
35	E. F. Madeira-Mamoré (6).	Norte	366,485	—	—
36	E. F. de Bragança (7)	«	291,870	—	—
	Belém a Bragança	«	233,178	—	—
	Ramal de Utinga	«	1.307	—	—
	» » Pinheiro	«	15'577	—	—
	Sub-ramal de Curro Maguary	«	1,856	—	—
	(Linha de bitola estreita: 0, m.60)	«	(39,952)	—	—
	Ramal do Prata	«	20,777	—	—
	» de Benjamin Constant	«	19,175	—	—
37	E. F. Tocantins (8)	«	82,430	—	325,480
38	E. F. Santa Catharina (9)	Sul	69,700	20,000	157,693
	Blumenau a Hansa	«	69,700	—	—
	Hansa a Barra do Rio Trombudo	«	—	20,000	40,214

(1) A construção está sendo effectuada pela Rêde Sul Mineira. (2) A partir de Santo Angelo. A parte inicial está incorporada á Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. (3) A partir do km. 57. A parte inicial está incorporada á Rêde de V. F. do Rio Grande do Sul. (4) A partir de D. Pedrito. A parte inicial está incorporada á Rêde de V. F. do Rio Grande do Sul. (5) A partir do km. 53. A parte inicial está incorporada á Rêde de V. F. do Rio Grande do Sul. (6) Porto Velho a Guajará Mirim. (7) Arrendada ao Estado do Pará. (8) Arrendada ao Estado do Pará. Dec. n. 16.710, de 23 de dezembro de 1924. (9) Arrendada ao Estado do mesmo nome.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Tráfego	Em Construção	Com estudos aprovados
39	Itaquy a Blumenau	Sul	—	—	48,179
	Ramal de Brusque	«	—	—	69,300
	E. F. D. THEREZA CHRISTINA	«	232,758	21,807	59,645
	Imbitúba a Lauro Muller	«	111,040	—	—
	Ramal de Laguna-Bifurcação ao Magalhães	«	9,356	—	—
	» » Massiambú	«	—	—	59,645
40	» » Tubarão a Araranguá	«	(1) 79,772	21,807	—
	» » Urussanga	«	(2) 32,590	—	—
	E. F. JACUHY	«	57,414	—	—
	III—PARTE DA UNIÃO, arrendada:				
	Parte de concessão federal				
41	BRASIL GREAT SOUTHERN RAILWAY	«	299,467	—	—
	Linha arrendada (3)	«	123,870	—	—
	» concedida. (4) (r)	«	175,597	—	—
	IV—Parte da União, arrendada:				
	parte de concessão estadual				
42	E. F. MARICÁ	Suéstete	130,472	—	24,760
	Trecho de concessão fluminense (5)	«	65,292	—	—
	» arrendado (6)	«	65,180	—	(7) 24,760
	V. de concessão federal				
43	E. F. BARREIROS A SERTÃO SINHO (g)	Nordéste	—	29,301	35,420
44	E. F. DO CORCOVADO (8)	Suéstete	3,824	—	—
45	E. F. DE REZENDE A BOCAINA	»	22,810	—	—
46	E. F. DE GANDARELLA (9)	«	—	—	51,060

(1) Tubarão a Morretes. (2) Esplanada a Rio Deserto. (3) E. F. Itaquy a S. Borja. (4) E. F. Quarahim a Itaquy. (r) Está no período de reembolso da subvenção ou dos juros garantidos. (5) Nictheroy (Porto das Neves) a Nilo Peçanha. (6) Nilo Peçanha a Iguaba Grande. (7) Iguaba Grande a Cabo Frio. (g) Está no período positivo de garantia de juros. (8) Electrica de cremalheira. (9) Oliveira Botelho a Barreiros. Foram retirados 16 kms. da linha.

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Tráfego	Em Construção	Com estudos aprovados
	VI de propriedade estadual				
47	E. F. DE NAZARETH	Nordeste	287,668	24,000	71,280
	Nazareth a Jequié	«	261,120	24,000	71,280
	Ramal de Amargosa	«	26,548	—	—
48	E. F. DE SANTO AMARO E RAMAES	«	88,350	—	—
49	E. F. DE ITAPEMIRIM (1)	Suésste	52,740	—	—
50	E. F. DO LITTORAL m	«	13,605	22,072	88,079
51	E. F. DE SÃO MATHEUS (bitola de 0.60)	«	(2) 63,000	5,000	—
52	E. F. DE BENEVENTE A ALFREDO CHAVES (bitola de 0,m60)	«	35,710	—	—
53	E. F. DE ITAÚNAS	«	—	20.0000	105,000
54	E. F. DE PARACATU'	«	(3) 153,472	17,000	4,800
55	TRAMWAY DA CANTAREIRA	«	30,335	—	—
	São Paulo a Cantareira	«	12,565	—	—
	Ramal de Guarulhos	«	17,770	—	—
56	E. F. CAMPOS DO JORDÃO (4)	«	46,580	—	—
	VII — de concessão estadual				
57	E. F. DE MOSSORÓ (5)	Nordéste	37,690	—	—
58	E. F. ILHÉOS A CONQUISTA E RAMAES	«	82,750	30,000	45,000
59	E. F. DE NAZARETH A SALINAS DE MARGARIDA	«	—	—	47,420
60	E. F. DE MORRO VELHO (6)	Suésste	8,000	—	—
61	E. F. SÃO PAULO — GOYAZ (7)	«	71,820	74,240	—
	Bebedouro a Cachoeira do Marimbondo (8)	«	71,820	74,240	—
62	E. F. SÃO PAULO—MINAS (bitola de 0m60)	«	180,320	—	—
	Ramal de Bento Quirino a S. Sebastião do Paraíso	«	136,600	—	—
	Ramal de Serrinha a Ribeirão Preto	«	43,720	—	—

(1) Barra a Cachoeira e ramal (4 kms.) de Marathaises. (2) São Matheus a Destino. (3) Indayá a Mello Vianna. (4) Tracção electrica. (5) Porto Franco a Mossoró. (6) Bitola estreita: 0,m66. Raposos a Morro Velho (Minas), electrica. (7) Foram vendidos 75km,180 a Companhia Estrada de Ferro Paulista. (8) Bebedouro a Olympia.

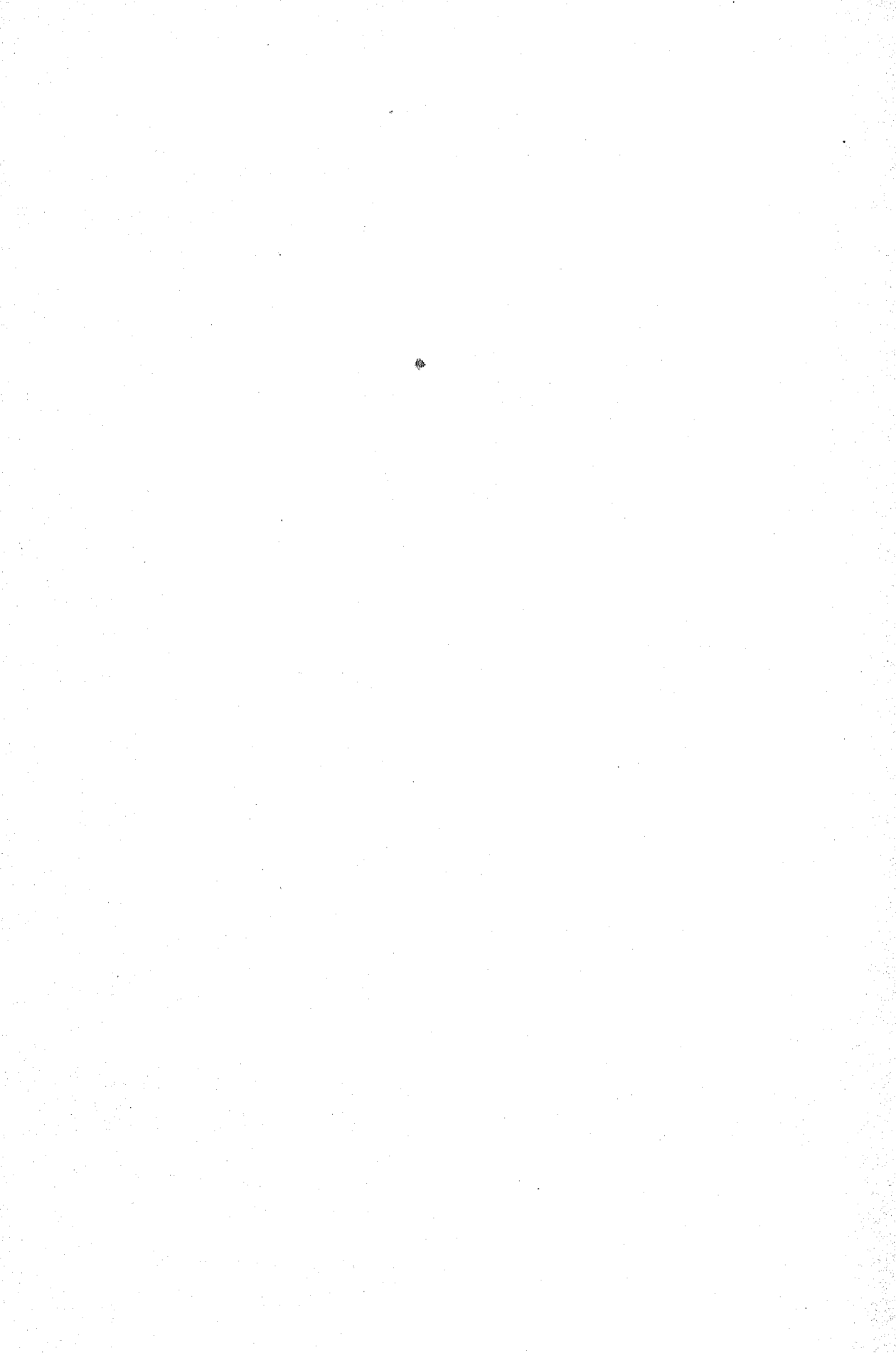
N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO das ESTRADAS	Região	EXTENSÕES		
			Em Trafego	Em Construcção	Com Estudos appro- vados
63	E. F. SÃO PAULO PARANÁ (1)	Suésté	31,000	—	—
64	E. F. ITATIBENSE (2).	«	20,120	—	—
65	E. F. do Dourado	«	273,368	12,000	70,000
	(Bitola corrente 1.m60).	«	(239,000)	(12,000)	(70,000)
	Ribeirão Bonito a Bariry.	«	83,248	—	—
	Porto Rangel a Ayrosa Galvão	«	40,000	—	—
	Trabijú a Ibitinga	«	89,632	—	—
	Tabatinga a Itapolis	«	26,120	12,000	70,000
	(Bitola estreita: 0,m60)	«	(34,368)	—	—
	Ribeirão Bonito e Trabijú	»	34,368	—	—
66	Ramal Ferreo Campineiro	»	39,553	—	—
	Campinas a Cabras (bitola 1,00)	«	30,553	—	—
	Joaquim Egydio a Dr. Lacerda (bitola 0,60)	«	9,000	—	—
67	Companhia Melhoramentos de Monte Alto (3)	«	31,350	—	—
68	E. F. de Itararé a Fatura	«	—	—	145,000
69	E. F. Oeste de São Paulo	«	—	63,000	—
70	E. F. Jaboticabal	«	(4) 27,200	—	14,500
71	E. F. Perús—Pirapora (5)	«	16,000	—	30,000
72	Companhia Agricola Fazenda Dumont (6)	«	(7) 23,442	—	—
73	E. F. Norte do Paraná (8).	Sul	43,300	—	—
74	E. F. Noroeste do Paraná	«	—	31,500	—
75	E. F. Oeste do Paraná	«	—	—	133,600
76	E. F. de Porto Alegre a Tristeza (9)	«	11,980	—	—
77	E. F. de Palmares a Conceição do Arroio	«	(10) 55,220	—	—

(1) Ourinhos a Cambará. (2) Loveira a Itatiba. (3) Ibitirama a Vista Alegre. (4) de Jaboticabal a Luzitania. (5) Bitola estreita: 0m,60 (S. P.) (6) Ribeirão Preto a Dumont (7) Bitola estreita: 0,m60 (S. P.) (8) Curityba a Rio Branco. (9) Praia das Bellas a Pedra Redonda (Rio Grande do Sul) (10) Bitola de 0,60.

Designação das Estradas	EXTENSÕES		
	Em tralego	Em construção	Com estudos aprovados
RESUMO POR CATEGORIA DE ESTRADAS			
Estradas de 1a. categoria:			
Total das Estradas de propriedade e administração da União	4.183,187	216,374	443,049
Total das estradas da União arrendadas	7.185,135	468,328	2.665.828
Total das Estradas de concessão federal em gozo de garantia de juros	1.484,846	—	—
Idem em período de reembolso	1.709,467	—	—
Idem sem garantia de juros	871,448	—	1.283,273
Total das estradas de propriedade estadual	1.186,922	—	—
Idem de concessão estadual	4.825,805	101.000	—
Total geral das Estradas de 1a. categoria	21.446,810	785,702	4.392,690
Estradas de 2a. categoria:			
De propriedade e administração da União	3.523,334	82,000	641,826
Da União, arrendadas	1.292,551	—	238,766
Estradas de concessão federal	530,297	26,000	178,578
Estradas de propriedade estadual	280,712	—	—
Total das Estradas de 2a. categoria	5.626,894	108,000	1.059,170
Estradas de 3a. categoria:			
Total de propriedade e administração da União.	1.495,713	224,905	2.930,988
Total da União, arrendadas	1.289.707	41,807	567,578
Total de concessão federal	202,231	29,301	86,480
Total de propriedade estadual	771,460	88,072	269,159
Total de concessão estadual	1.018,405	210.740	485,520
Total das estradas de 3a. categoria	4.777,516	594,825	4.339,725
RESUMO GLOBAL			
Estradas de propriedade e administração da União	9.202,234	523,279	4.254,629
Estradas da União, arrendadas	9.767,393	510,135	3.233,406
Estradas de concessão federal	4.798.289	64,301	1.548,331
Estradas de propriedade estadual (1)	2.239,094	68,072	269,159
Estradas de concessão estadual (2)	5.844,210	311,740	485.520
Total geral das Estradas de Ferro com serventia publica			
Em 31 de dezembro de 1928	31.851,220	1.497,527	9.791,045
Idem em 31 de dezembro de 1927	31.549,044	1.458,620	9.441,593
Idem em 31 de dezembro de 1926	31.332,759	1.755,661	8.597,036

(1) Não incluídas as que se acham incorporadas ás Rêdes de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e Sul Mineira.

(2) Inclusive as que, embora de concessão federal, são dependentes dos Estados quanto a tarifas e horários.



ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

1928

Administração Central

Vigora nesta Inspectoria o regulamento approved pelo decreto n..... 15.157, de 5 de Dezembro de 1921, que, modificando o anterior, estabeleceu um *quadro permanente* de funcionarios para o serviço de fiscalização das vias-ferreas, tanto das de propriedade da União que se acham arrendadas a empresas particulares ou aos Estados, como das concedidas com ou sem garantia de juros.

Autoriza o mesmo a criação de *um quadro supplemtar* destinado a completar a lotação dos districtos e fiscalizações com pessoal variavel, nomeado em comissão e demissivel *ad nutum*.

O numero de funcionarios extraordinarios fazendo parte do *quadro supplemtar*, comquanto fixado no regulamento, poderá ser alterado annualmente pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, mediante proposta do Inspector.

Quanto ao pessoal das estradas em trafego e em construcção, pertencentes á União e cuja administração se acha a cargo desta Inspectoria, é o mesmo fixado no regulamento approved para cada uma dessas estradas, sendo o numero de funcionarios e os respectivos vencimentos, approveds pelo congresso no orçamento annual da despeza geral da republica.

De conformidade com essas disposições, o pessoal da Inspectoria achase distribuido da seguinte fórma:

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL:

1 Inspector	6 Desenhistas
1 Chefe do Gabinete	2 Copistas
2 Ajudantes de Chefe do Gabinete	5 Officiaes
2 Chefes de Divisão	20 Escripturarios
5 Chefes de Secção	8 Dactylographos
1 Intendente	1 Porteiro
15 Engenheiros	12 Continuos

Districtos e Fiscalizações

7 Engenheiros chefes de districto	84 Engenheiros fiscaes
8 " " " fiscalizações isoladas ou independentes.	25 Escripturarios
	15 Continuos

Primeiro Districto

Séde em Recife. «The Great Western of Brasil Ry. Co. Ltda.» com 1.635km,210 em trafego, com 622km,256 de estudos approveds e com 151km,000 em construcção.

Segundo Districto

Séde na Bahia. Companhia Ferroviaria Este Brasileiro, com 2.292km,923 em trafego, 1.406km,243 com estudos approveds e em construcção 233km,000.

Terceiro Districto

Séde na Capital Federal. Comprehendê «The Leopoldina Railway Co. Ltda.», com 821km,331 e Corcovado com 3km,824 em trafego; E. F. de Maricá com 65km,180, estando com estudos approvados o prolongamento de 24km,760 até Cabo Frio.

Quarto Districto

Séde na Capital Federal. Rêde Sul Mineira com 1.292km,551 em trafego.

Quinto Districto

Extincto.

Sexto Districto

Séde em Curityba. Fiscaliza a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, que comprehende a E. F. do Paraná e ramaes, a linha de Itararé ao Uruguay e diversos ramaes, e a linha de S. Francisco, sommando 1.997km,073 em trafego e 723km,989 com estudos approvados.

Setimo Districto

Séde em Porto Alegre. Fiscaliza a Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul com 2.651km,545 em trafego e 108km,700 com estudos approvados.

As fiscalizações independentes dos districtos são:

Primeira fiscalização

Séde em Belém (Pará), para a Estrada de Ferro Bragança e a Madeira Mamoré, sommando 658km,355 em trafego e 82km da E. F. Tocantins com o trafego suspenso.

Segunda fiscalização

Até 21 de agosto de 1928 teve séde em Therezina (Piauhy) para fiscalizar a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, com 26km,899 em construcção, de linhas de ligação, incluindo as pontes sobre os rios Parnahyba e Poty. Por portaria de 21 de agosto de 1928 passou a ter séde em Recife (Pernambuco) para fiscalizar as linhas em construcção de The Great Western of Brasil Ry. Co. Ltd., ficando a fiscalização das linhas de ligação em Therezina entregué á directoria da E. F. S. Luiz a Therezina.

Terceira fiscalização

Séde em Theophilo-Otoni. Estrada de Ferro Bahia a Minas com 517km,478 em trafego; 61km,600 em construcção e 476km,371 com estudos approvados.

Quarta fiscalização

Séde na Capital Federal. Comprehende a E. F. Victoria a Minas com

530km,297 em trafego; 26km,000 em construcção e 178km,578 com estudos approvados.

Quinta fiscalização

Séde em S. Paulo, para as linhas S. Paulo Railway Co. Ltd.; Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e a E. F. Sorocabana, sommando..... 1.960km,660 em trafego.

Sexta fiscalização

Séde em Wencesláu Braz. Comprehende a construcção do Ramal de Paranapanema e da linha de Barra Bonita a rio do Peixe sommando 65km,764 em construcção e 21km,626 com estudos approvados.

Setima fiscalização

Séde em Blumenau. Estrada de Ferro Santa Catharina com 69km,700 em trafego; em construcção 79km,860 e com estudos approvados 69km,300.

Oitava fiscalização

Séde em Laguna. Comprehende a E. F. D. Thereza Christina e ramaes de Araranguá e Urussanga com 232km,758 em trafego; 21km,807 em construcção e 59km,645 com estudos approvados.

Estão ainda sob a fiscalização da Inspectoria:

a)—A Estrada de Ferro de Mossoró, prolongamento com 37km,690 em trafego e construcção paralyzada;

b)—o prolongamento do ramal de Santo Angelo a Porto Lucena, na Rê-de Ferrea do Rio Grande do Sul, com 45 kilometros em construcção a cargo do 1.º Batalhão Ferro-Viario e 85 kms. com estudos approvados.

São administradas por pessoal subordinado a esta Inspectoria as seguintes linhas ferreas em trefego e parte em construcção:

1.º—Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina com 456km,827 em trafego. A directoria desta estrada tem a seu cargo, desde o dia 21 de agosto de 1928, a fiscalização das linhas de ligação em Therezina, inclusive as pontes sobre os rios Parnahyba e Poty.

2.º—E. F. Central do Piauhy com 151km,094 em trafego, 10km,000 em construcção e 165km,260 com estudos approvados.

3.º—E. F. Central do Rio Grande do Norte com 175km,891 em trafego e 180km,592 com estudos approvados.

4.º—E. F. Petrolina a Therezina com 164km,310 em trafego; 29km,240 em construcção e 585km,000 com estudos approvados.

5.º—E. F. de Goyaz com 349km,363 em trafego; 57km,000 em construcção e 332km,080 com estudos approvados.

6.º—The Great Southern of Brasil Railway com 299km,467 em trafego. Comprehende as linhas de Quarahim a Itaquy e de Itaquy a São Borja que, desde o anno de 1924, estão sendo administradas por esta Inspectoria por terem sido abandonadas pela companhia acima citada, concessionaria do primeiro trecho e arrendataria do segundo.

Administração Central

Primeira Divisão



Na 1.^a Secção da 1.^a Divisão foram estudados projectos de obras cujos orçamentos no valor total de 22.920:564\$528, divididos nas cinco categorias abaixo indicadas, foram approvados por diversos actos officiaes.

1.^o—CONSTRUCÇÃO—A cifra dos orçamentos por conta das construcções attingio no anno considerado a 12.737:880\$429 e £ 364.745—1—6.

2.^o—TAXAS ADDICIONAES—Importaram em 6.047:974\$735 orçamentos por conta dessas taxas.

3.^o—POR CONTA DE PARTICULARES—Orçamentos de 307:155\$852 e £ 25—8—6.

4.^o—POR CONTA DO CUSTEIO—Orçamentos de 1.735:813\$194 e £ 8-5-6.

5.^o—POR CONTA DE CAPITAL—Orçamentos de 2.091:740\$308 e £ 2.166—13—8.

Nos orçamentos de 1.^a categoria estão comprehendidos 6.744:859\$240 de uma variante da linha de Quebrangulo a Palmeira dos Indios, na «Great Western Railway Company»; 1.084:012\$147 de outra variante na linha de Conceição da Feira a Buranhen, da Viação Ferrea Éste Brasileiro.

Por conta das taxas addicionaes, 6.047:974\$735, estão as seguintes obras: *a*) officinas de Mafra, no valor de 820:016\$139, na linha de S. Francisco da E. F. S. Paulo-Rio Grande; *b*) modificação do ramal do Rio Negro, na E. F. do Paraná, no valor de 948:667\$630; *c*) lastramento de pedra britada na linha de Itararé-Uruguay, no valor de 386:000\$000; *d*) ponte nova sobre o Rio Pardo, na E. F. Mogyana, 770:052\$192 e diversos outros melhoramentos nas estradas acima citadas e na Leopoldina Railway.

O quadro que se segue abrange todos os orçamentos organizados e approvados em 1928 referentes ás categorias acima mencionadas.

Resumo dos orçamentos approvados por diversos actos officiaes durante o anno de 1928

N. de ord.	DESIGNAÇÕES	Construcção	Orçamentos approvados por conta			Capital	TOTAES
			Taxa addic.	Particulares	CUSTEIO		
1	E. F. Madeira Mamoré.		62:182\$643	—	—	—	62:182:643
2	» » Central R. G. Norte.			5:810\$879	—	—	5:810\$879
3	Great Western.	7.494:395\$792		62:166\$569	37:779\$317	19:632\$845	7.613:974\$523
		£ 364.745 - 1-6		£ 25-8-6	£ 8-5-0	£ 2.166-13-8	£ 366.945—8-8
4	Rêde Bahiana	2.064:398\$335		—	131:582\$201	—	2.195:980\$536
5	E. F. Victoria a Minas.	—		—	81:832\$980	—	81:832\$980
6	» » Leopoldina	—	387:746\$026	88:359\$430	—	—	476:105\$456
7	Rêde Sul Mineira.	—	—	—	158:105\$335	800:714\$388	958:819\$723
8	E. F. Mogyana.	—	2.126:976\$671	2:452\$950	110:923\$579	57:917\$226	2.298:270\$426
9	» » Goyaz.	401:146\$302	—	—	—	—	401:146\$302
10	» » Sorocobana.	—	—	—	27:829\$230	126:947\$481	154:776\$711
11	» » S. Paulo Rio-Grande	—	3.471:069\$395	31:572\$331	255:232\$605	12:093\$904	3.769:968\$235
12	» » S. Paulo Railway	—	—	—	274:907\$241	—	274:907\$241
13	E. F. Porto do Forno (Lagoa Araruama)	2.777:940\$000	—	—	—	—	2.777:940\$000
14	E. F. Tubarão-Araranguá.	—	—	—	21:053\$322	10:379\$496	31:432\$818
15	Viação F. R. G. Sul.	—	—	116:793\$693	636:567\$384	1:064:054\$968	1.817:416\$045
TOTAES:		12.737:860\$429	6.047:374\$735	387:155\$852	1.735:813\$194	2.891:740\$388	22.920:564\$518
		£ 364.745-1-6	—	£ 25-8-6	£ 8-5-0	£ 2.165-13-8	£ 366.945-8-8

Na 2.^a Secção da mesma Divisão augmentou-se a collecção de coordenadas geographicas e regularizou-se a sua catalogação, tendo sido obtidos numerosos dados fornecidos pelo Ministerio do Exterior, Repartição Geral dos Telegraphos e Inspectoria de Obras contra as Seccas e outras repartições.

A revisão dos mappas ferro-viarios desta Inspectoria, iniciada no anno de 1927, foi terminada no correr de 1928.

Foram 11 os mappas revistos, já se achando impressos 4, que são: um do Estado do Rio Grande do Sul, outro dos Estados de Santa Catharina e Paraná; outro do Estado de São Paulo e outro do de Minas Geraes.

Iniciou-se tambem o serviço de mappas propriamente ferro-viarios progressivos para uso da Secção, em duas series, uma referente á viação por estados e outra referente a cada estrada.

Foram revistas as Tabellas de preços das construcções a cargo da Great Western, para pagamento em apolices, assim como a da Rêde Bahiana.

As folhas de medição processadas, no anno de 1928, em numero de 109, importaram em 15.655:596\$131 mais £ 3.979-1-6,624, \$84.929,28 e 960,00 francos belgas, assim distribuidos:

The Great Western Railwoy Company	4.835:127\$118
Rêde Bahiana e E. F. Bahia a Minas e £. 300-0-0; \$84.929,28; francos belgas 960,00	7.043:056\$506
Ramal do Paranapanema	3.035:988\$444
E. F. Santa Catharina £ 3.679-1-6,624 e	271:240\$397
Linhas de ligação em Therezina	200:000\$000
E. F. Petrolina a Therezina	270:183\$666
Somma	<u>15.655:596\$131</u>

As folhas de medição das obras executadas nesse anno discriminam-se:

Na Great Western Railway Company:

a) Prolongamento da E. F. Central de Pernambuco (de Rio Branco a Flores)	2.828:407\$392
b) Prolongamento de Quebrangulo a Collegio	411:523\$821
c) Prolongamento do ramal de Limoeiro (Limoeiro a Bom Jardim)	1.175:287\$781
d) Prolongamento de Cajazeiros (Alagoa Grande a Po- cinhos)	419:908\$124
Somma	<u>4.835:127\$118</u>

Na Rêde Bahiana e E. F. Bahia a Minas:

Estrada de Ferro Bahia a Joazeiro	245:367\$115
Prolongamento da E. F. Central da Bahia (Machado Portella a Carinhanha)	970:527\$478
Ligação da E. F. Bahia a Joazeiro, em Bomfim, á E. F. Central da Bahia em Paraguassú (Trecho Jacobina-Mundo Novo)	468:206\$794
Ligação, trecho Mundo Novo-Paraguassú	231:185\$622
Ligação do ramal da Feira de Sant'Anna ao ramal de Agua Com- prida a Buranhen	1.166:118\$306
E. F. Bahia ao S. Francisco (Variante do Cabrito)	809:869\$021
Linha de Timbó a Propriá	744:357\$233
E. F. Bahia a Minas e prolongamentos	2.167:515\$072
Despezas complementares com material importado	239.909\$865
Somma	<u>7.043:056\$506</u>

Quanto aos trabalhos da Intendencia, as concurrencias feitas pela mesma reduziram-se a seis, sendo uma administrativa e cinco publicas, visto continuar paralyzada quasi a totalidade das obras ferro-viarias e, por isso, restringida ao minimo possivel a compra de materiaes.

A concurrencia administrativa teve lugar para o fornecimento do material de expediente e de escriptorio, moveis, etc. destinados aos serviços da Inspectoria.

As cinco concurrencias publicas foram :

1.^o—Impressão de 11 mappas de Estados do Brasil com o traçado da nossa viação ferrea.

2.^o—Impressão do relatorio da Inspectoria, referente a 1926.

3.^o—Impressão da Estatistica das Estradas de Ferro do Brasil, referente ao anno de 1926.

4.^o—Fornecimento á Estrada de Ferro Central do Piauhy de seis apparelhos completos de mudança de via e oito mil parafusos para junção de trilhos.

5.^o—Fornecimento e concertos de instrumentos de engenharia.

Pelo Tribunal de contas foram registrados os contractos feitos conforme as concurrencias publicas mencionadas, sendo :

O da 1.^a concurrencia no valor de 34:000\$000 em 31 de julho de 1928.

O da 3.^a no valor de 26:000\$000, em 18 de junho; o da 4.^a no valor de 12:130\$000 e o da 5.^a no valor de 6:430\$000 em 28 de junho.

O contracto relativo a 2.^a concurrencia, impressão do relatorio de 1926 desta Inspectoria no valor de 18:500\$000 não foi executado por ter o Tribunal negado registro ao mesmo.

As despesas feitas pela Intendencia, por conta da Inspectoria, importaram em 124:654\$210.

Segunda divisão

Primeira Secção

Esta secção tem a seu cargo :

a)—elaboração dos regulamentos sobre viação terrestre;

b)—estudos de contractos de construcção, concessão ou arrendamento de estradas;

c)—elaboração de regulamentos de transportes e de serviço interno das estradas superintendidas pela inspectoria;

d)—estudo das tarifas ferro-viarias e dos horarios de trens;

e)—estudo dos quadros do pessoal das estradas em trafego com fixação dos limites maximos e minimos dos vencimentos respectivos;

f)—estudo da lotação e distribuição do material rodante das estradas de ferro e da padronização do material de transporte.

Transitaram pela secção 790 processos, dos quaes 62 pertencentes ao anno de 1927.

Das 63 portarias e avisos ministeriaes approvando novas bases de tarifas e alterações nas em vigor, em diversas estradas, de conformidade com os estudos feitos nesta secção, destacam-se :

I—Portarias de 20 de janeiro de 1928, approvando novas bases de tarifas para as E. F. de São Luiz a Therezina, Central do Piauhy, Central do Rio Grande do Norte e Petrolina a Therezina, e mandando adoptar na mesma o Regulamento Geral dos Transportes, a Classificação Geral das mercadorias e

as taxas accessorias em vigor nas estradas de ferro filiadas á Contadoria Central Ferro-viaria.

II—Portaria de 13 de janeiro de 1928, mandando adoptar na E. F. de Goyaz as bases das tarifas, o Regulamento Geral dos Transportes, a Classificação Geral das mercadorias e as taxas accessorias em vigor na E. F. Oeste de Minas.

III—Portaria de 29 de maio de 1928 approva as novas bases de tarifas e autoriza a adopção do Regulamento Geral dos Transportes, Classificação Geral das mercadorias e taxas accessorias em vigor nas estradas filiadas á Contadoria Central Ferro-Viaria, para a Rêde Bahiana e Estrada de Ferro Bahia a Minas.

IV—Portaria de 20 de agosto de 1928, approva novas bases de tarifas para "The Great Western of Brasil Ry. Company", e manda adoptar o Regulamento Geral dos Transportes, Classificação geral de mercadorias e taxas accessorias em vigor nas estradas filiadas á Contadoria Central Ferro-viaria.

V—Portaria de 6 de julho de 1928, approva novas bases de tarifas e autoriza a cobrança da taxa adicional de 10% na Estrada de Ferro de Maricá.

VI—Portaria de 18 de setembro de 1928, approva novas bases de tarifas e autoriza a cobrança da taxa adicional de 10% na Rêde de Viação Sul Minerá.

VII—Portaria de 7 de abril de 1928, manda applicar nas Estradas de Ferro de Quarahin a Itaquy e de Itaquy a S. Borja as tarifas e Regulamento Geral dos Transportes, Classificação Geral das mercadorias e as taxas em vigor na Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, com excepção das tarifas de passageiros.

VIII—Aviso n.º 15, de 16 de abril; n.º 18, de 26 de abril e n.º 35, de 22 de maio, todas de 1928, autoriza as Estradas de Ferro subordinadas á Inspectoria das Estradas, á Companhia Ferro-viaria Êste Brasileiro, á "Great Western of Brasil Ry. Company", a cobrarem sobre as tarifas um adicional de 1 1/2% para contribuição da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviarios, de accordo com o que estipula o art. 6.º do Regulamento das mesmas caixas.

Foram approvados por portarias ministeriaes de 1928 novos quadros do pessoal e tabellas de vencimentos para as seguintes estradas; Estrada de Ferro Sorocabana, ramaes de Itararé a Tibagy; Companhia Ferro-viaria Êste Brasileiro e Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

IX—Portarias ministeriaes de 29 de agosto e de 9 de novembro, ambas de 1928, approvando as condições a que devem obedecer os contractos celebrados com productores, industriaes, exportadores e organizações de transporte, para fornecimento ou circulação de material rodante ou de tracção ás estradas de ferro administradas, concedidas ou arrendadas pela União.

X—Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928 modifica, de accordo com o decreto legislativo n.º 5.609, de 21 de dezembro do mesmo anno, o contracto de arrendamento da Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, celebrado com o governo do Estado, na parte que trata dos melhoramentos especificados na clausula IV do referido contracto. Esses melhoramentos serão custeados com o producto da renda liquida que couber á União e ao Estado durante a execução dos mesmos, e com o producto de uma taxa adicional de 10% sobre as tarifas que estiverem em vigor. Aos melhoramentos indicados na clausula citada do contracto serão accrescentados os seguintes: lastramentos das linhas com pedra britada e construcção de villas operarias.

Segunda Secção — Estatística e Relatorio

Os quadros estatísticos organizados nesta Secção comprehendem todas as vias ferreas do paiz, de conformidade com os dados remetidos a esta Inspectoria pelas directorias das estradas e pelos chefes de serviço dos districtos e das fiscalizações.

Durante o anno de 1928 ficaram adeantados os trabalhos relativos á estatística do anno de 1927 e foi impressa a de 1926, que tem sido distribuida a todos os interessados em conhecê-la.

A ultima publicada consta de 421 paginas com 33 quadros relativos a extensões diversas e condições technicas de todas as linhas ferreas, distribuição de material rodante, percurso de trens e vehiculos, detalhes do movimento de passageiros, animaes e mercadorias, receitas e despesas totaes relativas ao trafego do ultimo quinquenio, custo total de cada uma das vias ferreas, capital despendido com garantia de juros, além de outros dados tambem importantes. Fazem parte da estatistica 8 pequenos mappas dos Estados com a rêde ferroviaria e um resumo da legislação especial ferro-viarria pertencente ao anno immediato, isto é, 1927. Em quadro especial vê-se a distribuição das linhas ferreas em trafego em todos os paizes do mundo, sendo, em resumo até 1925: America do Norte 509,480 km; America do Sul 91,766 km; Europa 384,337 km; Asia 135,561 km; Africa 60,307 km; e Australia 48,447 km. Total 1,229,898 km.

O relatorio geral desta Inspectoria descrevendo a situação das linhas ferreas, sujeitas á sua administração, umas mediante seis directorias, e á sua fiscalização outras, mediante seis districtos e oito fiscalizações de estradas isoladas, serviços todos realizados no anno de 1927, foi organizado com detalhes sobre cada uma das estradas, tendo sido entregue, para impressão, á Imprensa Nacional.

Terceira Secção — Contabilidade

Quotas de arrendamento

Foi verificado terem sido em 1928 recolhidas ao Thesouro Federal as seguintes quotas de arrendamento de estradas:

Rêde de Viação Ferrea Este Brasileiro do anno de 1927 e 1º semestre de 1928	152.396\$679
E. F. Paraná (anno de 1927 e 1º semestre de 1928)	2.787:032\$459
E. F. Maricá (1927 e 1928)	60:527\$745
E. F. Santa Catharina (1927)	2:148\$709
Total recolhido ao Thesouro em 1928	3.002:105\$592

Quotas de fiscalização

As quotas de fiscalização recolhidas em 1928 pelas diversas vias ferreas importaram em 636:213\$260

Tomadas de contas

Estradas sem garantia de juros:

Os resultados verificados em 27 tomadas de contas sobre diversas vias ferreas, sendo uma relativa ao anno de 1924, duas sobre 1925, seis sobre 1926, quinze sobre 1927 e treis sobre 1928, deram o seguinte total:

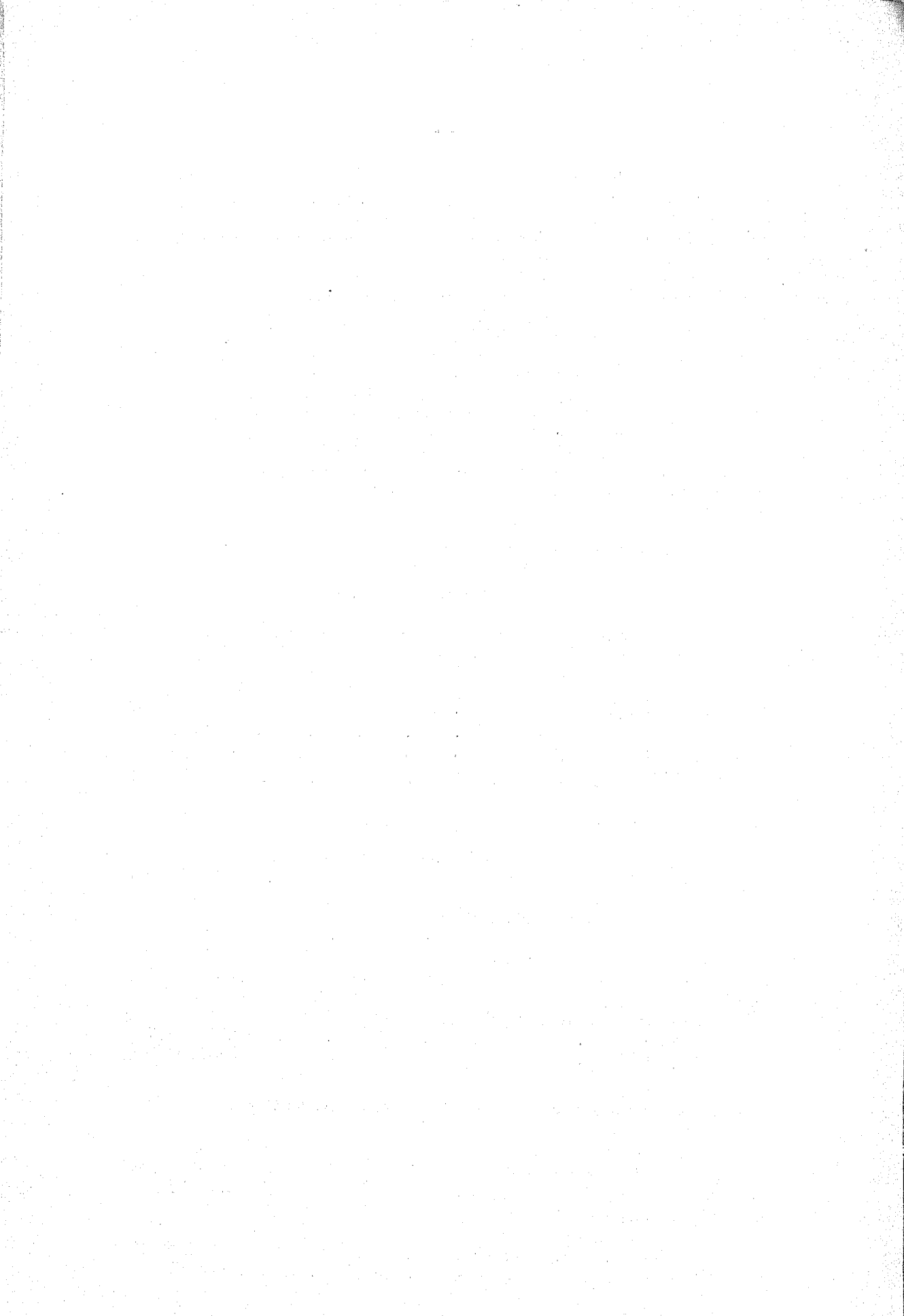
Receita	204.384:368\$265
Despesa	181.282:958\$809

Estradas sob o regimen de garantia de juros

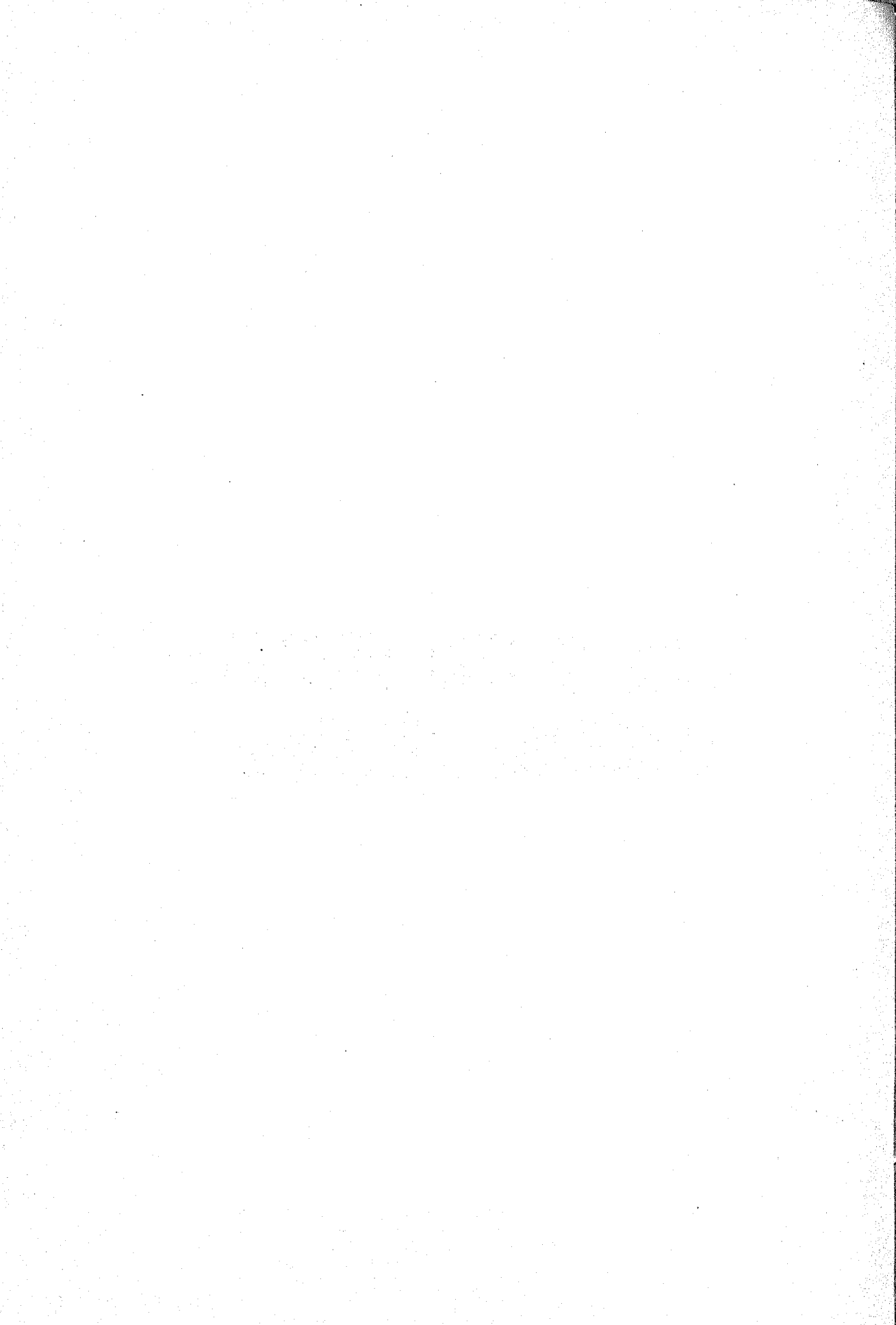
Foram verificados os resultados de 13 tomadas de contas, sendo uma de 1925, treis de 1926, seis de 1927, uma de 1928 e duas de revisão de 1920.

Resultado verificado:

Receita	42.883:296\$703
Despesa	43.685:708\$582



**ESTRADAS DE FERRO DIRECTAMENTE
SUBORDINADAS Á INSPECTORIA**



**ESTRADA DE FERRO
SÃO LUIZ A THEREZINA**

Estrada de Ferro São Luiz a Therezina

(Estados do Maranhão e Piauhy)

Esta linha ferrea resulta da ligação da de São Luiz a Caxias, construída por conta da União, com a antiga estrada de ferro de Caxias a Cajazeiras, encampada pelo governo e incorporada á primeira em 11 de março de 1921, de conformidade com o decreto n.º 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920.

A linha de São Luiz a Caxias foi construída pela União sob o regimen de empreitada, entre os annos de 1908 e 1921, e tem a extensão de 372,650 km. A linha de Caxias a Cajazeiras tem a extensão de 78 kilometros entregues ao trafego no anno de 1895, estando a estação extrema, hoje denominada Senador Furtado, situada a margem esquerda do Rio Parnahyba, fronteira á cidade de Therezina.

Para que a estrada em trafego, do ponto inicial em São Luiz, possa attingir Therezina, aguarda-se a construcção da grande ponte sobre o Parnahyba, cujos trabalhos de alvenaria, já começados, se acham paralyzados por falta de verba, estando, entretanto, o custoso vigamento das superstructuras metallicas de ha muito adquirido.

A São Luiz a Therezina, junctamente com o projectado ramal de Coroatá ao Tocantins, tem por escopo a ligação da grande rêde de rios navegaveis que servem aos sertões do Piauhy e do Maranhão e o norte de Goyaz ao porto de São Luiz.

O ramal de Coroatá ao Tocantins, todo explorado e em parte projectado, deverá partir de Coroatá (á margem do Itapicurú), dirigindo-se a Pedreiras e Barra do Corda (sobre o Mearim), passando em Grajahú e proseguindo até attingir o Tocantins em Sant'Anna (Km. 560), pouco acima de Porto Franco. Este ramal deverá prolongar-se até o Rio Araguaya.

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928:

	km.
São Luiz a Senador Furtado	450,652
Ramal da variante até o local da ponte	6,175
Ramal do Carmo (Rosario ás Officinas)	2,000
Linhas de serviço e desvios	18,292

Movimento financeiro:

Creditos destinados á estrada no exercicio de 1928:

Verba 10a. do art. 7.º da lei n.º 5.445, de 14 de janeiro de 1928:	
Despesa fixa	667:800\$000
« variavel	3.015:000\$000
Total da dotação da verba	3.682:800\$000

Assim distribuida:	PESSOAL	MATERIAL
	2:607:800\$000	1.075:000\$000

Desta dotação foram empenhadas as seguintes quantias:

	EMPENHO	SALDO
I—Consignação «Pessoal»	2.504:274\$735	103.525\$265
II— « «Material»	1.070:664\$919	4:335\$081
Total	3.574:939\$654	107:860\$346

Resultados do trafego nos 3 ultimos annos:

	1926	1927	1928
Receita industrial	722:424\$380	1.204:275\$170	1.224:351\$930
Despesa de custeio	3.194:448\$501	3.535:254\$857	2.933:643\$622
Deficit	2.472:024\$121	2.330:979\$687	1.709:291\$692
Coefficiente de trafego	442,18	293,56	239,60
Receita accessoria	7:149\$087	8:764\$686	5:018\$549
" propria, total	729:573\$467	1.213:039\$856	1.229:370\$479
Despesa a conta de capital	1.226:949\$861	959:421\$790	1.134:238\$053
" total	4.421:398\$362	4.494:676\$647	4:067:881\$775

Na receita industrial não está incluída a receita accessoria, que é também renda da Estrada.

Patrimonio

Moveis:

Material rodante e de tracção	5.968:177\$234	
Moveis e utensilios	168:807\$840	
Material em deposito	885:856\$828	
Material imprestavel	4:000\$000	
Instrumentos e livros de engenharia	5:729\$000	7.032:570\$902

Immoveis:

Edificios	239:000\$000	
Usinas e officinas	2.560:514\$744	
Via permanente	41.598:347\$764	
Estações e postes telegraphicos	1.901:334\$021	
Instalações telegraphicas	81:650\$000	46.380:846\$529

TOTAL

53.413:417\$431

Discriminação da receita e transportes nos 3 ultimos annos:

	1926		1927		1928	
	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA
Passageiros de 1a. classe	15.833	138:391\$140	18.604	230:901\$008	16.261	213:045\$960
" de 2a. classe	25.673	100:504\$520	40.124	165:100\$862	39.312	191:897\$600
	TONS.		TONS.		TONS.	
Bagagem e encomendas	433	68:326\$060	511	102:070\$300	505	101:802\$090
	CABEÇAS		CABEÇAS		CABEÇAS	
Animaes	3.332	14:461\$060	3.179	19:642\$750	2.432	0:652\$550
	TONS.		TONS.		TONS.	
Mercadorias	20.818	384:109\$140	23.279	676:493\$780	20.134	698:797\$050
	Nº.		Nº.		Nº.	
Telegrammas	2.405	8:002\$600	2.182	6:005\$730	1.212	5:934\$000
Diversos e eventuaes	—	626\$060	—	3:971\$660	—	4:141\$080
Total	—	722:424\$380	—	1.204:275\$170	—	1.224:351\$930
Accessorios	—	7:149\$087	—	8:764\$686	—	5:018\$549
Total geral	—	729:573\$467	—	1.213:039\$856	—	1.229:370\$479

Receita extranha

Adicional de 10% sobre tarifas

Lei n.º 4.793 aug. de 10%	
Imposto de sellos de nomeação	
Contribuição de montepio	
Imposto de transporte	
Taxa de viação	
Renda c/ app. especial	
Imposto do dec. 4.682, de 6 de janeiro de 1923	
Diario Official	
Inst. Prev. func. publicos	
Multas	
Imposto de renda	

	1926	1927	1928
	66:934\$320	116:220\$090	114:182\$690
	2:475\$000	34:667\$423	768\$100
	239\$988	711\$996	475\$992
	39:840\$600	68:148\$200	72:201\$700
	30:809\$900	42:291\$270	38:157\$420
	—	—	3:296\$820
	13:021\$660	22:602\$330	41:848\$150
	87\$500	170\$000	540\$000
	—	55\$689	1:049\$508
	—	66\$436	328\$841
	—	—	847\$310
	153:408\$968	284:933\$434	273:696\$531
	1926	1927	1928
Administração	414:061\$442	417:446\$536	356:185\$981
Trafego	701:382\$285	764:030\$149	616:537\$175
Locomoção	1.059:840\$521	1.226:520\$300	1.073:791\$579
Via Permanente	982:005\$733	1.035:099\$646	853:453\$185
Diversos e eventuaes	37:158\$520	92.158\$226	33:675\$812
Total	3.194:448\$501	3.535:254\$857	2.933:643\$722
Discriminação da despesa á conta de capital:			
Conta de capital ou obras diversas	1.226:949\$861	959:421\$790	1.134:238\$053

Discriminação da despesa de custeio nos 3 ultimos annos:

Administração	
Trafego	
Locomoção	
Via Permanente	
Diversos e eventuaes	
Total	

Discriminação da despesa á conta de capital:

Conta de capital ou obras diversas	
--	--

Na despesa referente ao anno de 1928 estão incluídos 633:598\$684, preço da superstructura metallica da ponte "Benedicto Leite".

Movimento dos vehiculos:

	1926		N.º	1927		N.º	1928	
	N.º	PERCURSO Km		PERCURSO Km	PERCURSO Km			
<i>Em serviço remunerado:</i>								
Carros de 1. ^a classe	1.051	189.864	1.679	224.304	1.623	231.358		
» » 2. ^a »	487	92.125	859	113.338	815	106.031		
» mixtos.	120	6.711	291	11.723	260	9.842		
» de correio e bagagem.	402	57.655	656	76.976	870	113.998		
Vagões de animaes	207	45.511	221	47.616	142	34.457		
» » mercadorias	3.909	505.952	7.002	860.609	4.703	604.204		
Total em serviço remunerado	6.176	897.818	10.708	1.334.566	8.413	1.099.890		
<i>Em serviço não remunerado;</i>								
Carros de 1. ^a classe	131	25.775	63	12.106	77	10.783		
» » 2. ^a »	86	11.960	1	32	—	—		
» » mixtos	—	—	4	836	2	76		
» de correio e bagagem	8	777	13	1.233	391	2.006		
Vagões de animaes	73	5.967	2	16	—	—		
» » mercadorias	—	—	2.179	91.724	2.063	97.916		
» » de lastro e outros	23.440	397.572	20.085	163.692	20.971	229.594		
Total em serviço não remunerado	23.738	442.048	22.347	269.699	23.504	340.375		
Total geral	29.914	1 339.866	33.055	1.604.265	31.917	1.440.265		

Transportes effectuados nos 3 ultimos annos :

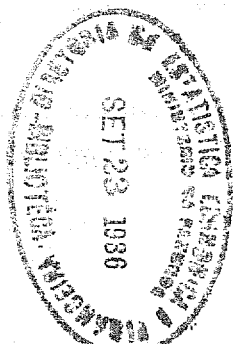
	1926		1927		1928	
	N.º	a 1 Km.	N.º	a 1 Km.	N.º	a 1 Km.
Passageiros de 1.ª classe, transporte remunerado.	15.833	—	18.604	—	16261	2.242.589
Passageiros de 1.ª classe, transporte gratuito	573	—	920	—	761	76.468
Passageiros de 1.ª classe transporte total	16.406	3.373.110	19.524	2.765.748	17.022	2.319.057
» » 2.ª » transporte remunerado	25.673	—	40.124	—	39.312	2.618.741
Passageiros de 2.ª classe transporte gratuito	2.337	—	3.836	—	3.006	302.053
Passageiros de 2.ª classe, transporte total	28.010	2.399.748	43.960	3.294.500	42.318	5.920.794
	Tons.	Tons - Km.	Tons.	Tons. - Km.	Tons,	Tons. - Km.
Bagagens e encomendas, transporte remunerado.	433	83.635	511	126.629	505	150.409
Bagagens e encomendas, transporte gratuito	24	3.321	20	4.933	36	8.890
Bagagens e encomendas transporte total	457	86.959	531	131.562	541	159.299
	Cabeças	Cab. - Km.	Cabeças	Cab. - Km.	Cabeças	Cab. - km.
Animaes, transporte remunerado.	3.332	572.400	3.178	575.442	2.432	277.844
» » gratuito.	—	—	14	1.892	—	—
» » total	3.332	572.400	3.192	577.334	2 432	277.844
	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons. - km.
Mercadorias, transporte remunerado.	20.818	2.206.746	23.279	3.582 370	20.134	3.282.754
» » gratuito	458	11.287	15.143	932.458	13.049	828.050
» » total	21.276	2.218.033	38.422	4.514.828	33 183	4.110.804
Telegrammas, serviço remunerado	2.405	27.704	2.142	20.643	1.212	13.764
» » gratuito	22.518	649.999	30.317	559.073	35.630	593.788
» » total	24.923	677.703	32.459	579,716	36.842	607.552

Resumo dos transportes effectuados e unidades de trafego:

	1926	1927	1928
Passageiros.	Numero 44.416	63.484	59.340
Passageiros-kilometro	» 5.772.858	6.060.316	8.239.851
Animaes	» 3.332	3.192	2.432
Idem Cabeças-kilometro	» 572.400	577.334	277.844
Bagagem e encomendas	Tons. 457	531	541
Idem	Tons.-km. 86.956	131.562	159.299
Mercadorias	Tons. 21.276	38.422	33.183
Idem	Tons.-km. 2.218.033	4.514.828	4.110.804

TARIFA:

Estão em vigor nessa estrada as novas tarifas calculadas de accôrdo com as bases-padrão a que se refere a portaria de 20 de janeiro de 1928, do Sr. Ministro da Viação, publicada no Diario Official de 22 do mesmo mez.



Locomoção

Relação do material rodante existente em 31 dezembro de

	1926					1927					1928				
	Bom	Soffrivel	Máo	Pessi- mo	Total	Bom	Soffrivel	Máo	Pessi- mo	Total	Bom	Soffrivel	Máo	Pessi- mo	Total
Locomotivas de typos diversos. . .	8	6	8	4	26	10	4	6	7	27	10	4	6	7	27
Carros de passageiros, 1. ^a classe . . .	1	8	—	8	17	3	4	—	5	12	3	5	1	3	12
» » » 2. ^a » . . .	—	4	—	—	4	2	—	2	4	8	2	2	—	4	8
» » » classe mixta . . .	3	—	—	—	3	1	—	—	2	3	—	1	1	1	3
» » correio e bagagem . . .	—	3	—	3	6	2	—	3	3	8	5	1	1	1	8
Vagões para animaes . . .	—	4	1	1	6	4	—	—	4	8	4	—	—	4	8
Ditos fechados para mercadorias. . .	25	21	8	4	58	43	—	12	—	55	46	3	4	2	55
Ditos abertos para mercadorias. . .	15	4	1	2	22	8	4	4	—	16	13	3	—	—	16
Vagões pranchas . . .	18	15	11	15	59	22	22	8	4	56	29	15	8	4	56
Automoveis de linha. . .	1	1	1	2	5	—	1	2	3	6	—	1	2	3	6

Dividem-se as locomotivas em 8 do peso de 16 a 18 toneladas ; 5 de 25 tons. ; 9 de 35 a 36 tons. ; 2 de 45 tons. ; 1 de 50 tons. do typo «Pacific»; 1 de 54 tons. do typo «Consolidation» e 1 de 60 tons. do typo «Consolidation». Desse total ha a deduzir duas completamente inutilizadas.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

	1926	1927	1928
	Km.	Km.	Km.
Em serviço remunerado:			
Em trens de passageiros	5.175	4.526	—
» » mixtos	122.650	154.375	152.249
» » de mercadorias	15.952	28.100	13.383
» » de manobras	11.543	9.344	12.725
Total	155.320	196.345	178.357
Em serviço não remunerado :			
Em trens de passageiros	1.891	11.806	11.799
» » mixtos (militares)	6.841		
» » de cargas e outros		15.255	14.398
» » de lastro	89.049	48.430	51.605
» » de marcha isolada	5.543	4.999	9.107
« manobras	9.293	4.754	7.962
Total	112.617	85.244	94.871
Total geral	267.937	281.549	273.228

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA :

	Unids.	1926	1927	1928
A) Nas locomotivas :				
Lenha	M3	31.749,0	34.328,0	36.413,0
Graxa	Kg.	862,0	1.310,0	2.739,0
Oleo	Lt.	16.786,0	17.046,0	19.092,0
Estopa	Kg.	1.621,0	1.386,0	1.925,0
B) Nos vehiculos:				
Graxa	Kg.	4.669,0	2.657,0	6.928,0
Oleo	Lt.	2.492,0	3.953,0	1.410,0
Estopa	Kg.	742,0	910,0	961,0
C) Nas officinas :				
Carvão estrangeiro.	Ton.	23,058	32,741	35,099
Coke	»	28,878	14,366	26,644
Lenha	M3	3.636,0	5.550,0	3.554,0
Graxa.	Kg.	393,0	1.400,0	77,0
Oleo	Lt.	1.316,0	1.950,0	871,0
Estopa	Kg.	685,0	410,0	316,0
Preços medios :				
Carvão estrangeiro	Ton.	300\$000	250\$000	240\$000
Coke	»	600\$000	580\$000	480\$000
Lenha.	M3	3\$000	3\$000	3\$651
Graxa.	Kg.	2\$400	2\$400	2\$400
Oleo	Lt.	1\$350	1\$350	1\$550
Estopa	Kg.	2\$400	2\$000	3\$000

OFFICINAS

SERVIÇOS FEITOS EM 1928 :

	Pessoal	Material	Total
Reparação de locomotivas	117:535\$147	94:771\$164	212:306\$311
« de carros	36:472\$738	14:190\$943	50:663\$681
« de vagões	28:514\$182	30:239\$913	58:754\$095
Reparações diversas	35:731\$586	5:421\$594	41:153\$180
Fundição	14:849\$497	40:377\$824	55:227\$321
Total	233:103\$150	185:001\$438	418:104\$588

Via permanente

Diz o director da estrada em seu relatorio, que em consequencia da redução da verba de jornaleiros, veio a soffrer a conservação da linha e dos edificios e obras d'arte.

O trecho que se acha em melhores condições de trafego é o do continente até Caxias. O de 38 kilometros na ilha de S. Luiz e o de 78 kilometros da antiga linha entre Caxias e Senador Furtado acham-se ainda em estado precario.

O da ilha reclama accentuado serviço de trens de lastro, e o segundo completa mudança de trilhos (que são do typo de 19 kgs. por metro corrente com cerca de 40 annos de uso), modificação das rampas de mais de 3% e das curvas de menos de 150 metros de raio.

ACCIDENTES OCCORRIDOS DURANTE O ANNO DE 1928 :

Os descarrilamentos foram determinados, em sua maioria, pelas agulhas dos desvios, as quaes, pelo máo estado, precisam substituir-se, o que já começou a ser attendido.

Descarrilamentos	28
Locomotivas avariadas	13
Carros avariados	43
Carro inutilizado	1
Vagão inutilizado	1
Pessoas mortas, por culpa propria	2
Pessoa ferida, por culpa propria	1
Pessoa ferida, por culpa da estrada	1



Construcção

PONTE «BENEDICTO LEITE»

Concluiu-se, a 27 de outubro, depois de 183 dias de trabalhos, a montagem completa do vigamento metallico da ponte Benedicto Leite.

Esta superstructura, do peso de 450 toneladas, mede entre apoios o vão de 110 metros, e está a 8^m,40 acima das aguas medias para permittir, como permite, a franca navegação entre as bahias de S. Marcos e S. José, pois, as embarcações de maior mastreação, frequentadoras daquella costa, podem, nas horas de vasante, passar livremente por baixo do estrado da viga que, então, conta, das peças inferiores, 11^m,90 acima do nivel do mar.

A construcção dessa ponte havia sido contractada, em dezembro de 1921, com a firma Bromberg & Cia., tendo a firma Christiani & Nielsen sub-empreatado os mesmos serviços. O contracto foi rescindido em 14 de novembro de 1924, ficando a União com o encargo da obra.

De fevereiro a setembro de 1922 foram feitas provas de estacas, e, em outubro de 1922, começou o serviço do encontro do lado do continente, o qual terminou a 25 de maio de 1924.

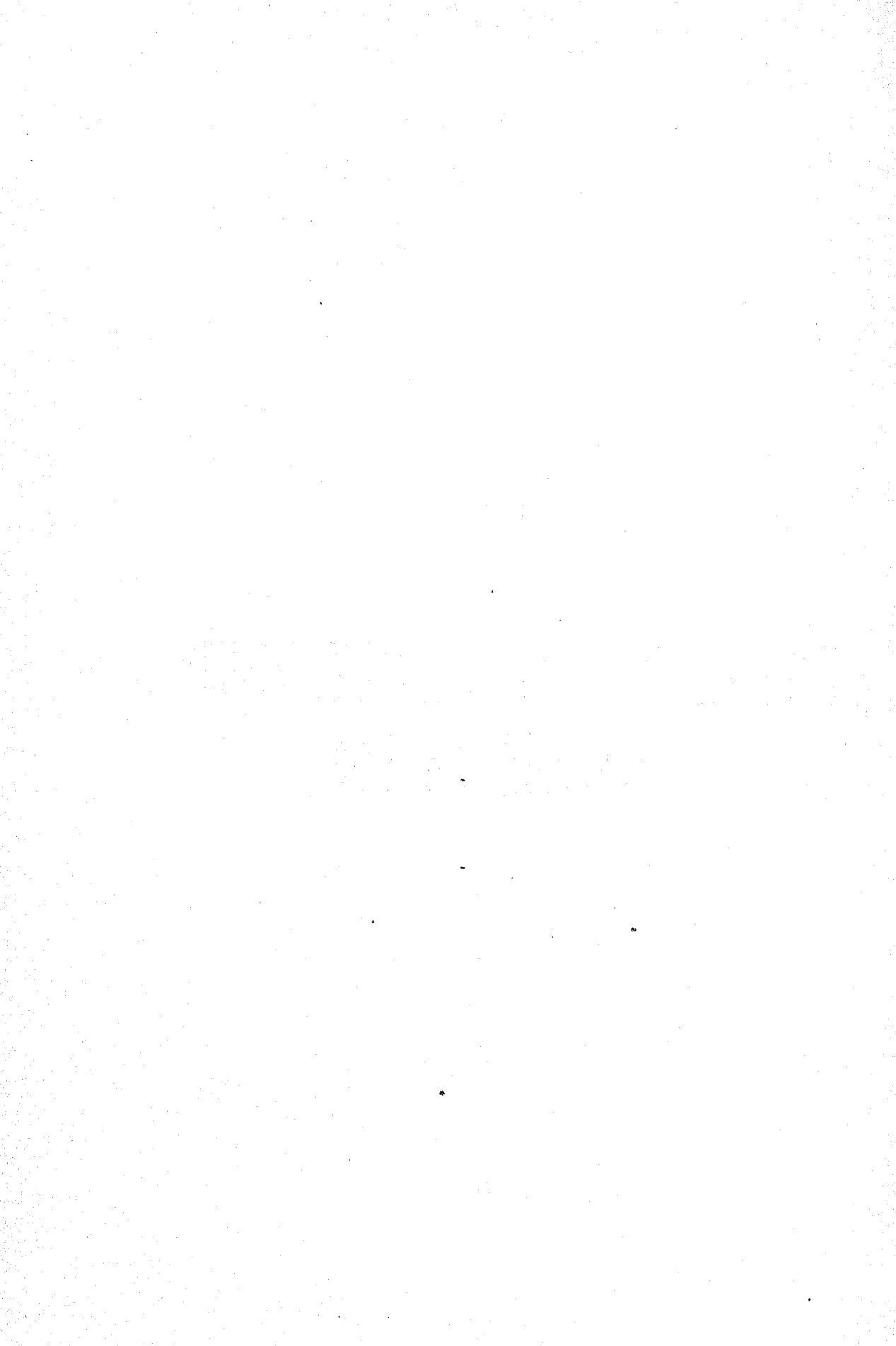
Está sobre 112 estacas de 17 e 19 metros de comprimento e 0,30x0,30 de esquadria, as quaes attingiram a 16 e a 20 metros abaixo do nivel medio das marés. A implantação do maciço consumiu, approximadamente, 3.000 toneladas de concreto.

O encontro do lado da ilha começou nos primeiros mezes de 1924 e terminou em maio de 1928. Tem, approximadamente, 4.000 toneladas de concreto e está sobre 136 estacas de 19 e 30 metros de comprimento, as quaes attingiram a 20 e a 30 metros abaixo do nivel da marés medias.

ESTAÇÃO DE SÃO LUIZ

Pouco faltando para sua conclusão, nada ou quasi nada pôde ser feito no anno findo por falta de verba propria, tendo-se feito pela turma da conservação de edificios os serviços mais urgentes, taes como pavimentação da plataforma e reforma da cobertura da mesma, com o fim de aproveitá-la no serviço do trafego, em vez do anti-esthetico barracão de madeira que ha nove annos serve de estação inicial da estrada.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUHY
RELATORIO DE 1928



Estrada de Ferro Central do Piauhy

Esta estrada que se destina a estabelecer a ligação do porto de Amaração e da cidade de Parnahyba á capital do Piauhy, devendo entroncar na Estrada de Ferro São Luiz Therezina, por um lado, e na linha de Petrolina e Rêde Cearense, por outro, tem em trafego 147 kilometros, 295 metros, e em construcção suspensa, desde 1925, um trecho de 10 kilometros, achando-se approvados os estudos até Therezina numa extensão de 165 kilometros.

O ramal de Agarassû, de 4km,942, que vae do kilometro 15 á margem do Parnahyba, ficou reduzido de 1,143 metros, cujos trilhos foram arrancados em virtude de intimação judicial por acção promovida pelo proprietario das terras do logar denominado Rosapolis. Em consequencia, ficou fechado o trafego desse ramal.

Extensão trafegada :

Linha principal 147km,295
Linhas de serviços e desvios 6km,223

Estações extremas :

Amaração a Piracuruca

Movimento financeiro

Creditos destinados ao exercicio de 1928:

Verba 11a. da Lei nº. 5.445, de 14 de janeiro de 1928

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
A despende	946:160\$000	384:000\$000	1.330:160\$000

Despesas effectuadas por conta de custeio:

Pessoal	885:608\$910
Material	337:832\$488
Somma	1.223:441\$398

O saldo de 106:718\$602 foi recolhido á Delegacia Fiscal e á Alfandega.

O saldo acima proveio do seguinte:

De adiantamentos para material	46:167\$512
De diarias a titulados	7:932\$000
De verba para ajuda de custo	5:240\$000
Idem para substituições de pessoal	3:764\$517
Saldo da verba pessoal	43:614\$673
Total	106:918\$702

Movimento financeiro do trafego no ullimo triennio :

	1926	1927	1928
Receita propria	207:337\$521	257:383\$395	276:593\$410
Despesa de custeio	636:944\$301	1.540:620\$661	1.223:441\$398
Deficit	429:606\$780	1.283:237\$266	946:847\$988
Coeficiente do trafego	307,20	598,51	442,32
Receita extranha	57:188\$950	60:785\$790	60:587\$754

Discriminação da receita propria:

	1926	1927	1928
Passageiros	60:378\$120	70:570\$005	75:430\$000
Bagagens e encomendas	5:648\$590	6:471\$980	10:032\$150
Animaes	5:685\$260	10:309\$330	5:751\$900
Mercadorias	128:628\$430	162:574\$680	151:131\$140
Telegrammas	1:950\$000	3:035\$300	3:806\$700
Taxa ad-valorem	—	—	18:495\$900
Diversos	5:047\$121	4:422\$100	11:945\$620
Totaes	207:337\$521	257:383\$395	276:593\$410

Discriminação da receita extranha:

	1926	1927	1928
Imposto de sello de nomeação	5:270\$194	4:435\$500	1:148\$934
« de transporte	8:355\$120	10:352\$750	13:653\$400
Taxa de viação	10:971\$400	13:741\$130	10:378\$030
3 1/2% sobre tarifas para Caixas de Aposentadorias e Pensões	11:400\$000	6:290\$435	9:647\$060
10% sobre tarifas para obras novas	20:721\$736	25:918\$975	25:585\$330
Diario Official	20\$500	47\$000	175\$000
Somma	56:738\$950	60:785\$790	60:587\$754

Discriminação da despesa por conta de custeio nos 3 ullimos annos:

	EM 1926		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	61:566\$507	6:367\$105	67:933\$612
Trafego e lomoção	259:496\$197	131:477\$387	390:973\$584
Via permanente	141:547\$211	36:489\$894	178:037\$105
Totaes	462:609\$915	174:334\$386	636:944\$301
	Em 1927		
Adminstração	155:610\$154	17:409\$936	173:020\$090
Trafego e locomoção	427:184\$774	195:271\$044	622:455\$818
Via permanente	432:132\$133	313:012\$620	745:144\$753
Totaes	1.014:927\$061	525:693\$600	1.540:620\$661
	EM 1928		
Administração	128:066\$781	28:272\$343	156:339\$124
Trafego e locomoção	415:810\$181	171:101\$998	586:912\$179
Via permanente e edificios	330:043\$598	108:895\$273	438:938\$871
Materiaes adquiridos, em deposito	—	29:762\$874	29:762\$874
Pagamento feito no Thesouro Nacional	11:488\$350	—	11:488\$350
Totaes	885:408\$910	388:032\$488	1.223:441\$398

Patrimônio

Os bens patrimoniaes da União estão avaliados, nesta Estrada, em 8:895:906\$391.

Trafego

Em maio de 1928 entraram em vigor as novas tarifas mandadas adoptar por portaria de 20 de janeiro do referido anno, do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas.

Com a applicação das novas tarifas houve diminuição de transportes, em relação aos dos annos anteriores, podendo-se attribuir o facto em grande parte, quanto ás mercadorias, ao effeito da secca que irrompeu no sertão.

O numero total de passageiros de ambas as classes, com transportes remunerados, baixou de 49.375 em 1927 para 39.154 no anno findo. O transporte de mercadorias, baixou de 257.137 toneladas para 216.688, nos dois ultimos annos.

Não obstante, em consequencia das novas tarifas a receita do trafego teve o pequeno accrescimo de 19:210\$015 sobre o anno anterior, que corresponde a 7,4 por cento sobre a receita total desse anno.

Especificação do transporte de algumas mercadorias

	1926		1927		1928	
	TNS.	TNS.-KM.	TNS.	TNS.-KM.	TNS.	TNS.-KM.
Gomma de mandioca	243	18.903	112	8.792	78	6.582
Gazolina	126	6.471	60	7.373	58	7.206
Kerozene	266	18.050	153	17.120	122	14.507
Lenha	9	638	201	7.712	—	—
Mamona	32	1.839	114	2.339	23	1.667
Milho	74	2.053	43	2.714	17	868
Madeiras	100	4.229	146	4.412	107	6.292
Oleos diversos	126	2.538	187	2.652	59	1.583
Pelles	23	1.548	32	2.468	37	3.698
Rapaduras	138	11.456	154	13.155	78	9.047
Residuo	—	—	72	834	56	581
Sal	332	37.344	461	50.193	502	45.249
Sabão	88	4.643	348	9.675	216	6.728
Tabaco	19	2.445	10	960	12	1.042
Tecidos	133	15.387	109	12.934	93	10.566
Tucum	587	46.402	563	66.689	785	92.586
Assucar	60	6.548	58	5.791	32	3.284
Arroz	45	3.233	58	4.125	30	1.858
Aguardente e alcool	27	2.550	14	1.110	3	369
Algodão	72	1.130	9	559	5	615
Automoveis e caminhões	110	9.251	137	12.813	43	3.213
Babassú	32	417	191	4.012	103	2.657
Borra cera de carnahuba	56	7.389	61	7.777	43	4.787
Bebidas diversas	55	4.885	48	5.817	—	—
Cera de carnahuba	1.141	106.049	1.070	133.219	913	118.575
Café	44	3.350	38	3.643	16	1.483
Couros	144	7.347	99	10.676	112	13.539
Diversas	—	—	—	—	448	50.864
Farinha de mandioca	217	12.672	339	21.506	154	10.194
Farinha de trigo	65	3.133	53	4.321	40	4.723
Feijão	16	1.051	24	1.395	19	1.460
Fructas	175	12.499	316	23.252	262	19.630
Fibra de imbiratanha	—	—	15	1.113	19	1.394

MOVIMENTO DOS TRENS

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Em serviço remunerado</i>						
Trens de passageiros	122	2.520	110	1.992	659	33.175
« « mixtos	827	36.134	2.109	49.932	711	13.835
« « de carga	1.156	8.644	8	469	106	14.056
Totaes do serviço remunerado	2.105	47.298	2.227	52.393	1.476	61.066
<i>Em serviço não remunerado</i>						
Trens de passageiros	37	3.808	36	4.617	47	4.451
« « carga	79	5.248	115	7.310	310	12.166
« « lastro	446	12.142	594	19.916	817	18.231
« « soccorro	4	40	12	314	—	—
Totaes do serviço não remunerado	566	21.232	757	32.157	1.174	34.848
TOTAL GERAL	2.671	68.530	2.984	84.550	2.650	95.914

Movimento dos vehiculos

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Viagens em serviço remunerado</i>						
Carros de passageiros de 1a. classe	1.048	39.616	1.260	44.605	555	29.967
« « « « 2a. «	1.088	38.691	1.967	52.824	939	36.026
Carros mixtos	—	—	560	4.112	991	22.119
« « de correio e bagagem	603	32.606	563	31.018	718	33.867
Vagões de animaes	292	26.658	308	29.490	382	33.358
« « de mercadorias	687	61.298	996	84.021	838	64.959
Gondolas	1.432	25.510	280	21.488	148	15.841
Pranchas	722	17.367	1.247	39.298	421	35.746
Totaes	5.872	241.746	7.181	306.856	4.992	271.883
<i>Viagens em serviço não remunerado</i>						
Carros de passageiros de 1a. classe	11	1.116	39	3.929	6	698
Carros de passageiros de 2a. classe	36	3.768	4	772	4	430
Carros mixtos	—	—	—	—	39	3.886
Carros de correio e bagagem	2	14	7	709	1	134
Carros de soccorro	—	—	2	50	—	—
Vagões para mercadorias	2	268	4	100	1	134
Vagões para animaes	—	—	2	50	—	—
Gondolas	119	6.168	821	23.504	1.380	57.650
Pranchas-lastro	2.641	91.116	3.408	143.392	3.341	108.422
Totaes	2.811	102.450	4.287	172.724	4.772	171.354
TOTAL GERAL	8.683	344.196	11.468	479.580	9.774	443.237

O movimento de 1928 em confronto com o dos dois annos anteriores mostra que, em serviço remunerado, o numero de trens decresceu de 2.227 para 1.476 no anno p. findo e que o serviço de vehiculos teve o numero de viagens reduzido de 7.181 para 4.992 com o percurso de 306.856 e 271.883 kilometros, respectivamente.

Transportes effectuados no ultimo triennio:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Transportados a 1 kilometro	Nº.	Transportados a 1 kilometro	Nº.	Transportados a 1 kilometro
Passageiros de 1a. classe, transporte remunerado	19.720	567.339	23.105	789.798	10.930	426.499
Passageiros de 1a. classe, transporte gratis	909	54.162	733	50.458	53	4.193
Passageiros de 2a. classe, transporte remunerado	22.079	497.986	26.270	311.399	28.224	686.606
Passageiros de 2a. classe, transporte gratis	1.041	62.296	915	63.853	143	13.382
Total de passageiros	43.749	1.181.783	51.023	1.215.508	39.350	1.130.680

Bagagens e encomendas:

Transportes remunerados—toneladas	233	11.229	257	13.525	217	14.607
« gratis—«	6	446	8	526	1	98
Totaes	239	11.675	265	14.051	218	14.705

Animaes:

Transportes remunerados	3.207	192.754	3.998	285.658	1.616	142.043
« gratis	26	2.534	—	—	—	—
Totaes	3.233	195.288	3.998	285.658	1.616	142.043

Mercadorias:

Transportes remunerados—toneladas	5.114	407.720	6.181	502.989	4.491	446.840
« gratis—toneladas	3.982	265.352	5.946	314.310	4.878	344.055
Totaes	9.496	673.072	12.127	817.299	9.369	790.895

Telegrammas:

	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras
Em serviço remunerado	1.094	13.945	975	11.391	946	10.467
Gratis, em serviço da Estrada e serviço publico	3.291	65.180	3.261	51.496	6.051	99.837
Totaes	4.385	79.125	4.236	62.887	6.997	110.304

Observa-se no quadro exhibido que de 1926 para 1927 houve accrescimento nos transportes remunerados tanto em numero de passageiros como de mercadorias e animaes e que de 1927 para 1928 a diminuição foi muito sensivel.

As mercadorias em transportes gratis, por conta da estrada, consistem em combustivel e material de construcção.

Resumo dos transportes effectuados e unidades de trafego:

	1926	1927	1928
Passageiros — numero	43.749	51.023	39.350
« — kilometros	1.181.783	1.215.508	1.130.680
Animaes — numero	3.233	3.998	1.616
« — cabeças — kilometro	195.288	285.658	142.043
Bagagens e encomendas—tons.	239	265	218
« e « tons.—kilometro	11.675	14.051	14.705
Mercadorias — tons.	9.496	12.127	9.369
« — toneladas—kilometro	673.072	817.299	790.895

LOCOMOÇÃO

Relação do material rodante em 31 de dezembro de 1928:

	Estado do material				Total
	Bom	Soffrivel	Mão	Pessimo	
Locomotivas communs	3	3	2	1	9
« de manobras	—	2	—	—	2
« total	3	5	2	1	11
Carros de passageiro de 1a. classe	2	—	—	—	2
Carros de passageiros de 2a. classe	2	—	—	—	2
Carros mixtos p/ passageiros	—	2	—	—	2
« correio e bagagem	1	1	—	—	2
« de soccorro	1	—	—	—	1
Vagões para animaes	1	1	—	—	2
« fechados para mercadorias	4	2	—	—	6
« abertos para mercadorias	15	—	25	—	40
Pranchas de lastro	4	—	2	—	6
Total geral de vehiculos					63
Automoveis de linha	3	1	—	—	4

Percurso das locomotivas:

	1926	1927	1928
	kms.	kms.	kms.
Em serviço remunerado	47.298	52.393	61.066
Idem de lastro	12.142	20.396	18.231
Idem não remunerado	9.416	12.975	16.958
Em manobras	3.239	5.416	5.924
Total	72.095	91.180	102.179

Consumo de combustiveis, lubrificantes e estopa no triennio findo:

	1926	1927	1928
<i>Nas locomotivas:</i>			
* Lenha	M ³ 8.240	9.573	8.705
Graxa	Kg. 372	300	944
Oleo	Lt. 5.450	6.215	8.434
Estopa	Kg. 863	809	762
<i>Nos vehiculos:</i>			
Graxa	Kg. 2.431	3.231	3.554
Oleo	Lt. 260	744	502
Kerozene	Lt. 182	248	—
Estopa	Kg. 215	171	254
Gazolina	Lata 1	2	—

Nas officinas :

		1926	1927	1928
Carvão coke	Kg.	4.262	6.677	—
Carvão vegetal	Kg	13.340	10.598	—
Lenha	M ³	719	624	659
Graxa	Kg.	23	6	11
Oleo	Lt.	269	406	619
Kerozene	Lt.	796	225	—
Estopa	Kg.	283	152	120

Nos automoveis :

Oleo	Lt.	495	908	1.247
Kerozene	Lt.	52	38	—
Gazolina	Lata	266	379	360
Graxa	Kg.	6	8	29
Estopa	Kg.	39	54	63

Officinas

No decurso de 1928 foram effectuados, nas officinas da Estrada, os seguintes serviços de mais importancia :

- I — Transformação de uma prancha da serie K em carro de animaes.
- II — Idem de um carro de passageiros de 2a. classe num carro de correio e bagagem.
- III — Idem dos carros motores de linha em carros de inspecção.
- IV — Montagem de um torno mecanico e de 2 guindastes a vapor.
- V — Prolongamento de 45 metros do galpão de deposito de vehiculos.

Custo dos principaes serviços nas officinas :

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Reparação de locomotivas	43:995\$959	17:555\$069	61:551\$028
Idem de carros e vagões	21:880\$910	8:299\$956	30:180\$866
Conservação do machinismo e ferramentas das officinas	3:338\$375	4:885\$545	8:223\$920
Consertos das ferramentas das turmas	1:730\$833	1:744\$625	3:475\$458
Trabalhos para as Divisões	34:789\$734	51:903\$635	86:693\$369
Totales	105:735\$811	84:388\$830	190:124\$641

Via permanente

Durante o anno de 1928 effectuaram-se os serviços seguintes :

Obras d'arte

Pontes e pontilhões.—Montagen das pontes provisórias de madeira sobre cavalletes, nos riachos *Braz* e *Lagoa Escura*; armado, para a ponte do Braz, mais um cavallette, e aparelhadas mais quatro vigas para um vão de cinco metros, bem assim construído um reforço num dos encontros dessa ponte, medindo 4m,00 x 1m,20 x 0m,60. No riacho Lagoa Escura construíram-se quatro bases para os cavalletes com 5m,00 x 0m,60 x 1m,00.

Iniciou-se a construção de uma ponte idêntica no riacho «*Salitre*», ficando concluídas as bases para os cavalletes com 6m,50 x 0m,80 x 1m,00, sendo empregada alvenaria ordinária com argamassa de cimento.

Deu-se principio á construcção de uma ponte provisoria sobre cavalletes de madeira no km 120 (Jacarehy), estando bem adiantada a construcção das bases para os cavalletes. Ficou concluida uma de 10^m,00 x 2^m,40 x 0^m,80, estando mais tres em andamento.

Boeiros.—Construiram-se um boeiro aberto, de 2^m,00 de vão no km 12 e um duplo, de tubos de cimento armado, de 1^m,00 de diametro no km 25 (Cacimbão). Foram collocados ahi 24 tubos, ficando o corpo do boeiro com 12 metros de extensão. No km 49 construiu-se um boeiro aberto de 1^m,00 de vão por 1^m,00 de altura e no km 85 iniciou-se a construcção de outro com 1^m,50 por 1^m,50, tendo ficado concluida a calçada do mesmo.

Construiram-se alas a juzante do boeiro do km 31.

Attendeu-se a diversos serviços de conservação nas obras d'arte, como:—substituição de ferragens inutilizadas, substituição de dormentes, substituição de grampos por tirefonds e fixação dos dormentes, sendo pichadas as superstructures de madeira de algumas obras d'arte.

Caixas d'agua e poços.—Montou-se um tender no km 85 sobre fogueira de dormentes, para servir de caixa d'agua provisoria e installou-se uma bomba para o seu abastecimento.

Fizeram-se concertos no poço de Cocal.

Construiu-se uma caixa d'agua no km 135 (Jacaré) com capacidade para 38.400 litros. O fundo dessa caixa é de cimento armado e as paredes de alvenaria de tijolo com argamassa de cimento.

Ahi construiu-se um poço de almenaria de tijolo com 3 metros de profundidade e 2^m,50 de diametro interno.

Foram levantadas as paredes do poço que abastece a caixa d'agua de Piracuruca, ficando as mesmas com 0^m,80 acima do nivel do terreno.

Linha

Eis os serviços executados na linha:

Extensão lastradas	ml'	90.165
Lastro de terra	m3	54.099
Lastro de cascalho	m3	6.045
Enrocamento de pedra	m3	785
Reforço de aterros	m3	36.345
Nivelamento	ml.	147.957
Repregação de dormentes	ml.	34.767
Abertura de valletas	ml.	40.184
Velhetas desobstruidas	ml.	29.274
Capinação	m2	832.964
Roçada	m2	7.994.844
Dormentes communs substituidos	Nº.	22.967
Dormentes especiaes substituidos	Nº.	353
Trilhos substituidos	Nº.	73
Talas de junccão	Nº.	82
Parafusos	Nº.	485
Grampos	Nº.	31.794
Postes telegraphicos	Nº.	158
Fio telegraphico	ml'	15.930
Isoladores	Nº.	190
Tirefonds empregados	Nº.	464
Juntas apertadas	Nº.	3.500
Alinhamento	ml.	9.342

Obras novas

Além da reconstrução da ponte sobre o rio Jacarehy, km 120, ha ainda diversas obras, de menor vulto, a serem construidas para garantia da estabilidade do leito da linha.

Estas obras são:

6 boeiros abertos de 0m,6.

6 ditos de 1m,00.

8 boeiros capeados de 0m,8 x 1m,1.

A linha, apesar de já ter tido o seu leito muito melhorado, ainda sente a necessidade de reforço em seus aterros, completando a largura da plataforma, que não é a determinada pelo gabarito.

Torna-se preciso tambem em alguns pontos serem alteados alguns aterros, para evitar que sejam attingidos pelas cheias.

Um dos pontos assim necessitado é a parte que vae do kilometro 7 ao kilometro 13, no trecho entre Parnahyba e Amarração.

Este trecho precisa ter seu lastro todo feito de material que resista a acção do vento.

Torna-se preciso construir casas para habitação das turmas de conservação da via permanente. Em todo o trecho da linha só existem tres casas e essas mesmas de dimensões e condições que não satisfazem ao fim a que se deviam destinar.

Accidentes

Não se registrou na linha em trafego accidente por defeito da mesma.

Todos os carros já podem trafegar com segurança, visto terem sido alargados alguns cortes que não permittiam a passagem dos novos carros de passageiros.





**ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO
RIO GRANDE DO NORTE**

E. F. Central do Rio Grande do Norte

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, cujos serviços de tráfego e construção se achavam, mediante arrendamento e empreitada, entregues á Companhia de Viação e Construções, passou a ser administrada directamente pela União, em virtude do decreto n. 14.136, de 10 de abril de 1920, que rescindiu o contracto firmado por aquella companhia.

A nova administração teve inicio a 1.º de julho de 1920, relevando observar que era pouco satisfactorio, então, o estado da linha e do material rodante.

Extensões em tráfego em 31 de dezembro de 1928 :

	Kilometros	Estações extremas
Linha principal	148,551	Natal e Lages
Ramal de Macáu	27,340	Lages e Epitacio Pessoa
Total	175,891	
Linhas de serviço e desvios	15,070	

Movimento financeiro:

Creditos destinados á estrada no exercicio de 1928 :

Verba 12.a da lei orçamentaria:

Dotação da verba. 1.714:089\$000,

Sendo

Despesa fixa 380:202\$000
 » variavel 1.333:887\$000

assim distribuida:

Pessoal	Material
932:202\$000	781:887\$000

Desta dotação foram empenhadas as seguintes quantias:

	Empenho	Saldo
I—Consignação «Pessoal»	873:427\$781	58:774\$219
II— » «Material»	599:454\$804	182:432\$196
Total	1.472:882\$585	241:206\$415

Resultados do tráfego nos 3 ultimos annos:

	1926	1927	1928
Receita industrial.	850:221\$847	839:170\$253	930:374\$928
Despesa de custeio	1.135:166\$289	1.646:116\$310	1.244:157\$238
Deficit	284:944\$442	806:946\$057	313:782\$310
Coefficiente de tráfego.	133,51	196,16	133,73
Receita accessoria.	14:800\$740	2:252\$160	2:116\$300
» total.	865:022\$587	841:422\$413	932:491\$228
Despesa á conta de capital	—	—	44:768\$797
Material adquirido no anno e em ser no Almoarifado	—	—	183:956\$550
Despesa total	1.135:166\$289	1.646:116\$310	1.472:882\$585
Receita extranha	206:207\$829	228:935\$168	224:464\$372

Patrimonio

Linha em trafego	21.934:420\$037
Linhas em construcção	12.320:581\$579
Propriedades diversas	65:450\$000
Moveis e utensilios	66:389\$500
Material em ser no almoxarifado e depositos.	1.134:661\$530
	35.521:502\$646

Discriminação da receita extranha, no triennio :

	1926	1927	1928
Imposto de sello de nomeação	6:430\$825	3:793\$098	349\$622
Contribuições de montepio	103\$104	—	—
Imposto de transporte	46:901\$800	47:331\$800	46:969\$600
Taxa de viação	46:933\$600	39:340\$710	35:002\$930
» adicional de 10 0/0 para fun- dos de obrigações ferroviarias	87:140\$100	84:936\$200	74:780\$500
Diario Official	—	—	1:745\$000
Augmento de 1 1/2 0/0 sobre tari- fas (art. 6.º do dec. n. 17.941, de 11—X—1927, cobrado a partir de 6—V—1928	—	—	11:516\$400
Adicional de 1 1/2 0/0 e, posterior- mente, 2 0/0, sobre tarifas, desti- nado á Caixa de Aposentadorias e Pensões	18:698\$400	19:050\$500	22:620\$200
Contribuição para o Instituto de Previdencia dos Funcionarios Publicos da União	—	69\$360	—
Imposto estadual de caridade.	—	34:413\$500	31:480\$120
Totaes	206:207\$829	228:935\$168	224:464\$372



Discriminação da receita nos 3 ultimos annos :

	1926		1927		1928	
	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA
Passageiros de 1. ^a classe	26.014	129:316\$000	24.516	118:782\$900	18.797	109:133\$800
» » 2. ^a »	32.003	85:352\$900	39.722	97:578\$300	34.479	112:447\$900
Bagagens e encommendas	523	39:778\$800	608	41:974\$600	280	42:840\$100
Animaes	4.435	27:782\$900	3.075	17:323\$400	1.451	9:804\$000
Mercadorias	26.572	554:354\$800	30.600	539:925\$100	29.310	623:691\$900
Telegrammas	4.048	7:272\$700	3.806	7:318\$900	2.931	10:734\$600
Diversos e eventuaes	—	6:363\$747	—	16:267\$053	—	21:722\$628
Total	—	850:221\$847	—	839:170\$253	—	930:374\$928
Accessorios	—	14:800\$740	—	2:252\$160	—	2:116\$300
Total Geral	—	865:022\$587	—	841:422\$413	—	932:491\$228

Discriminação da despesa de custeio nos 3 ultimos annos :

	1926	1927	1928
Administração	120:780\$053	171:268\$639	143:749\$580
Trafego	152:285\$105	240:639\$141	196:540\$493
Locomoção	522:257\$461	624:577\$091	482:871\$679
Via permanente	283:087\$786	564:149\$180	354:205\$210
Diversos e eventuaes	56:755\$884	45:482\$259	66:790\$276
Total	1.135:166\$289	1.646:062\$310	1.244:157\$238

Discriminação das despesas á conta de capital, em 1928:

Installações telegraphicas	23:733\$334
Uzinas e Officinas.	17:731\$463
Deposito de material	3:304\$000
Total	44:768\$797

Trafego

Apesar da derivação parcial de transportes na estrada de ferro por transportes em automoveis e caminhões, movimento que, iniciado em 1925, se vem accentuando com o melhoramento das estradas de rodagem e maior importação de automoveis, não se nota decrescimo na densidade do trafego graças ao desenvolvimento da zona immediatamente tributaria, o qual, embora seja lento, vae supprindo a diferença de passageiros e de mercadorias desviados pelas rodovias.

A receita industrial em 1928 teve um augmento de 10, 8 %^o sobre a do anno anterior, não obstante o decrescimo do numero de passageiros e de toneladas-kilometro de mercadorias, tendo sido o referido augmento em consequencia das novas tarifas approvadas por portaria ministerial de 20 de janeiro de 1928 e que começaram a vigorar a 15 de março do mesmo anno.

MOVIMENTO DOS TRENS

<i>Em serviço remunerado:</i>	1926		1927		1928	
	N. ^o	Percurso Km.	N. ^o	Percurso Km.	N. ^o	Percurso Km.
Trens especiaes de passageiros	—	—	38	1.907	14	568
» de passageiros.	70	5.599	497	52.144	442	52.666
» mixtos	518	52.293	316	18.026	170	18.231
» de cargas.	271	34.606	369	29.685	135	14.594
Total dos trens remunerados	859	92.498	1.220	101.762	761	86.059
<i>Em serviço não remunerado:</i>						
Trens de passageiros.	80	10.035	55	8.521	101	15.343
» » carga	343	61.609	156	61.225	291	16.991
» » lastro	1.674	15.674	1.142	14.434	1.113	18.331
Total dos trens não remunera- dos	2.097	87.398	1.353	84.180	1.505	50.665
Total geral	2.956	179.896	2.573	185.942	2.266	136.724
Movimento de vehiculos						
<i>Em serviço remunerado:</i>						
Carros de administração.	—	—	2	78	—	—
» » 1. ^a classe	936	109.891	1.065	118.826	780	82.203
» » 2. ^a »	672	69.476	754	76.335	679	72.153
» » correio e bagagem	519	51.956	701	69.599	486	58.329
Vagões de animaes.	676	73.987	762	75.809	504	66.844
» » mercadorias	4.221	383.156	4.266	376.287	4.033	300.488
Total em serviço remunerado	7.024	688.466	7.550	716.934	6.482	580.017

	1926		1927		1928	
	N. ^o	Percorso - Km.	N. ^o	Percorso - Km.	N. ^o	Percorso - Km.
<i>Em serviço não remunerado:</i>						
Carros de administração	—	—	72	10.248	109	13.136
» » 1. ^a classe	98	5.138	3	21	42	2.769
» » 2. ^a »	21	779	5	111	18	410
» » correio e bagagem	4	16	2	14	4	28
Vagões de animaes	34	396	32	226	9	60
» de mercadorias	5.468	174.320	3.703	195.101	5.391	210.640
» de lastro	3.641	43.669	2.420	30.786	2.379	29.295
Total em serviço não remunerado	9.266	224.318	13.787	953.441	14.434	836.355
Total geral	16.290	912.784	21.337	1.670.375	20.916	1.416.372

Durante o anno de 1928 não houve alteração nos horarios dos trens, os quaes vigoram desde outubro de 1926.

Transportes effectuados no ultimo triennio:

	1926		1927		1928	
	1.a CLASSE	2.a CLASSE	1.a CLASSE	2.a CLASSE	1.a CLASSE	2.a CLASSE
<i>Passageiros:</i>						
Transportes remunerados	26.014	32.003	24.516	39.722	18.797	34.479
Transportes não remunerados	283	390	172	369	138	427
Total	26.297	32.393	24.688	40.091	18.935	34.906
Passageiros-kilometro	2.747.358	1.900.843	1.661.695	2.325.988	1.125.876	1.975.285
<i>Animaes:</i>						
	Numero	Cabs. - Km.	Numero	Cabs. - Km.	Numero	Cabs. - Km.
Transportes remunerados	4.435	471.092	3075	308.984	1.451	142.598
Transportes não remunerados	5	745	—	—	—	—
Total	4.440	471.837	3.075	308.984	1.451	142.598
<i>Bagagens e encomendas</i>						
	Tns.	Tns. - km.	Tns.	Tns. - km.	Tns.	Tns. - km.
Transportes remunerados	523	37.700	608	46.460	280	18.965
Transportes não remunerados	7	1.225	8	512	16	808
Total	530	38.925	616	47.152	296	19.773
<i>Mercadorias:</i>						
Transportes remunerados	26.572	2.493.030	30.600	2.316.734	29.310	1.997.160
Transportes não remunerados	10.640	134.566	4.854	573.828	5.459	733.414
Total	37.212	2.627.596	35.454	2.890.562	34.769	2.730.574

<i>Telegrammas:</i>	Numero	Palavras	Numero	Palavras	Numero	Palavras
Serviço remunerado	4.048	49.350	3.806	47.102	2.931	33.794
» não remunerado	16.753	254.968	13.066	205.540	7.278	135.863
Total	20.801	304.318	16.872	252.642	10.209	169.657

Resumo dos transportes effectuados:

	1926	1927	1928
Passageiros (numero)	58.690	64.779	53.841
Passageiros-kilometro	4.648.201	3.987.683	3.101.161
Animaes (numero)	4.440	3.075	1.451
Animaes (Cabeças-kilometro)	471.837	308.984	142.598
Bagagens e encomendas (toneladas)	530	616	296
Bagagens e encomendas (tns.-kilometro)	38.925	47.152	19.773
Mercadorias (toneladas)	37.212	35.454	34.769
Mercadorias (toneladas-kilometro)	2.627.596	2.890.562	2.730.574

Locomoção

Relação do material rodante existente em 31 de dezembro de 1928:

Designação	Estado do material			TOTAL
	Bom	Má	Pessimo	
Locomotivas:	10	8	8	26
Carro da administração	1	—	—	1
Carros de passageiros, 1. ^a classe	5	—	3	8
Carros de passageiros, 2. ^a classe	5	—	3	8
Carros mixtos	—	—	2	2
Carros de correio e bagagem	2	—	2	4
Vagões para animaes	4	5	—	9
» fechados para mercadorias	27	27	—	54
» fechados para inflammáveis	1	4	—	5
» tanques	9	3	—	12
» abertos para mercadorias	40	39	—	79
» pranchas	9	21	—	30
Automoveis de linha	1	1	—	2

Das 8 locomotivas dadas em pessimo estado, 4 acham-se com todas as peças completamente estragadas, inaproveitaveis, e 4 em condições de aproveitamento, mediante substituição das caldeiras e reparação geral.

Quanto aos vagões em má estado, precisam uns de substituição completa do madeiramento e outros de grande parte do madeiramento inutilizado.

Percurso das locomotivas:

<i>Discriminação</i>	1926	1927	1928
	km.	km.	km.
Em serviço remunerado.	92.498	101.762	86.059
» » de lastro	15.754	14.434	18.531
« outros serviços não remunerados	30.069	24.013	32.334
» marcha isolada	6.868	6.604	5.965
» manobras	34.707	29.129	30.321
Total.	179.896	185.942	173.010

OFFICINAS

Principaes serviços executados nas oficinas, em reparações de locomotivas e de vehiculos, e outros, com discriminação dos respectivos custos durante o anno de 1928.

<i>Discriminação</i>	Mão de obra	Material	Importancia TOTAL
Para o escriptorio da 4. ^a Divisão	20:279\$617	803\$908	21:083\$525
Para as officinas	29:667\$127	12:449\$787	42:116\$914
Reparação de locomotivas	77:353\$178	29:006\$900	106:360\$078
Reparação de carros de passageiros e de correio e bagagem	35:527\$047	23:474\$812	59:001\$859
Reparação de vagões	14:858\$483	15:547\$927	30:406\$410
Reparação de automoveis	1:082\$100	4\$190	1:086\$290
Conservação das officinas	25:753\$585	7:273\$097	33:026\$682
Conservação do deposito	525\$000	—	525\$000
Conservação de locomotivas	7:369\$892	2:618\$446	9:988\$338
Conservação de carros de passageiros e de correio e bagagem.	1:619\$499	1:147\$081	2:766\$580
Conservação de vagões.	1:998\$107	2:138\$950	4:137\$057
Conservação de automoveis	606\$000	—	606\$000
Encomendas do almoxarifado	4:178\$942	4:272\$583	8:451\$525
TOTAL.	220:818\$577	98:737\$681	319:556\$258

Via permanente

O estado geral da linha manteve-se em condições regulares, como se verifica pelo pequeno numero de accidentes (tres apenas) cuja responsabilidade coube á via-permanente.

Foram adquiridos durante o anno um britador e um locomovel para o serviço de alastramento da linha com pedra britada, serviço este que, infelizmente, não pôde ter inicio no exercicio relatado, á vista da insufficiencia de verba para a admissão de jornaleiros em numero bastante.

Accidentes occorridos durante o anno de 1928:

10 descarrilamentos, sendo que apenas de 3 cabe a responsabilidade á linha.

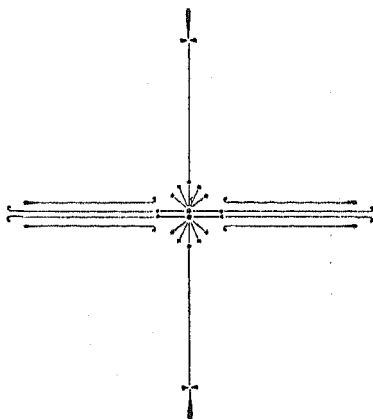
Construção

Continuou suspenso, por falta de verba em 1928, todo o serviço de construção, que compreende as seguintes linhas:

a) Prolongamento a partir de Lages, ultima estação em trafego, para Caicó tendo 8,km000 com trilhos assentados e 37,km000 de leito em preparo, sendo de 188,km622 a extensão total de estudos aprovados até Caicó, passando por Angicos.

b) Ramal de Macáo, com 63,km334 além da estação Epitacio Pessoa, onde foi executado, em annos anteriores, grande movimento de terras.

c) Restauração da linha de contorno em Natal (5,km156) destinada a ligar a nova estação á explanada Silva Jardim.



ESTRADA DE FERRO PETROLINA A THEREZINA

Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina (Pernambuco e Piauí)

Os estudos approvados da linha entre Petrolina e Therezina passando pelas localidades de Pão Ferro, Villa Paulista, Campo Grande, cidade de Oeiras, Fazenda Surpreza, cidade de Amarante, perfazem a extensão de 776 kms., tendo sido os trabalhos de construção iniciados no anno de 1919 por conta do credito extraordinario aberto no referido anno para o custeio de serviços na zona flagellada pela secca.

A construção proseguio a cargo desta Inspectoria com as verbas orçamentarias annuaes, mediante o regimen de tarefas, tendo, porém, sido suspensa durante todo o anno de 1928.

Extensões em trafego até 31 de dezembro de 1928:

	kms.	Estações extremas
Linha principal	164.300	Petrolina a Mafrense
Linhas de serviço e desvios	6.866	

Em 19 de fevereiro desse anno foi entregue ao trafego o trecho de 23,km800 entre as estações de Afranio e Mafrense.

Extensão em construção (serviço suspenso):

Kilometro 164,300 ao km. 172 — Leito prompto.
 » 172 » » 191 — » em preparo.

Movimento financeiro

Credito destinado á estrada conforme a lei orçamentaria n.º 5.445, para 1928:

Verba 13.^a

Pessoal	850:648\$000
Material	306:000\$000
Quantia empenhada, incluindo 22:519\$880 distribuidos ao The- souro Nacional, no Rio de Janeiro	1.103:376\$656
Saldo da verba 13. ^a	53:271\$344

Resultados do trafego nos 3 ultimos annos:

	1926	1927	1928
Receita propria	174:227\$351	115:525\$670	97:116\$019
Despesa de custeio	702:706\$645	822:206\$943	909:711\$949
Deficit	528:479\$294	706:681\$273	812:595\$930
Coefficiente do trafego	403,33	711,70	936,73
Despesa á conta de capital	1.380:194\$094	689:506\$085	138:570\$791
Despesa total	2.082:900\$739	1.511:713\$028	1.048:282\$740
Receita extranha	43:726\$948	65:402\$722	59:723\$244

O deficit verificado em 1928 foi superior aos dos 2 ultimos annos em consequencia, por um lado do decrescimento successivo da receita, devido á redução dos transportes de mercadorias (41, 7 % a menos na importancia arrecadada com esses transportes em confronto com a de 1927); por outro lado, inscreveram-se na despesa de custeio trabalhos complementares da construção que vieram pezar muito nas despesas da 4.^a divisão: construção da linha e edificios.

Discriminação da receita propria :

	1926		1927		1928	
Passageiros de 1. ^a classe	3.050	21:058\$900	1.366	9:865\$950	975	9:957\$250
Passageiros de 2. ^a classe	3.670	25:608\$000	5 141	21:929\$500	4.543	27:792\$200
Bagagens e encomendas (tons.)	189	5:745\$880	32	3:137\$280	16	1:733\$140
Animaes	4.040	13:952\$210	1.514	4:108\$140	492	2:144\$100
Mercadorias (tons.)	2.860	100:951\$570	2.311	67:975\$290	1.007	39:645\$750
Telegrammas	651	1:396\$600	819	2:371\$400	430	1:963\$200
Diversos		4:853\$250		6:136\$110		13:730\$050
Receita accessoria		660\$941		180\$269		150\$329
Totaes.		174:227\$351		115:703\$939		97:116\$019

O decrescimo da receita em 1928 proveio, principalmente, da menor safra em algodão, borracha, café e madeiras, cujos transportes baixaram, respectivamente, em relação ao anno anterior: de 410 toneladas para 43; de 238 toneladas para 65; de 115 toneladas para 53; e de 270 para 8, comquanto tenha havido augmento no transporte de cereaes, sendo que o feijão subio de 29 toneladas para 109 e a farinha de 65 toneladas para 131.

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA EXTRANHA

	1926	1927	1928
Imposto de sello nomeação	1:954\$800	3:995\$291	1:562\$203
Imposto de renda	—	175\$200	239\$000
Imposto de transporte	3:858\$700	6:078\$550	7:123\$250
Taxa de viação	3:773\$830	4:611\$770	2:265\$670
Taxa adicional de 10 % ^o	3:785\$450	10:771\$500	8:248\$040
Instituto de previdencia	—	505\$268	1:310\$696
Renda do Diario Official	—	280\$000	482\$500
Caixa de Aposentadorias e Pensões (taxa de 2 % ^o sobre tarifas)	27:354\$168	1:950\$710	2:345\$010
Idem, idem (contribuição dos funcionarios)	—	37:034\$433	36:046\$875
Total.	43:726\$948	65:402\$722	59:723\$244

Discriminação da despesa do custeio no ultimo triennio:

	Em 1926		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração.	125:432\$660	19:513\$558	144:964\$218
Trafego.	77:929\$258	11:574\$474	89:523\$732
Locomoção	101:429\$749	116:227\$481	217:677\$230
Via Permanente	230:538\$681	20:020\$784	250:559\$465
Total.	535:330\$348	167:336\$297	702:724\$645

	Em 1927		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração.	156:534\$995	11:395\$629	167:939\$624
Trafego.	101:921\$122	13:474\$872	115:395\$994
Locomoção	153:423\$789	115:513\$379	268:937\$168
Via permanente	218:343\$943	51:590\$214	269:934\$157
Total.	630:232\$849	191:974\$094	822:206\$943

Em 1928			
Administração.	139:438\$489	19:093\$891	158:532\$380
Trafego	97:504\$681	10:021\$019	107:525\$700
Locomoção	163:345\$942	97:412\$650	260:758\$592
Via permanente	350:456\$380	32:438\$897	382:895\$277
Total.	750:745\$492	158:966\$457	909:711\$949

Discriminação das despesas á conta do capital no exercicio de 1928:

Material rodante

Transformação de um carro de 1. ^a classe e um vagão de mercadorias em um carro mixto e um de animaes	5:761\$129
Construcção de 2 trolleis.	1:012\$229
Reparação geral de 1 locomotiva	7:184\$338

Edifícios

Melhoramentos das estações de Petrolina, Pau Ferro e Mes-sias Lopes	3:289\$360
Conclusão de 1 casa de turma km. 35	415\$250
» » » » » em Petrolina.	3:620\$012
Melhoramentos da casa do engenheiro residente em Pe-trolina	7:673\$422
Conclusão da estação Mafrense.	3:359\$883

Via permanente

Melhoramentos do trecho da serra.	20:611\$078
Construcção de boeiros e pontilhões	3:736\$000

Linha telegraphica

Melhoramentos da linha	605\$518
----------------------------------	----------

Officinas

Moveis e utensilios confeccionados e entregues a diver-sos departamentos	8:817\$370
Assentamentos de machinas operatrizes e uma forja	23:666\$328

Serviços diversos

Perfuração de poços nos kilometros 96, 104, 164 e as-sentamentos de burrinhos	50:818\$874
Total	140:570\$791

Patrimonio

Era em 31 de dezembro de 1928 de 18.689:807\$430 o valor do pa-trimónio, adiante discriminado:

Edifícios diversos	188:369\$345
Estações e postos telegraphicos	415:062\$856
Via permanente	15.208:917\$567
Instalações telegraphicas, telephonicas, etc.	342:053\$276
Usinas e oficinas	274:569\$685
Material rodante	1:667:612\$155
Material em deposito.	492:883\$946
Moveis e utensilios	64:303\$600
Livros e instrumentos de engenharia.	8:482\$000
Material velho, pouco aproveitavel	18:864\$000
Diversos valores	8:689\$000
Somma	<u>18.689:807\$430</u>

Trafego

Movimento de trens em serviço re- munerado	1926		1927		1928	
	N.º	Percorso-Km.	N.º	Percorso-Km.	N.º	Percorso-km.
Trens de passageiros	—	—	—	—	1	165
» mixtos	292	27.257	209	29.260	209	33.735
» de carga.	2	254	24	2.910	2	280
Total dos trens remunera- dos	<u>294</u>	<u>27.511</u>	<u>233</u>	<u>32.170</u>	<u>212</u>	<u>34.180</u>
Em serviço não remunerado						
Trens da carga.	—	—	70	7.802	95	7.423
» de lastro	22	1.566	104	44.623	97	42.035
Total dos trens não re- munerados	<u>22</u>	<u>1.566</u>	<u>174</u>	<u>52.425</u>	<u>192</u>	<u>49.458</u>
MOVIMENTO DE VEICULOS						
Em serviço remunerado						
Carros de passageiros de 1.ª classe	224	23.962	212	29.680	18	2.570
Carros de passageiros de 2.ª classe	255	27.713	212	29.680	19	2.735
Carros mixtos	—	—	—	—	193	31.495
Carros de correio-baga- gem	186	18.963	211	29.540	206	33.240
Vagões de animaes	138	14.768	118	16.494	24	3.256
» de mercadorias	361	39.919	281	37.107	218	34.636
Total de vehiculos re- munerados	<u>1.164</u>	<u>125.325</u>	<u>1.034</u>	<u>142.501</u>	<u>678</u>	<u>107.932</u>
Em serviço não remunerado						
Carros de passageiros de 1.ª classe	52	6.544	10	1.310	10	1.826
Carros de passageiros de 2.ª classe.	14	1.686	5	382	6	786
Carros de correio-baga- gem.	19	2.863	41	5.357	56	8.616
Vagões de animaes	72	6.895	87	12.174	19	1.884
» de mercadorias	174	17.770	164	16.721	67	4.519
» » lastro	466	45.204	1.069	121.201	321	35.461
Total de vehiculos não remunerados	<u>797</u>	<u>80.962</u>	<u>1.376</u>	<u>157.135</u>	<u>479</u>	<u>53.092</u>

Transportes effectuados no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
	N.º	Passag. - Km.	N.º	Passag. - Km.	N.º	Passag. - Km.
<i>Passageiros</i>						
Transportes remunerados						
De 1. ^a classe	3.050	} 282.802	1.366	} 171.635	975	} 129.729
» 2. ^a »	6.670		5.141		4.543	
Transportes não remunerados						
De 1. ^a classe	92	} 709.313	339	} 917.675	186	} 519.965
» 2. ^a »	399		1.558		755	
Total geral	10.211	992.115	8.404	1.089.310	6.459	649.694
<i>Animaes</i>						
Transportes remunerados	4.040	Cabs. - Km. 354.302	1.554	Cabs. - Km. 160.612	492	Cabs. - Km. 52.350
Não remunerados	23	1.292	18	1.781	77	5.228
Total	4.063	355.594	1.572	162.393	569	57.578
<i>Bagagens e encomendas</i>						
Transportes remunerados	189	Tons. - Km. 15.702	201	Tons - Km. 16.752	16	Tons. - km. 1.545
Não remunerados.	12	1.050	109	10.123	76	7.653
Total	201	16.752	310	26.875	92	9.198
<i>Mercadorias</i>						
Transportes remunerados	2.860	253.441	2.311	260.334	1.007	126.796
Não remunerados.	—	—	91	8.582	23	2.055
Total	2.860	253.441	2.402	268.916	1.030	128.851
<i>Telegrammas</i>						
Serviço remunerado	651	Palavras 13.688	819	Palavras 9.756	430	Palavras 4.511
Não remunerado	6.424	98.613	8.481	153.934	9.840	158.093
Total	7.075	112.301	9.300	163.690	10.270	162.604

Resumo dos transportes effectuados

	Total de unidade de trafego		
	1926	1927	1928
Passageiros (numero)	10.211	8.404	6.459
» kilometro	992.115	1.089.310	649.694
Animaes (numero).	4.063	1.572	569
» cabeça-kilometro	355.594	162.393	57.578
Bagagens e encomendas (tons.)	201	310	92
Bagagens e encomendas (tons.-kilometro)	16.752	26.875	9.198
Mercadorias (tons.)	2.860	2.402	1.030
» (tons.-kilometro)	263.441	268.916	128.851

Especificação dos transportes de algumas mercadorias

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons. - Km.
Alcool e aguardente	8,571	749	11,277	1.350	14,216	1.890
Algodão	370,688	36.821	410,697	56.687	43,452	6.111
Assucar	28,887	2.713	33,513	4.573	16,718	2.420
Arroz	11,222	1.140	35,284	4.180	14,241	1.648
Bebidas alcoolicas	16,524	1.559	17,892	2.290	11,633	1.574
Borracha	107,512	9.877	238,750	33.386	65,336	9.516
Cal	33,283	1.971	225,551	14.855	44,827	2.854
Café	76,510	7.213	115,275	15.631	53,136	7.633
Cêra	40,302	4.119	44,573	6.240	10,133	1.503
Couros	10,960	1.019	18,765	2.370	27,767	3.710
Farinha	67,610	5.990	65,283	6.440	131,029	15.875
Fazendas.	49,228	4.498	70,547	9.612	54,844	8.156
Feijão	4,600	313	29,097	2.682	100,872	11.926
Fumo	24,785	2.347	33,906	4.553	22,562	3.068
Kerozene.	44,089	4.093	36,334	4.760	17,342	2.337
Madeiras.	105,058	4.295	269,858	14.263	8,089	657
Milho	2.261,272	27.598	130,890	15.943	48,922	5.826
Pelless	41,245	3.928	57,266	7.540	41,353	5.849
Sal	94,496	8.852	75,067	9.435	74,322	1.164

Tarifas

Diz o director da estrada em seu relatorio:

«Em 1.^o de março de 1928, entraram em vigor as tarifas determinadas pela portaria de 20 de janeiro do mesmo anno, do Snr. Ministro da Viação e Obras Publicas. A renda decresceu, ficando muito aquem da minha estimativa. Parece-me justificavel que assim aconteça, pois, todo o interior de Piauhy, bem como parte do Estado de Pernambuco, sentem-se acossados por terrivel crise de secca, que exterminou geralmente as plantações, não havendo deste modo nenhuma producção. Ao meu vêr, não foi o augmento de tarifas a razão de tão consideravel decrescimo de renda. Não fôra a secca que tudo está devastando, na zona tributaria deste Estado, mesmo com a elevação das tarifas, esta Estrada não teria a concurrencia dos cargueiros; mas, a situação demasiadamente precaria obriga os proprietarios de tropas a conduzirem cargas de 120 kilos pelo preço de 15\$000, a uma distancia de 70 e mais legoas, preço quasi insufficiente para cobrir as despesas de custeio.»

Locomoção

Relação do material rodante em 31 de dezembro de 1928:

Locomotivas	8,	estando 2 em bom estado, 3 em estado soffrivel e 3 precisando grandes reparos.
Carros de 1. ^a classe	4,	em bom estado.
» de 2. ^a »	5,	idem.
» de correio e bagagem	2,	idem.
Vagões para animaes	1,	idem.
» fechados para mercadorias	17,	sendo 4 em pessimo estado.
» abertos » »	18,	em soffrivel estado.
Automoveis de linha	2,	estando 1 quasi inutilizado.

Percurso das locomotivas	1926	1927	1928
	Kms.	Kms.	Kms.
Em serviço remunerado	29.857	32.170	34.180
» » de lastro	1.064	37.028	42.035
» outros serviços não remunerados	41.717	15.399	7.423
» marcha isolada	8.231	11.804	13.995
Em manobras	7.438	16.615	13.107
Total	88.307	113.016	110.740

Consumo de combustivel, estopa e lubrificante

Nas locomotivas	1926	1927	1928
Lenha. M3	7.635	6.346	9.274
Graxa Kg.	974	114	172
Oleo Lt.	5.467	8.133	8.762
Estopa Kg.	648	1.005	960
Nos vehiculos			
Oleo Lt.	1.116	3.254	2.356
Graxa Kg.	444	229	207
Estopa Kg.	198	298	248
Nas officinas			
Lenha M3.	2.705	1.001	2.275
Cock Kg.	600	1.000	3.395
Graxa Kg.	30	226	65
Oleo Lt.	488	505	973
Estopa Kg.	62	65	206
Preços medios			
Lenha M3.	2\$400	1\$625	1\$827
Cock Kg.	\$450	\$320	\$509
Oleo Lt.	2\$693	1\$612	1\$933
Graxa Kg.	3\$831	3\$422	3\$340
Estopa Kg.	3\$941	3\$155	3\$250

Via permanente

O estado da linha ainda não é satisfactorio, como se vê pela descripção que da mesma faz o director da estrada, apontando os serviços que são imprescindiveis, uns que não poderam ser attendidos durante a construcção e outros, proprios da conservaçaõ, mas cuja despeza a verba do trafego não comporta.

Diz o relatorio :

« **Córtes** — Ha alguns córtes cujas cristas precisam ser descarregadas do material de desperdicio ali depositado, outros cujo taludamento devey ser concluido, e, ainda outros, como os de massapé e os de grande extensão em nivel, reclamam a substituiçaõ do lastro de argilla por pedra britada ou cascalho e o revestimento das valletas a pedra secca.

Estes trabalhos vão sendo a pouco e pouco executados pelas turmas de conservaçaõ.

Boeiros — Seja resultante do desejo de acelerar o preparo do leito, ou consequencia da idéa de abaixar-lhe o custo da unidade, o certo, é que, no periodo da construcção não foram attendidos diversos pontos, nos quaes se impõe a construcção de boeiros e drenos.

No anno findo a turma de conservaçaõ de obras de arte e de edificios construiu 18 unidades daquella natureza, e, ainda agora, está construindo á pressa um B. S. C. de 0, m50 x 0, m70 em um aterro de 4, m50 de altura do kilometro 131, seriamente ameaçado pelas enxurradas da encosta adjacente.

Pontes — As diversas pontes, de vãos de 8, 15, 20 e 30 metros, têm somente os encontros construidos. Da falta das respectivas vigas resulta um trafego precario sobre fogueiras de dormentes. A soluçaõ economica do problema está, não ha duvida, no concreto armado, maximé, com o aproveitamento de trilhos usados, conforme a pratica já victoriosa nas nossas estradas.

Já estão calculadas pela Divisãõ respectiva as vigas de 8 e 15 metros.

O trafego se está fazendo sobre fogueiras de dormentes, e, como tal, não offerece a segurança precisa. Além disto, a Estrada despense, actualmente, cerca de 10:000\$000 annuaes com os guardas mantidos junto destas provisórias para prevenir possiveis incendios e calçal-as convenientemente, após a passagem de cada trem.

Dormentes — Durante o anno findo foram substituidos alguns milhares de dormentes no trecho comprehendido entre os kilometros 0 e 32. A taxa de dormentes imprestaveis era grande e de pequena duraçaõ a qualidade deste material. Na distancia que liga os kilometros 32 e 140, onde igualmente foram intercalados dormentes, verifica-se uma taxa kilometrica inferior a 1.350. Este numero vem servir de media de dormentes, por kilometro, entre os de ns. 140 e 165.

Trilhos — No trecho que vae de Petrolina ao kilometro 42,752, é precario o estado da linha, no que se refere aos trilhos.

Não fosse o vulto da despesa em relaçaõ á insignificancia do trafego, eu me animaria a solicitar a substituiçaõ daquelle material, de cujo estado dão conta as seguintes divisões em duas secções distinctas : A 1.^a é a que vae de Petrolina ao kilometro 33,960 : é constituída de trilhos de ferro bastante usados, de cerca de 22 kgs. por metro linear, e 7m. de comprimento, os quaes em grande numero, apresentam as extremidades e outros pontos esmagados ou fendilhados. Os mais defeituosos, quando não podem ser invertidos, são trocados por outros, nem sempre muito melhores.

Actualmente, no lugar de um retirado por imprestavel, collocam-se dois, menores, convenientemente cortados. Augmenta-se, assim, a pouco e pouco, o numero dos pontos fracos, conhecida como é a fragilidade das talas ali em uso, talas simples e bastante trabalhadas.

Diversas juntas apresentam talas fendilhadas, outras são feitas com pedaços de talas, e, ainda outras ha, que, pelo desencontro dos furos, contam apenas tres parafusos.

Tratando-se de material usado, procedente de outras estradas, comprehe-se immediatamente o desnivel existente na passagem de um para outro trilho ; e, juntando-se esta circumstancia ás que acabamos de numerar, ter-se-á uma idéa da precariedade deste trecho.

A 2.^a secção está comprehendida do kilometro 33,960 ao 42,752.

Ali, os trilhos são de aço, de cerca de 24 kgs., tambem usados, mas em bom estado; emtanto, as talas não emprestam ás juntas a rigidez conveniente. Occorre similhantemente o desnivel entre as extremidades dos trilhos, e, como os furos não se ajustam bem, as folgas das juntas não raro excedem de 15 m/m. Dahi, uma superficie de rolamento descontinua, produzindo, durante a passagem dos trens, consideravel trepidação nociva ao material rodante e profundamente prejudicial á conservação da linha.

Do exposto se conclue que o melhoramento dos córtes e aterros vae sendo realisado pelo pessoal incumbido da conservação da linha, das obras de arte e dos edificios, ou, o que é o mesmo, dentro dos limites das verbas do custeio; d'ahi o indicarmos somente o que nos parece escapar á capacidade daquelles limites, como sejam :

Substituição e intercalação de 30.000 dormentes.

Construcção das vigas de concreto armado das pontes abaixo mencionadas :

Ponte	de 30m	de vão livre	no kilometro	35.
»	» 30m	» »	» »	90.
»	» 20m	» »	» »	127.
»	» 20m	» »	» »	136.
»	» 15m	» »	» »	61.
»	» 15m	» »	» »	96.
»	» 8m	» »	» »	136.

Construcção de quatro casas para Agente.
» » tres » » Mestre de Linha».

Principaes serviços realisados na conservação da linha

a) — Edificios

Uma casa para Engenheiro Residente.
Casa de turma no kilometro 1.

b) — Obras de arte

Alvenaria de pedra com argamassa da cal empregada na construcção de 18 boeiros e drenos	178m3,30
Chapa de argamassa de concreto	16m2,00
Idem com argamassa de concreto na reparação de um boeiro duplo	2m3,240

c) — Linha

Lastro de pedra	465m3,0
Enrocamentos	4m3,00
Remoção de barreiras	945m3,00
Reforço de aterros	12.239m3,00
Dormentes substituidos e accrescidos	7.856
Trilhos substituidos por outros já usados	278m,0
Parafusos de linha	58
Grampos empregados	18.724
Grampos reempregados	12.700

Postes telegraphicos de ferro (trilhos usados)	248
Idem, idem de madeira	11
Cercas reparadas	180 m
Marcos kilometricos substituidos	13
Isoladores substituidos	61
Isoladores empregados na reconstrucção de 18 kilometros de linha telegraphica	248

ACCIDENTES

Foram os seguintes os accidentes occorridos durante o anno de 1928:

Carros de mercadorias 12 descarrillamento, sem importancia.
 Dos descarrillamentos referidos não se registrou perda de material.»

CONSTRUCÇÃO

Serviços executados no ultimo triennio :

Em 1926:

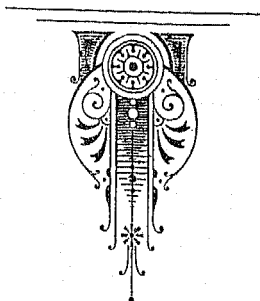
- a) Conclusão do trecho de 52,km500 que, somnado ao de 88km inaugurados no anno de 1923, perfaz 140,km500, total em trafego nesse anno, desde o ponto inicial em Petrolina até a estação Afranio.
- b) Proseguimento das obras até o kilometro 164.
 Despendido com a construcção nesse anno 1.430:887\$186

Em 1927:

- a) Conclusão do trecho de 23,km800 até o kilometro 164,km300, entregue ao trafego com a denominação de estação Mafrense.
- b) Proseguimento da construcção até o kilometro 191.
 Despendido nesse anno 380:067\$400

Em 1928:

Estiveram paralygadas as obras por determinação do Governo.



ESTRADA DE FERRO DE GOYAZ

Estrada de Ferro de Goyaz

(Minas Geraes e Goyaz)

Esta estrada é constituída pela linha Araguay-Viannopolis (Tavares) com 303^{km},500, cujo prolongamento deve atingir Goyaz, e pelo ramal de Goyandira a Ouvidor, o qual, sendo prolongado em direcção a Monte Carmello, estabelecerá ligação com a linha tronco da Oeste de Minas em Patrocínio.

O primeiro trecho da linha principal foi aberto ao trafego em 1911 e o ultimo, com a estação de Tavares, hoje Viannopolis, em 15 de setembro de 1924. A capital de Goyaz fica a 302 kilometros dessa estação.

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928 :

	Kilometros	Estações extremas
Linha tronco	303,602	Araguary a Viannopolis
Ramal de Ouvidor	45,761	Goyandira a Ouvidor
Total	349,363	
Linhas de serviço e desvios	15,812	

Movimento financeiro :

Comparando-se a receita apurada com a prevista na lei n. 5.416, de 30 de dezembro de 1927, que fixou a receita geral da Republica, e a despesa effectuada com a autorizada pela lei n. 5.445, que fixou a despesa geral da Republica, verificam-se as porcentagens abaixo :

<i>Receita prevista</i>	<i>Receita apurada</i>	<i>Accrescimo</i>
2.500:000\$000	3.205:270\$821	28,21%
<i>Despesa autorizada</i>	<i>Despesa effectuada</i>	<i>Decrescimo</i>
4.182:108\$000	3.198:732\$250	23,51%

Patrimonio

Os bens patrimoniaes da União nesta estrada estão avaliados em 27.210:193\$813, sendo :

Moveis	4.689:625\$406
Immoveis	22.520:568\$407

Resultados financeiros do trafego no ullimo triennio :

	1926	1927	1928
Receita propria	2.856:810\$454	2.494:439\$762	3.205:270\$821
Despesa de custeio	4.625:391\$649	4.610:077\$326	3.198:732\$250
Saldo ou Deficit	1.768:581\$195	2.115:637\$564	6.538\$571
Coefficiente de trafego	161,90	184,81	99,80
Despesa á conta de capital	1.826:368\$589	156:756\$914	184:059\$873
Despesa total	6.451:760\$238	4.766:834\$240	3.382:792\$123

<i>Receita extranha :</i>	1926	1927	1928
Imposto de sello de nomeação	9:435\$300	13.031\$000	1:773\$150
Imposto de transporte	120:727\$100	125.699\$450	140:327\$200
Taxa de viação	18:340\$800	60:547\$300	57:289\$000
« de adicional de 10%	195:729\$100	236:737\$700	276:687\$950
Repartição G. dos telegraphos	40:551\$177	33:993\$227	21:775\$250
Caixa de Aposent. e Pensões	58:640\$626	91:679\$600	124:020\$335
Fianças	13:610\$700	12:520\$590	8:528\$400
Renda do E. de Minas Geraes	61:480\$206	49:805\$150	55:899\$300
Renda da Cia. Mogyana	1.435:171\$400	2.017:256\$900	2.515:803\$800
Total da receita extranha	1.953:686\$409	2.641:270\$917	3.202:104\$385

Discriminação da receita nos 3 ultimos annos :

	1926		1927		1928	
	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA
Passageiros de 1a. classe	60.660	358:463\$100	42.009	367:170\$000	39.038	771:436\$800
« de 2a. classe	60.129	294:279\$400	70.137	355:198\$900	63.301	
	TONS.		TONS.		TONS.	
Bagagens e encomendas	1.647	242:655\$200	1.694	176:398\$700	1.431	205:019\$400
	CABEÇAS		CABEÇAS		CABEÇAS	
Animaes	16.282	63:594\$400	15.313	64:287\$000	13.202	57:356\$800
	TONS.		TONS.		TONS.	
Mercadorias	39.504	1.050:345\$900	53.254	1.390:394\$800	51.632	1.635:952\$650
	Nº.		Nº.		Nº.	
Telegrammas	47.876	98:385\$451	32.319	80:063\$027	28.110	63:789\$662
Diversos e eventuaes	—	749:062\$003	—	60:927\$335	—	471:715\$509
Total	—	2.656:810\$454	—	2.494:438\$762	—	3.205:270\$821

Discriminação da despesa de custeio :

	EM 1928		
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	359:742\$100	63:548\$052	423:290\$152
Trafego	529:210\$100	55:904\$108	585:114\$208
Locomoção	560:870\$700	861:022\$286	1.421:892\$984
Via permanente	619:408\$200	342:149\$657	961:557\$857
Diversos e eventuaes	—	—	16:618\$937
Total	—	—	3.408:474\$138

A deduzir: Importância de material retirado do almoxarifado e já pago por verba de outro exercicio

209:741\$388

Total da despesa feita

3.198:732\$250

	Em 1927		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	227:752\$590	77:526\$286	355:278\$876
Trafego	406:908\$800	48:455\$882	435:364\$682
Locomoção	442:952\$720	1.153:677\$958	1.596:630\$678
Via permanente	813:483\$678	417:152\$012	1.230:635\$690
Diversos e eventuaes	—	—	15:432\$400
Augmento de vencimentos (tabela Lyra)	956:735\$000	—	956:735\$000
Total	—	—	4.610:077\$326

EM 1926			
	Pessoal	Material	Total
Administração	260:630\$727	63:694\$184	324:324\$911
Trafego	364:078\$200	49:850\$133	413:928\$333
Locomoção	362:538\$986	946:916\$035	1.309:455\$021
Via permanente	1.432:185\$550	442:527\$734	1.874:713\$284
Augmento de vencimentos (tabela Lyra)	702:970\$000	—	702:970\$000
Total			4:625:391\$649

Discriminação das despesas á conta de capital no anno de 1928:

Obras na estação de Araguay	113:886\$290
Obras na estação de Anhanguera	37:676\$321
Obras na estação de Catalão e dependencias	10:676\$532
Acquisição de materiaes para locomoção	21:820\$730
Total	184:059\$873

TRAFEGO

O trafego da Estrada de ferro de Goyaz correu com regularidade em 1928, tendo sido escoada normalmente toda a producção da região por ella servida, não se tendo verificado nenhum accidente grave durante o anno.

Em 1º de setembro de 1928 foi inaugurado o horario approved pela portaria de 4 de agosto do mesmo anno.

Com o novo horario foi substituido um dos trens de passageiros da linha tronco por um trem mixto, correndo diariamente, nesse trecho, um trem mixto num sentido e um de passageiros em sentido opposto.

A suppressão de um dos trens expressos, comquanto não houvesse agrado ao publico, foi uma medida que acarretou economia para o trafego e beneficios á conservação da Estrada; pois, reduziu as despesas com os trens, sobretudo a de combustivel. Por outro lado, diminuindo o numero de trens de carga, os quaes obedecem, na maioria dos casos, a horarios de emergencia, permittiu maior rendimento nos serviços de conservação da via-permanente. O estabelecimento desse trem mixto ficou plenamente justificado, outrosim, pelo baixo aproveitamento das lotações dos carros de passageiros offerecidas em 1928, que foi de 23%.

Com o incremento do trafego de passageiros que, já vem se verificando no corrente anno, será conveniente o restabelecimento dos antigos trens com modificações que serão, opportunamente, propostas pela administração da Estrada.

O aproveitamento dos trens de mercadorias cresceu, continuamente, de 1927 para 1928, como demonstram os seguintes dados da tonelagem média liquida por trem-kilometro:

	T	
Em 1927	49,2	
1º semestre de 1928	69,2	+ 41 %
2º « « 1928	79,7	+ 61 %

O aproveitamento dos vagões de mercadorias em 1927 foi de 59%, e, em 1928 foi de 63%, approximando-se, assim, do limite theorico que é 2/3.

Telegrapho:

O telegrapho da estrada funciona regularmente no periodo da secca e com interrupções, embora pequenas, na época das chuvas (de outubro a março). Torna-se necessaria, a substituição gradativa dos postes de madeira, existentes, por outros de trilhos, afim de que a linha telegraphica apresente maior solidez e menos dispendio na conservação.

Movimento dos trens:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Em serviço remunerado</i>						
Trens especiaes de passageiros	182	36.598	53	7.865	10	419
Trens de passageiros	—	—	—	—	628	185.512
« mixtos	2.029	233.210	2.198	251.248	872	69.956
« de carga	1.390	185.810	1.541	214.326	1.062	110.358
Total dos trens remunerados	3.601	455.618	3.792	473.439	2.572	366.245
<i>Em serviço não remunerado</i>						
Trens de inspecção e pagamento	74	11.767	28	8.226	37	9.176
« « carga	—	—	—	—	295	15.062
« « lastro e outros	798	64.110	1.234	103.791	277	10.951
Total dos trens não remunerados	872	75.877	1.262	112.017	609	35.189
TOTAL GERAL	4.473	531.495	5.054	585.456	3.181	401.434

Movimento dos vehiculos:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Em serviço remunerado</i>						
Carros de 1a. classe	994	216.485	728	223.136	991	203.488
« « 2a. «	952	197.921	725	220.482	1.004	199.369
Carros mixtos	301	13.633	721	35.991	486	54.632
« de correio e bagagem	1.140	22.510	1.245	253.218	1.481	262.406
Vagões de animaes	1.680	122.338	1.778	161.429	1.676	155.057
« de mercadorias	5.148	407.335	7.508	585.405	8.441	760.615
Total remunerado	10.215	1.170.222	12.705	1.479.661	14.079	1.635.567
<i>Em serviço não remunerado</i>						
Carros de inspecção	—	—	—	—	56	8.716
Carros de pagador	—	—	—	—	48	7.724
Carros de 1a. classe	2	192	23	12.089	3	273
Carros de correio e bagagem	1	384	6	437	47	4.394
Vagões de mercadorias	18	3.086	96	8.535	2.439	44.374
Vagões de animaes	23	4.182	49	3.837	—	—
Vagões de lastro.	220	11.959	3.119	49.149	—	—
Total não remunerado	264	23.181	3.293	74.047	2.593	65.481
TOTAL GERAL	10.479	1.193.403	15.998	1.553.708	16.672	1.701.048

Transportes effectuados nos 3 ultimos annos:

	1926		1927		1928	
	Nº.	a 1 kilometro	Nº.	a 1 kilometro	Nº.	a 1 kilometro
Passageiros de 1a. classe, pagando	60.660	3.177.727	42.009	3.864.843	39.038	3.639.133
Passageiros de 1a. classe, gratis	1.112	149.513	2.072	283.279	1.062	174.464
Passageiros de 1a. classe						
Total	<u>61.772</u>	<u>3.327.240</u>	<u>44.081</u>	<u>4.148.122</u>	<u>40.100</u>	<u>3.813.597</u>
Passageiros de 2a. classe, pagando	60.129	4.158.519	70.137	4.559.037	63.301	5.366.366
Passageiros de 2a. classe, gratis	1.595	198.564	3.121	414.508	1.434	169.763
Passageiros de 2a. classe						
Total	<u>61.724</u>	<u>4.357.083</u>	<u>73.258</u>	<u>4.973.545</u>	<u>64.735</u>	<u>5.536.129</u>
	Tons.	Tons.—km	Tons.	Tons.—km	Tons.	Tons.—km
Bagagens e encomendas						
pagando	1.647	178.286	1.694	149.313	1.431	178.419
Bagagens e encomendas, gratis	804	40.672	853	96.000	—	—
Bagagens e encomendas,						
Total	<u>2.451</u>	<u>218.958</u>	<u>2.547</u>	<u>245.313</u>	<u>1.431</u>	<u>178.419</u>
	Cabs.	Cabs.—km	Cabs.	Cabs.—km	Cabs.	Cabs.—km
Animaes						
pagando	16.282	1.258.750	15.313	1.519.076	13.202	1.328.279
Animaes, gratis	42	3.081	—	—	—	—
Animaes, total	<u>16.324</u>	<u>1.258.750</u>	<u>15.313</u>	<u>1.519.076</u>	<u>13.202</u>	<u>1.328.279</u>
	Tons.	Tons.—km	Tons.	Tons.—km	Tons.	Tons.—km
Mercadorias						
pagando	39.504	4.719.228	53.254	6.964.411	51.632	7.910.252
Mercadorias, gratis	7.310	529.592	1.544	202.304	2.081	180.979
« total	<u>46.814</u>	<u>5.248.820</u>	<u>54.798</u>	<u>7.166.715</u>	<u>53.713</u>	<u>8.091.231</u>
	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras
Telegrammas						
pagando	47.876	750.170	32.319	539.031	28.110	398.739
Telegrammas, gratis	54.611	966.545	48.651	660.489	37.857	586.143
« total	<u>102.487</u>	<u>1.716.715</u>	<u>80.970</u>	<u>1.199.520</u>	<u>65.967</u>	<u>984.882</u>

Resumo dos transportes effectuados:

	1926	1927	1928
Passageiros (numero)	123.496	117.339	104.835
Passageiros - kilometro	7.684.323	9.121.667	9.349.726
Animaes (numero)	16.324	15.313	13.202
Animaes (Cabeças-kilometro)	1.261.831	1.519.076	1.328.279
Bagagens e encomendas (toneladas)	2.451	2.547	1.431
Bagagens e encomendas (tns. - kilometro)	218.958	245.313	178.419
Mercadorias (toneladas)	46.814	54.798	53.713
Mercadorias (toneladas-kilometro)	5.248.820	7.166.715	8.091.231

Locomoção

Relação do material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro de 1928:

	Estado do material				TOTAL
	B o m	Soffrivel	M á o	Pessim o	
Locomotivas communs	8	7	1	1	17
« de manobras	—	—	1	—	1
Carros da administração	2	—	—	—	2
Carros de 1. ^a classe	3	2	—	—	5
Carros de 2. ^a classe	3	2	—	—	5
Carros mixtos	2	1	—	1	4
Carros de correio e bagagem	5	2	1	—	8
Vagões de animaes	8	5	3	3	19
» de mercadorias	42	32	26	2	102
Automoveis de linha	1	—	—	—	1
Trolleis	38	—	—	—	38

Percurso das locomotivas:

	1926	1927	1928
	km.	km.	km.
Em serviço remunerado	455.618	473.439	366.245
» » de lastro	64.110	59.700	10.365
« outros serviços não remunerados	11.767	52.019	24.824
Escoteiras e marchas	—	298	61.548
Totaes	531.495	585.456	462.977

OFFICINAS

Principaes serviços executados nas officinas :

Discriminação	Mão de obra	Material	Importancia TOTAL
Reparação geral de locomotivas .	70:466\$300	99:392\$929	169:859\$229
« média « « .	3:680\$300	4:464\$034	8:144\$334
« corrente de locomotivas .	10:019\$500	12:086\$381	22:105\$881
« geral de carros .	12:042\$800	40:121\$345	52:164\$145
« média de carros .	10:281\$600	16:701\$894	26:983\$494
« corrente de carros .	9:058\$900	19:627\$363	28:686\$263
Reconstrucção de vagões .	10:403\$500	22:513\$160	32:916\$660
Reparação geral de vagões .	5:119\$400	9:455\$223	14:574\$623
Reparação corrente de vagões .	11:927\$100	13:699\$313	25:626\$413
Encommendas de particulares .	1:441\$000	722\$716	2:163\$716
Serviços diversos para a Estrada .	19:589\$300	26:164\$023	45:753\$323
Totaes	164:029\$700	264:948\$381	428:978\$081

As despesas de administração e custeio proprios das officinas foram de 137:626\$456, sendo :

Pessoal .	66:675\$600
Material .	70:950\$856

Via permanente

Diz o director da estrada eng^o Othon A. de Araujo Lima, em seu relatório :

"A Estrada de Ferro de Goyaz, apresenta defeitos de traçado, má drenagem e má consolidação de sua linha em mais de metade de sua extensão. A maioria dos boeiros abertos são provisórios e necessitam reconstrucção.

Depois da encampação da estrada pela União, alguns serviços de valia se fizeram em beneficio da linha, mas pouca cousa, em relação ao montante do que ainda é preciso fazer. A situação da via permanente da Estrada de Ferro de Goyaz é mais um testemunho flagrante da condemnavel pratica de economisar-se excessivamente na construcção, visando linhas economicas para, mais tarde, aberto o trafego, fazerem-se os melhoramentos indispensaveis; chegando essas economias até á criminosa suppressão de obras d'arte, em prejuizo da drenagem do leito.

Os propugnadores das linhas baratas esquecem-se que um aterro que é levado pelas aguas, em consequencia da falta ou insufficiencia da obra d'arte respectiva, obriga, para ser reconstruido, a maior dispendio do que a construcção de uma obra d'arte adequada (que, afinal, terá de ser feita conjuntamente com o novo aterro), ainda mesmo tomando-se em consideração os juros do capital inicial empatado. Accresce ainda o prejuizo indirecto da perturbação do trafego.

O traçado da Estrada de Ferro de Goyaz sugere muitas variantes, mas, muitas dellas não proporcionariam, talvez, para o custeio, com o trafego actual, economia capaz de compensar o accrescimo de capital; o qual, entretanto, teria sido compensado se na construcção se houvesse dado preferencia á directriz dessas variantes

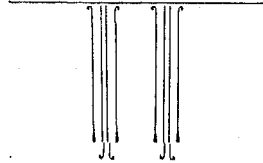
O serviço de conserva da via permanente, em 1928, foi levado a effeito com relativa efficiencia".

Construcção

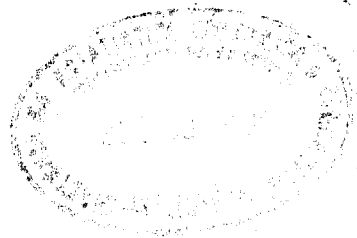
Durante o 1º semestre de 1928 estiveram em andamento os serviços de construção da linha a Bomfim, os quaes ficaram paralyzados no 2º semestre.

A partir do kilometro 10,932 foi corrida uma variante, com 6,km700 de extensão, até Bomfim, collimando-se melhorar as medições technicas do traçado em execução e facilitar a sahida para Annapolis. Essa variante foi approvada pelo decreto nº 18.464, de 3 de novembro de 1928.

Impõe-se a prosecução dos serviços de construção do trecho Viannolis-Bomfim para que se possa aproveitar o vultoso capital já despendido nesse trecho. Com a importancia, talvez, de 500 contos a Estrada incorporaria mais 17,km632 de linha ao seu patrimonio.



**THE BRASIL GREAT SOUTHERN RAILWAY
COMPANY, LIMITED**



The Brasil Great Southern Railway Company, Limited (Rio Grande do Sul)

Concessionaria da linha de Quarahim a Itaquy e arrendataria do prolongamento a São Borja.

Concedida pelo decreto nº 8.312, de 19 de novembro de 1881, foi o tráfego desta linha explorado pela empresa concessionária "The Brasil Great Southern Ry Co., Ltd.", até 30 de junho de 1924, data em que foi elle suspenso, tendo o representante da companhia communicado esta resolução ao governo por officio de 8 de maio do referido anno. Expirado o prazo de 30 dias da data da paralyção do tráfego pela companhia, providenciou o governo para o restabelecimento do mesmo, o que se deu no mez de agosto do citado anno, correndo as despesas por conta da companhia, na forma do disposto na clausula XXII do respectivo contracto, que baixou com o dito decreto nº 8.312.

Por determinação constante do aviso ministerial de 6 de março de 1926, foi "The Brasil Great Southern Ry Co., Ltd.", convidada por esta Inspectoria para um entendimento sobre o preço do resgate da linha Quarahim a Itaquy, ficando, porem, qualquer accordo dependente da homologação do Congresso Nacional. Determinou o referido aviso que se fixasse novo prazo para a conclusão, pela companhia, das obras do prolongamento de Itaquy a São Borja, na forma do contracto de construção e arrendamento, sob pena de rescisão do mesmo.

Convidada por editaes nos jornaes desta capital e nos da cidade de Uruguayana, assim como por telegramma enviado para Londres ao liquidador e gerente (receiver and manager), apresentou-se o representante da companhia com procuração do presidente da mesma, e não do "liquidador e gerente", razão porque não poude ser entablado o entendimento entre o representante do governo e o da companhia sobre o preço do resgate da linha Quarahim a Itaquy.

Continuou, assim, a estrada em tráfego sob a administração de uma directoria nomeada pelo governo e subordinada a esta Inspectoria.

Linha de Quarahim a Itaquy:

Extensão em tráfego em 31 de dezembro de 1928:

	Kilometros	Estações extremas
Linha principal	175,597	QUARAHIM A ITAQUY
Linha de serviço e desvios	6,481	

Movimento financeiro:

Creditos destinados á estrada no exercicio de 1928:

Verba 16a. artigo 7º da lei 5.445, de 14 de janeiro de 1928:

Dotação da verba 500:000\$0000

Credito especial concedido pelo decreto nº 17.987, de 18 de novembro de 1927, recebido em novembro de 1928, para pagamento das dividas dos exercicios de 1925 e 1926 989:622\$110

dos quaes foram devolvidos á Delegacia Fiscal em Porto Alegre 390:134\$576

Resultados do trafego no triennio :

	1926	1927	1928
Receita	462:308\$082	564:575\$279	657:639\$990
Despesa de custeio	822:411\$163	974:699\$516	1.123:845\$194
Deficit	360:103\$081	410:124\$237	466:205\$204
Coefficiente do trafego	177,89	172,64	170,89
Receita accessoria	—	—	2:672\$720
« total	462:308\$082	564:575\$279	660:312\$710

Receita extranha proveniente de impostos e taxas federaes em 1928:

Imposto de transportes	94:411\$808
Taxa de viação	52:591\$300
Caixa de aposentadorias e pensões	14:252\$917
Telegrapho nacional em trafego mutuo	84\$050
Somma	161:340\$075

Discriminação da receita na triennio :

	1926		1927		1928	
	N.	RECEITA	N.	RECEITA	N.	RECEITA
Passageiros de 1a. classe	8.732	84:599\$500	8.565	83:944\$700	7.702	85:757\$400
Passageiros de 2a. classe	9.823	40:700\$350	10.966	49:756\$500	10.566	55:623\$350
Bagagens e encomendas	303	23:701\$300	356	32:505\$700	356	32:833\$800
Animaes	1.801	5:081\$400	2.344	7:859\$000	2.432	10:880\$700
Mercadorias	16.428	249:029\$900	20.695	314:763\$400	21.398	357:758\$800
Telegrammas	157	548\$430	261	832\$099	6	1:570\$850
Diversos e eventuaes	—	58:647\$202	—	74:913\$880	—	113:584\$786
Total	—	462:308\$082	—	564:575\$279	—	657:639\$990
Accessorios	—	—	—	—	—	2:672\$720
TOTAL GERAL	—	462:308\$082	—	564:575\$279	—	660:312\$710

Discriminação da despesa de custeio no triennio :

	Em 1926		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	48:917\$670	2:321\$929	51:239\$599
Trafego	121:236\$000	10:060\$490	131:296\$490
Locomoção	109:226\$583	326:443\$941	435:670\$524
Via Permanente	121:062\$716	83:141\$834	204:204\$550
Totaes	400:442\$969	421:968\$194	822:411\$163

	Em 1927		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração.	83:609\$844	3:365\$251	86:975\$095
Trafego.	140:430\$578	6:798\$278	147:228\$856
Locomoção	122:047\$874	394:868\$030	516:915\$904
Via permanente	141:341\$668	82:237\$993	223:579\$661
Totaes	447:429\$964	487:269\$552	974:699\$516

	Em 1928		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração.	64:980\$342	3:133\$807	68:114\$149
Trafego	105:126\$716	86:342\$387	191:469\$103
Locomoção	116:152\$694	376:800\$795	492:953\$489
Via permanente	168:532\$750	186:936\$713	355:469\$463
Diversos e eventuaes	15:837\$990	—	15:838\$990
Totaes	469:306\$182	653:213\$702	1.123:845\$194

Trafego

As diversas mercadorias exportadas de Uruguayana para Itaquy, São Borja e estações intermedias atingiram em 1928 a 12.000 toneladas aproximadamente.

Verificou-se o incremento do trafego entre Quarahim e Uruguayana, e, bem assim, o de Xarqueada para Quarahim e Uruguayana relativo aos productos da Xarqueada Dickinson, os quaes em outros annos eram, em sua maioria, transportados pela Argentina, tendo sido em 1928 encaminhados para o Rio Grande, attingindo ao total de 2.239 toneladas.

Movimento de trens :

	1926		1927		1928	
	N.º	Percurso-Km.	N.º	Percurso-Km.	N.º	Percurso-Km.
<i>Em serviço remunerado :</i>						
Trens de passageiros	1	200	1	200	2	400
« mixtos	277	50.678	268	47.603	278	46.730
« de carga	35	4.987	117	22.219	273	25.355
Total dos trens remunerados	313	55.865	386	70.022	553	72.485
<i>Em serviço não remunerado :</i>						
Trens de lastro	25	3.687	20	3.153	80	6.613
TOTAL GERAL :	338	59.552	406	73.175	633	79.098

Movimento de vehiculos :

<i>Em serviço remunerado :</i>						
Carros de 1a. classe	3	14.689	3	14.722	3	54.895
« de 2a. classe	2	3.655	3	6.697	2	40.941
« mixtos	2	92.797	4	77.253	—	—
« de correio e bagagem	1	47.205	2	45.590	2	34.240
Vagões de animaes	22	64.510	19	74.518	17	80.546
« de mercadorias	51	157.971	47	193.885	65	155.781
Total em serviço remunerado	81	380.827	78	412.665	89	366.403

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	Nº Passag.—km	Nº Passag.—km	Nº Passag.—km	Nº Passag.—km	Nº Passag.—km	Nº Passag.—km
Passageiros de 1a. classe pagando	8.732	632.960	8.565	618.338	7.702	585.144
Passageiros de 1a. classe, gratis	115	230.526	124	249.315	91	282.175
Passageiros de 1a. classe, total	8.847	863.486	8.689	867.653	7.793	867.319
Passageiros de 2a. classe, pagando	9.823	606.682	10.966	671.484	10.566	608.146
Passageiros de 2a. classe, gratis	174	348.326	194	389.315	120	212.126
Passageiros de 2a. classe, total	9.997	955.008	11.160	1.060.799	10.686	820.272
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Bagagens e encomendas, pagando	303	73.250	356	34.024	356	29.036
	Cabs.	Cabs.-Km.	Cabs.	Cabs.-Km.	Cabs.	Cabs.-Km.
Animaes, pagando	1.801	16.548	2.344	148.823	2.432	39.128
	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.
Mercadorias, pagando	16.428	1.635.130	20.695	1.771.965	21.398	1.722.494
	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras
Telegrammas, pagando	157	2.135	261	3.443	6	238
" gratis	2.334	59.078	4.013	96.004	5.891	154.289
" total	2.491	61.213	4.274	99.447	5.897	154.527

Resumo dos transportes effectuados:

	1926	1927	1928
Passageiros nº	18.844	19.849	18.479
» kilometro «	1.818.494	1.928.452	1.687.591
Bagagens e encomendas (tons.)	303	356	356
Bagagens e encomendas (tons.-kilometro)	73.250	34.024	29.036
Animaes cabeças	1.801	2.344	2.432
» cabeça-kilometro	16.548	148.823	39.128
Mercadorias (tons.)	16.428	20.695	21.398
» (tons.-kilometro)	1.635.130	1.771.965	1.722.494

Especificação das principais mercadorias transportadas :

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons. - Km.
Alcool e aguardente	84	6.731	77	6.126	58	4.778
Algodão (exportação)	1.690	134.567	2.756	220.458	—	—
Arroz (importação)	550	43.786	320	25.621	—	—
Assucar	1.243	98.986	1.800	144.039	411	33.682
Café	1.040	82.828	3.148	251.840	—	—
Couros	488	38.884	560	44.839	1.359	111.418
Madeiras	2.361	187.946	4.800	384.000	1.201	98.458
Matte	318	25.304	250	19.974	313	21.246
Sal	289	23.042	390	31.171	1.174	96.258
Xarque	460	36.353	999	79.894	1.096	89.844
Diversos	7.403	589.366	4.790	423.160	14.627	1.219.228
Total	15.926	1.267.793	19.890	1.631.122	20.239	1.674.911

LOCOMOÇÃO

Relação do material rodante:

	1926	1927	1928				Total
	Total	Total	Bom	Soffrivel	Mão	Pessi-mo	
Locomotivas communs	8	8	1	4	2	2	9
« de manobras	2	2	—	1	1	—	2
Carros de administração	1	1	1	—	—	—	1
Carros de passageiros de 1a. classe	2	2	—	4	—	—	4
Carros de passageiros de 2a. classe	4	4	—	1	3	—	4
Carros « « mixtos	3	3	—	—	4	—	4
« correio e bagagem	2	2	—	1	1	—	2
Vagões para animaes	20	20	—	1	15	4	20
« fechados para mercadorias	56	56	—	42	14	—	56
« abertos para mercadorias	11	11	—	—	11	—	11
« Plataforma	10	10	—	8	2	—	10
Automoveis de linha	1	2	2	—	—	—	2
Trollies de serviço	12	28	30	—	—	—	30

Das 10 locomotivas antigas somente 6 achavam-se em serviço, estando as 4 restantes retiradas, aguardando reparação geral.

Foi adquirida em 1928 uma nova locomotiva do typo Pacific, que recebeu o numero 14.

Percurso das locomotivas:

DISCRIMINAÇÃO :	1926	1927	1928
	Kms.	Kms.	Kms.
Em serviço remunerado	55.865	70.022	75.052
« serviço não remunerado	—	—	—
Trens diversos	3.686	3.153	6.613
Locomotivas em manobras	23.767	12.485	13.081
Total	83.318	85.660	94.756

Consumo de combustivel, lubrificante e estopa:

<i>Nas locomotivas:</i>				1926	1927	1928
Carvão estrangeiro	.	.	Kg.	431.083	236.898	293.009
Lenha	.	.	M3.	11.208	14.710	11.753
Oleos	.	.	Kg.	2.696	2.425	2.952
Estopa	.	.	Kg.	95	124	122
<i>Nos vehiculos:</i>						
Oleos	.	.	Kg.	1.348	1.212	1.476
Estopa	.	.	Kg.	47	62	61
<i>Preços medios:</i>						
Carvão estrangeiro	.	.	Tn.	146\$000	223\$834	207\$226
Lenha	.	.	M3	12\$137	14\$498	15.572
Oleo	.	.	Kg.	1\$640	1\$294	1\$239
Estopa.	.	.	Kg.	3\$714	3\$504	1\$817

OFFICINAS

Soffreram reparações geraes 6 locomotivas; 5 carros de passageiros; 2 de bagagens; 13 vagões fechados de mercadorias e 2 vagões para animaes.

Estado do material de tracção:

- Locomotiva nº 1 Typo: americana-tanque, classe 4-4-0. Esta locomotiva soffreu concertos em plena actividade, permanecendo apenas nas officinas o tempo necessario para a substituição das principaes peças. Durante o anno percorreu ella 16.489 kilometros.
- Locomotiva nº 2 Typo: americana-tanque, classe 4-4-0. Acha-se paralyzada esta locomotiva desde 7 de abril de 1927 devido ao mau estado da caldeira, caixa de fogo e placa tubular. Devido a terem sido retiradas as poucas peças aproveitaveis para serem usadas por outras locomotivas, acha-se desmantelada.
- Locomotiva nº 3 Typo: americana-tanque, classe 4-4-0. Nos ultimos tres mezes do anno considerado soffreu esta locomotiva os concertos mais importantes. Percorreu durante o anno 16.636 kilometros.
- Locomotiva nº 4 Typo: americana-tanque. Esta locomotiva esteve um anno retirada dos serviços, tempo em que soffreu as grandes reparações que necessitavam, tendo sahido das officinas completamente reformada, demonstrando excellente funcionamento. Percorreu durante os tres ultimos mezes 7.827 kilometros.
- Locomotiva nº 5 Typo: americana-tanque. Desde 14 de abril de 1926, acha-se retirada dos serviços esta locomotiva, em vista dos graves defeitos na caldeira e nos chassis, tendo as longarinas quebradas. As poucas peças aproveitaveis foram empregadas em outras locomotivas.
- Locomotiva nº 6 Typo: americana-tanque. Acha-se nas officinas soffrendo completa reparação desde 15 de setembro de 1928. Percorreu de janeiro a setembro 12.241 kilometros.
- Locomotiva nº 7 Typo: Pacific, sem tender, classe 4-6-2. Acha-se encostada nas officinas desde 22 de setembro de 1926, completamente desmantelada, pois a maioria de suas peças têm servido para socorrer a outras do mesmo typo.

- Locomotiva nº 8, Typo: Pacific sem tender, classe 4-6-2. O estado desta locomotiva é identico á de numero 7; no entretanto, sempre que tem sido possível, cuida-se della. Não é possível prever quando poderá ser concertada.
- Locomotiva nº 9, Typo: ten-wheels, 1a. classe, 4-6-0. Esta locomotiva que, devido a um choque de trens, achava-se abandonada desde 1921, tendo ficado desmantelada, deu entrada nas officinas no anno de 1927 afim de receber tubulação nova e concertos nas longarinas, truck, etc. Pertence á linha de Itaquy a São Borja.
- Locomotiva nº 10. E' do mesmo typo e classe da de numero 9. Acha-se em regular estado, tendo soffrido reparos na caixa de fogo da caldeira e mudança de diversos stays na fornalha. Serve na linha de Itaquy a São Borja.
- Locomotiva nº 11. E' do mesmo typo da anterior. Está em serviço na linha de Itaquy a São Borja e precisa entrar para as officinas afim de soffrer alguns reparos.
- Locomotiva nº 12, typo tanque, de manobra e classe 0-4-0. Acha-se encostada desde 21 de agosto de 1926 nas officinas, sendo o seu estado geral máo, faltando muitas peças que foram usadas pela sua co-irmã numero 13.
- Locomotiva nº 13, Typo: tanque, de manobra e classe 0-4-0. Esta locomotiva que se achava em completo abandono desde janeiro de 1922, devido a ter-se queimado a sua caldeira com tubulação. Em janeiro de 1928 foram atacados com intensidade os trabalhos necessarios para po-la em trafego em cujo serviço entrou em 12 de março de 1928. E' aproveitada especialmente para os serviços de manobras.
- Locomotiva nº 14, Typo: Pacific, sem tender. E' inteiramente nova.

VIA PERMANENTE

E' regular o estado geral da via permanente, a despeito da necessidade da substituição de grande quantidade de dormentes, trilhos e accessorios, além de lastro e outros trabalhos menores de regularidade e consolidação que, apesar de terem sido realizados em parte, ficaram muito aquem das exigencias de uma perfeita conservação, devido á falta de maiores recursos pecuniarios.

Diz o director da estrada, Eng^o Alvaro Crespo de Oliveira:

«E' de lamentar-se que a Viação Ferrea tenha tão excessivamente elevado, para o transporte de dormentes, as suas tarifas, o que tem, como effeito, arredar da concorrência aquelles que numa exploração industrial congenere, são obrigados a procural-a, para os seus aprovisionamentos na zona por ella servida, pois como succede para com esta Rêde, cujos mattos circumvisinhos são situados em banhados ou costas de rios, as suas madeiras não garantindo a duração que se exige para esta sorte de applicação, se é forçado a buscal-as na zona alta da região serrana deste Estado, o que obriga a um longo percurso naquella via ferrea e, assim, o encarecimento demasiado do seu custo.

Succede ainda que, ha pouco, foi injustificadamente excluido dos favores do desconto de 25^o%, concedido a todas as Estradas de Ferro em construcção, a linha de Itaquy a São Borja sob a allegação de estar ella concluida e em trafego, quando, no entretanto, é de propriedade da União e está, todavia, até hoje considerada em regimen de construcção, para os effeitos juridicos de contracto, por não ter sido inteiramente concluida, servindo isso de motivo para que não fosse a Estrada recebida pelo Governo Federal, ficando assim, entre outros onus, sujeita, conforme contracto, a emquanto nessa phase, pagar a quota de Fiscalização de dous contos de reis em vez de seiscentos mil reis mensalmente como seria si estivesse recebido e em trafego difinitivo.

Faço estas considerações para mostrar o quanto essas disposições vieram prejudicar á conveniente aquisição de dormentes para esta Estrada pelo elevado custo a que attinge assim qualquer pequeno aprovisionamento, obrigando, por outro lado, a restricção da quantidade dos fornecimentos diante da exiguidade dos recursos disponíveis».

ACCIDENTES

Houve durante o anno 12 descarrilamentos, não se registrando desastre pessoal.



**Linha de Itaquy a São Borja
(Arrendada à Great Southern Company)**

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928 :

	Kilometros	Estações extremas
Linha principal	123,870	Itaquy a São Borja
Linhas de serviço e desvios	4,003	

Movimento financeiro :

Verba 16a. art. 7º da lei 5.445, de 14 de janeiro de 1928 :

Dotação da verba 300:000\$000

Resultados do trafego no triennio :

	1926	1927	1928
Receita	206:050\$287	247:561\$294	247:447\$221
Despesa de custeio	535:609\$138	493:390\$027	753:170\$118
Deficit	329:558\$851	245:828\$733	505:722\$897
Coefficiente do trafego	259,94	199,30	304,38
Receita accessoria	—	—	734\$309
« total	206:050\$287	247:561\$294	248:181\$530

Receita extranha proveniente de impostos e taxas federaes e outros, arrecadada em 1928 :

Imposto de transporte	42:987\$360
Taxa de viação	6:270\$600
Caixa de aposentadoria e pensões	5:446\$602
Telegrapho Nacional (trafego mutuo)	25\$800
Total	54:730\$362

Discriminação da receita no triennio :

	1926		1927		1928	
	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA	Nº.	RECEITA
Passageiros de 1a. classe	3.270	39:066\$400	3.499	42:252\$650	3.732	47:472\$800
“ de 2a. classe	4.397	22:581\$650	4.566	24:505\$700	5.316	30:-692\$200
Bagagens e encomendas	202	17:563\$400	187	19:592\$100	172	17:806\$200
Animaes	1.018	1:914\$500	628	1:640\$000	459	1:842\$900
Mercadorias	6.060	99:391\$800	6.012	124:343\$200	5.041	114:385\$900
Telegrammas	29	140\$900	58	184\$934	90	436\$700
Diversos e eventuaes	—	24:391\$837	—	35:042\$710	—	36:837\$401
Total	—	206:050\$287	—	247:561\$294	—	247:447\$221
Accessorios	—	—	—	—	—	734\$309
Total geral	—	206:050\$287	—	247:561\$294	—	248:181\$530

Discriminação da despesa de custeio no triennio :

EM 1926

	Pessoal	Material	Total
Administração	44:045\$616	1:817\$884	45:863\$500
Trafego	27:056\$532	5:329\$399	32:385\$931
Locomoção	65:432\$246	84:217\$946	149:650\$192
Via permanente	157:451\$326	150:258\$189	307:709\$515
Totaes	293:985\$720	241:623\$418	535:609\$138

Em 1927

Administração	49:559\$896	3:413\$791	52:973\$687
Trafego	25:762\$960	8:224\$189	33:987\$149
Locomoção	66:799\$658	93:593\$613	160:393\$271
Via permanente	132:967\$057	113:068\$863	246:035\$920
Totaes	275:089\$571	218:300\$456	493:390\$027

EM 1928

Administração	44:814\$728	2:265\$976	47:080\$704
Trafego	22:531\$550	19:414\$063	41:945\$613
Locomoção	70:263\$321	207:993\$124	278:256\$445
Via permanente	172:544\$900	202:384\$376	374:929\$276
Diversos e eventuaes	10:958\$080	—	10:958\$080
Totaes	321:112\$579	432:057\$539	753:170\$118

TRAFEGO

A reparação de uma locomotiva nas oficinas da estrada não só permittiu melhorar o cumprimento dos horarios como tambem facilitar a expedição de mercadorias.

As constantes enchentes, com os seus consequentes estragos, muito embarçaram o trafego durante o anno. A linha foi varias vezes coberta pelas aguas em alguns pontos da secção dos banhados, tendo sido interrompido o trafego do trem da tabella durante dois dias, devido á enchente do arroio Capiaty, no km. 94,700 m.

Movimento dos trens:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Em serviço remunerado</i>						
Trens mixtos	277	35.129	222	28.874	279	36.301
« de carga	8	4.907	37	4.906	95	8.119
Total dos trens remunerados	285	40.036	259	33.780	374	44.420
<i>Em serviço não remunerado</i>						
Trens de lastro	25	3.664	25	2.304	111	5.771
TOTAL GERAL	310	43.700	284	36.084	485	50.191

Movimento dos vehiculos:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Em serviço remunerado</i>						
Carros de 1a. classe	2	14.632	3	12.352	3	39.775
« « 2a. «	2	49.973	2	42.484	2	23.680
Carros mixtos	—	—	2	7.688	—	—
« de correio e bagagem	2	39.307	1	26.998	2	36.332
Vagões de animaes	8	10.789	10	14.663	13	53.561
« de mercadorias	33	101.859	28	101.902	29	61.985
Total em serviço remunerado	47	216.560	46	206.087	49	215.333

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	N. Passag.—km.	N. Passag.—km.	N. Passag.—km.	N. Passag.—km.	N. Passag.—km.	N. Passag.—km.
Passageiros de 1ª. classe, pagando	3.270	301.189	3.499	307.309	3.732	317.673
« « « gratis	70	7.680	65	7.440	50	6.324
« « « total	3.340	308.869	3.564	314.749	3.782	323.997
« « 2ª. « pagando	4.397	321.654	4.566	327.436	5.316	351.916
« « « gratis	80	9.920	70	8.680	63	7.812
« « « total	4.477	331.574	4.636	336.116	5.379	359.728
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Bagagens e encomendas, pagando	202	18.876	187	18.650	172	18.095
	Cabs.	Cabs.-km.	Cabs.	Cabs.-km	Cabs.	Cabs.-km
Animaes, pagando	282	3.485	218	4.471	233	4.302
	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.
Mercadorias, pagando	6.060	915.224	6.812	710.486	5.041	493.059
	N.	N. Palavras	N.	N. Palavras	N.	N. Palavras
Telegrammas, pagando	29	447	58	761	90	1.236
« gratis	999	31.739	1.509	52.439	2.138	72.283
« total	1.028	32.186	1.567	53.200	2.228	73.519

Resumo dos transportes effectuados:

	1926	1927	1928
Passageiros Nº.	7.817	8.200	9.161
Passageiros-kilometro numero.	640.443	650.865	683.725
Bagagens e encomendas tons.	202	187	172
Bagagens e encomendas tons.-km.	18.876	18.650	18.095
Animaes Cabeças	282	218	233
Animaes « km.	3.485	4.471	4.302
Mercadorias (toneladas)	6.060	6.812	5.041
Mercadorias (toneladas-kilometro)	915.224	701.486	493.059

Especificação das principaes mercadorias transportadas:

	1926	1927	1928
	TONS.	TONS.	TONS.
Alcool e aguardente	56	94	21
Algodão (exportação)	205	238	—
Arroz (importação)	330	1.105	—
Assucar	170	386	79
Café	—	1.061	—
Canna	646	—	—
Couros	198	241	383
Madeiras	779	1.326	96
Matte	149	126	7
Sal	160	280	89
Diversos	3.122	1.275	4.056
Total	5.815	6.132	4.731
Total das tons.-km.	540.905	626.107	469.804

Locomoção

Relação do material existente :

	1926	1927	1 9 2 8			
	Total	Total	Bom	Soffrivel	Máo	Total
Locomotivas comuns	3	3	—	2	1	3
Carros mixtos	2	2	—	2	—	2
Carros de correio e bagagem	1	1	—	1	—	1
Vagões para animaes « fechados para mercadorias	20	20	—	9	1	10
Vagões plataforma	15	15	—	10	5	15
Troleis de serviço	10	10	—	10	2	12
	—	22	25	—	—	25

Percurso das locomotivas:

Discriminação	1926	1927	1928
	km.	km.	km.
Em serviço remunerado.	40.036	33.780	44.420
» » não remunerado			
Trens diversos	3.665	2.304	5.771
Escoteiras e manobras.	6.768	2.244	2.512
Total..	50.469	38.328	52.703

Consumo de combustível, lubrificante e estopa:

NAS LOCOMOTIVAS:		1926	1927	1928
Carvão estrangeiro	Kg.	30.900	4.000	29.892
Lenha	m ³	5.357	4.744	6.419
Oleos	Kg.	892	622	1.338
Estopa	Kg.	42	32	74

NOS VEICULOS:

Oleos	Kg.	445	311	669
Estopa	Kg.	21	17	37

PREÇOS MEDIOS:

Carvão estrangeiro	TONS.	138\$142	228\$450	196\$523
Lenha	M ³	11\$321	14\$218	15\$794
Oleos	Kg.	1\$118	1\$314	1\$268
Estopa	Kg.	2\$042	3\$335	1\$753

OFFICINAS

Foram reparadas 4 locomotivas; 12 vagões fechados para mercadorias; 4 vagões plataforma; 15 vagões para animais; 2 carros de passageiros e um de bagagem.

Via permanente

O estado geral da linha é ainda mau, por necessitar de importantes serviços, como sejam: substituição de dormentes em grande escala, acessórios de trilhos, alargamento de aterros, desobstrução de valletas, lastro, conclusão de aterros dos grandes banhados com as obras d'arte complementares, etc.

Material empregado no serviço de conservação em 1928:

Dormentes	n ^o	10721
Trilhos	ml	440
Talas de junção	n ^o	592
Parafusos	n ^o	4.346
Grampos	n ^o	1.698
Dormentes-especiais	n ^o	88
Lastro de terra	m ³	4.370
Enrocamento com pedras arrumadas	m ³	28
Reforço de aterros	m ³	10.832
Postes para linha telegraphica	n ^o	340
Isoladores	n ^o	716

«Como uma das necessidades mais imperiosas que se tem tido necessidade de attender e que ainda terá de pesar muito no custeio, figura a da substituição de dormentes, pois si considerarmos, sobretudo, a estrada de Itaquy a São Borja, onde somente na linha principal, que devia contar proxivamente 155.000 dormentes, reconheceu-se faltarem, como ficou registrado no inventario da companhia, 100.444 dormentes ou 64,8% da quantidade regulamentar, estipulada, e na de Quarahim a Itaquy, que devia contar 230.000 dormentes, reconheceu-se a falta de 60.429 ou 26,27%.

Os dormentes desta ultima linha são, em regular porcentagem, das essencias mais recommendadas para essa applicação—o inhanduvay e o pau ferro, pelo que ainda hoje, depois de 43 annos, se encontram alguns destes; mas, devido ao desgaste do longo uso e emprego agora de material mais pesado, estão se quebrando no lugar de apoio dos trilhos, conservando-se, no entretanto, ainda são.

Na linha de Itaquy a São Borja, porem, sendo elles de essencias inferiores obtidas, na primitiva installação, nos mattos adjacentes da linha, localizados em banhados, e por isso de madeiras de curtissima duração, pode-se dizer que destes quasi nenhum existe, sendo a linha mantida assim pelos que tem sido collocados durante a occupação, embora em numero deficiente.—Durante a phase da occupação até 31 de dezembro de 1928 foi collocado, em ambas as linhas, o total de 116.833 dormentes.

Tambem foram substituidos todos os dormentes especiaes de pontes e pontilhões, o que, sobretudo tratando-se da ponte de Ibicuhy no km. 141, representou serviço importante e valioso.

Em linhas como estas em que o máo estado do seu acervo obriga a despesas desproporcionadas com o seu custeio ordinario, succede que a apreciação dos resultados do movimento financeiro, considerados abstractamente, em seus algarismos, não permite um juizo exacto das condições economicas de sua exploração industrial, pois, por um lado, como tem acontecido, se tem sido forçado a empregar, muitas vezes, um maior numero de locomotivas, pessoal e combustivel para fazer um mesmo percurso e a reduzir as lotações dos trens, devido ao pessimo funcionamento daquellas; as reparações do material, em alguns casos elevam-se a mais de 70% do valor do artefacto; a via permanente, na substituição de dormente, por exemplo, consideradas ambas as linhas, em conjuncto, deveria satisfazer-se, si estivesse bem conservada, com uma porcentagem razoavel que não fosse alem de 7% das existencias fixadas pelo contracto, ou 21.000 dormentes, para os 300 kilometros de ambas as linhas, quando, no entretanto, exige renovar 170.000 ou 56,66% em media; donde se deve concluir que taes despesas indo a exagerados limites, não poderiam ser computadas como de custeio ordinario, como em seus commentarios tem o director repetidamente chamado a attenção.—E é por isso, diz o mesmo funcionario, que, na Viação Ferrea consta de uma clausula "contractual que toda a despesa que exceda de certo limite rasoavel compativel com o da conservação de uma estrada em boas condições passa á conta de capital.

E o que acima referi tem tanto mais valor que, si não fosse a circumstancia de labutar-se num ambiente tão precario e adverso, de exigencias tão inadiaveis e em epochas de tão excessivo encarecimento, teria podido, talvez, apresentar saldos.

Tudo quanto tem sido possivel reduzir o tenho feito, bastando referir que não provi alguns cargos, entre os quaes o de secretario, que nunca estivera acephalo, para com o seu producto poder custear, com gratificações embora pequenas, excessos de serviço, fóra das horas do expediente, do pessoal do escriptorio central, sem augmentar esta parcella.

Vem a pelo lembrar que a falta da approvação de um quadro de pessoal, em conjuncto, para ambas as linhas e pelo qual tenho me empenhado, que permitta o augmento dos vencimentos do seu functionalismo, muito embaraça os serviços, pois só desse modo se poderia contar com elementos bem

compenetrados e competentes que muito influiriam na presteza e regularidade dos seus multiplos encargos.

Não me canço, por isso, de patenteal-o aos meus superiores hierarchicos, salientando que os vencimentos da maioria dos cargos foram aferidos pelo custo da vida em 1897 e quando os serviços se reduziam apenas aos da linha de Quarahim a Itaquy e nunca mais elevados, vendo-se assim chefes de estações intermediarias vencendo ainda pouco mais de cem mil réis mensaes.

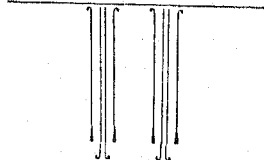
Devido a isso é impossivel evitar, inteiramente, a occorrença de certos deslises, que tenho tido, com desgosto, necessidade de reprimir, creando indisposições, mas que não tenho a pretensão, em taes circumstancias, de impedirlos porque são, muitas vezes, impulsionados pela fome e miseria.

Não é de extranhar ainda que se dêem factos como o da gréve originada nas officinas desta estrada, no dia 28 de setembro do anno considerado (de que vos dei conhecimento por telegramma nº 66 de 2 de outubro) e que pude, empregando meios suasorios a par de conveniente energia, fazer todo o pessoal (com excepção apenas de dous dos cabeças), voltar ao trabalho, com o restabelecimento indispensavel e completo da ordem e disciplina.

Estou, porem, convicto de que não teve isso outro movel senão o de manifestar o seu descontentamento pela deficiencia dos seus vencimentos e que assim impressionando provocaria as respectivas providencias em seu favor.

Admira porem e commove verificar que a despeito do que externei ainda se reconheça grande dedicação, afanosidade e confiança da parte de muitos funcionarios, esperançados sempre pelas promessas com que os animo, de breve satisfação de suas justas aspirações.

O caracter incerto e indeterminado da occupação, sobretudo, quanto ao prazo de sua duração e possibilidades, tem impedido tambem a realização de algumas iniciativas cogitadas, obrigando a cuidar-se somente do que é imprescindivel e inadiavel, mantendo nas reparações os acanhados moldes primitivos, quando já se deveria tratar, nessa occasião, da remodelação, baseada nas exigencias do progresso e desenvolvimento commercial e industrial do Estado, quanto á segurança, capacidade e até da estethica, para um serviço em maior escala, perfeição e localizado na fronteira de duas republicas importantes e que, qual marco milliario, indicaria o verdadeiro expoente do nosso adiantamento e não, como agora, de atrazo”.



**Estradas de Ferro da União, Arrendadas ou
Contractadas sob a Fiscalização da Inspectoria**

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5708 SOUTH CAMPUS DRIVE
CHICAGO, ILLINOIS 60637

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

(AMAZONAS E MATTO GROSSO)

ARRENDATARIA: «THE MADEIRA MAMORE' RY. CO. LTD.»

O contracto de arrendamento foi assignado em 24 de abril de 1909, em virtude do decreto n. 7.344, de 25 de fevereiro desse anno, pelo praso de 60 annos, contados de 1º de janeiro de 1912; A sua encampação poderá ser feita pelo governo federal após 31 de dezembro de 1940.

Constituem, entre outras, obrigações da companhia: conservação da linha em trafego com os melhoramentos que se fizerem necessarios, sem onus algum para o governo; contribuição annual de 5 % da receita bruta, como quota de arrendamento, e 36 contos como quota de fiscalização.

<i>Extensões em trafego</i>	klms.	<i>Estações extremas</i>
Linha principal	366,485	Porto Velho a Guajará Mirim
Linhas de serviço e desvios.	29,519	

Resultados financeiros nos tres ultimos annos:

	1926	1927	1928
Receita.	3.358:356\$840	3.505:517\$140	2.515:852\$460
Despeza de custeio.	2.878:205\$190	2.932:684\$210	2.153:374\$510
Saldo	480:151\$650	572:832\$930	362:477\$950
Coefficiente de trafego	85,70	83,66	85,59
Quota de arrendamento.	167:917\$840	175:275\$890	125:792\$620
Despezas totaes	3.046:123\$030	3.107:960\$100	2.279:167\$130

Discriminação da receita:

	1926	1927	1928
Passageiros (totaes)	290:067\$400	193:739\$300	148:835\$500
» de 1.ª classe	97:862\$100	83:934\$100	70:191\$300
» 2.ª classe.	192:205\$300	109:805\$200	78:644\$200
Bagagens	8:079\$100	7:054\$300	7:560\$300
Encommendas	8:144\$600	9:699\$900	7:862\$300
Animaes (totaes)	70:283\$600	53:605\$300	33:347\$900
Equideos e muares.	5:827\$600	3:174\$000	3:103\$000
Bovinos.	62:911\$700	49:387\$500	28:899\$800
Suinos, ovinos e caprinos	1:544\$300	1:043\$800	1:345\$100
Mercadorias (totaes)	2.876:998\$400	3.123:117\$100	2.235:203\$600
Alcool e aguardente	23:836\$100	16:486\$300	6:171\$700
Assucar	47:532\$800	48:497\$000	43:215\$700
Arroz	15:189\$900	15:507\$100	13:433\$100
Batatas.	2:898\$800	1:496\$100	1:721\$500
Borracha	1.829:001\$800	2.105:797\$300	1.393:969\$800
Banha	16:351\$800	21:904\$900	11:405\$100
Café	15:520\$800	10:073\$400	9:232\$300
Castanhas	7:482\$100	7:086\$200	7:758\$500

Discriminação da receita:

	1926	1927	1928
Cerveja.	32:613\$300	16:870\$900	17:002\$900
Couros.	36:298\$200	35:896\$900	55:136\$200
Farinha de trigo	62:719\$400	60:098\$700	48:598\$900
Farinha de mandioca	60:265\$400	101:276\$000	61:587\$800
Ferragens	61:282\$000	75:819\$200	68:912\$900
Feijão	11:506\$400	21:797\$700	8:538\$900
Fumo	11:904\$800	13:414\$600	8:950\$000
Fructas e legumes.	1:275\$000	—	—
Gazolina.	17:369\$900	16:670\$800	18:516\$100
Kerozene	36:475\$800	38:328\$600	34:079\$800
Leite em conserva.	6:636\$200	6:237\$400	—
Madeiras	8:452\$000	7:589\$200	2:457\$800
Matte	223\$200	—	—
Milho	8:675\$400	6:372\$300	4:144\$600
Raizes medicinaes.	—	1:174\$900	—
Sal	47:751\$500	61:921\$700	51:865\$900
Sabão	13:583\$200	12:713\$100	17:558\$400
Tecidos nacionaes.	23:897\$700	10:080\$800	4:973\$700
Trilhos.	112\$600	1:553\$900	—
Vinhos e vinagres.	27:476\$000	16:652\$400	11:042\$900
Xarque.	14:705\$900	15:722\$700	10:822\$500
Outros.	435:960\$400	376:077\$000	324:106\$600
Telegrammas	11:861\$000	8:997\$900	8:107\$700
Receitas diversas.	16:708\$300	19:062\$880	28:179\$320
Receitas accessorias	76:214\$440	90:240\$460	46:755\$840
Receitas totaes	3.358:356\$840	3.505:517\$140	2.515:852\$460

Pelo exposto acima, verifica-se que houve um decrescimo bem sensivel na receita do anno de 1928, em relação á de 1927, no valor de 989:664\$680.

O producto cuja receita de transporte soffreu maior reduccão foi a borracha, baixando de 711:827\$500, comparada com a do anno de 1927.

Pode-se apreciar o movimento que este producto tem proporcionado á estrada no decennio de 1919 a 1928, no seguinte quadro:

Annos	Tons. transportadas	Productos
1919	4.722	1.318:780\$700
1920	4.456	1.183:163\$100
1921	3.286	917:657\$900
1922	3.490	768:534\$000
1923	3.393	1.380:010\$500
1924	4.163	1.247:103\$300
1925	4.716	2.992:084\$800
1926	4.799	1.829:001\$800
1927	4.973	2.105:797\$300
1928	4.436	1.393:969\$800
Somma	42.444	15.136:103\$200

Taxa adicional de 10 %

Á arrecadação dessa taxa no anno de 1928 elevou-se a 244:259\$100.

Por ter começado a vigorar a 1^o de novembro de 1927, produziu somente 42:714\$100 nesse anno.

Discriminação do custeio:

	1926		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	490:591\$860	191:281\$750	681:873\$610
Trafego	249:075\$630	28:005\$100	277:080\$730
Locomoção	232:338\$030	350:226\$690	632:564\$720
Via permanente	743:234\$310	459:312\$190	1.202:586\$500
Diversos, inclusive quota de fiscalização	36:000\$000	48:099\$630	84:099\$630
Totaes	1.801:279\$830	1.076:925\$360	2.878:205\$190

	1927		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	566:223\$300	112:420\$120	678:643\$420
Trafego	224:830\$510	31:775\$140	256:605\$650
Locomoção	279:663\$540	360:194\$580	639:858\$120
Via permanente	798:767\$010	358:867\$990	1.157:635\$000
Diversos, inclusive quota de fiscalização	66:516\$650	133:425\$370	199:942\$020
Totaes	1.936:001\$010	996:683\$200	2.932:684\$210

	1928		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	429:091\$140	80:048\$720	509:139\$860
Trafego	181:339\$310	35:181\$290	216:520\$600
Locomoção	249:573\$270	254:119\$260	503:692\$530
Via permanente	566:130\$800	208:206\$770	774:337\$570
Diversos, inclusive quota de fiscalização	57:398\$010	92:285\$940	149:683\$950
Totaes	1.483:532\$530	669:841\$980	2.153:374\$510

PATRIMONIO

Os bens patrimoniaes da União existentes nesta estrada estão avaliados em 59.157:787\$779.

TRAFEGO

Durante o anno de 1928, os serviços de trafego correram normalmente. Consequente da baixa de preço da borracha, que é o producto principal nos transportes, fez-se notar nesse anno um decrescimo de movimento em relação aos dous annos anteriores, como poder-se-ha observar nos quadros respectivos a seguir.

MOVIMENTO DOS TRENS E VEICULOS

	1926		1927		1928	
	N.º	Percurso-Km.	N.º	Percurso-Km.	N.º	Percurso-km.
Trens em serviço remunerado	2.795	90.014	1.630	66.087	1.567	56.992
Trens em serviço não remunerado	415	50.263	302	22.859	131	8.765
Total	3.210	140.277	1.932	88.946	1.698	65.757
Vehiculos em serviço remunerado	8.469	635.496	5.452	595.150	4.501	490.091
Vehiculos em serviço não remunerado	7.168	455.089	6.735	309.881	3.041	114.128
Total.	15.637	1.090.585	12.187	905.031	7.542	604.219

Quadro discriminativo do movimento

	1926		1927		1928	
	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.
Movimento de trens						
Em serviço remunerado						
Trens de passageiros	2.366	19.224	1.314	11.230	1.314	10.512
» mixtos	210	38.430	210	38.535	208	38.168
» de carga	219	32.360	106	16.322	45	8.312
Total do serviço remunerado	2.795	90.014	1.630	66.087	1.567	56.992
Em serviço não remunerado						
Trens de carga	403	48.805	231	17.060	128	8.427
» » lastro	12	1.458	71	5.799	3	338
Total do serviço não remunerado	415	50.263	302	22.859	131	8.765
Resultados geraes	3.210	140.277	1.932	88.946	1.698	65.757
Movimento de vehiculos						
Em serviço remunerado						
Carros de passageiros de 1.ª classe	275	39.546	213	38.902	538	41.510
Carros de passageiros de 2.ª classe	667	102.106	493	88.094	748	74.825
Carros de passageiros mixtos	2.302	18.416	1.312	10.786	988	7.904
Carros de correio e bagagem	2.771	83.572	898	57.348	214	39.636
Vagões de animaes	504	75.139	431	63.461	293	41.045
» » mercadorias	1.950	316.717	2.105	336.559	1.720	280.171
Total do serviço remunerado	8.469	635.496	5.452	595.150	4.501	490.091

	1926		1927		1928	
	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.
Em serviço não remunerado						
Carros de passageiros de 1.ª classe	406	40.671	209	19.997	107	11.159
Vagões de mercadorias	6.680	408.907	4.110	218.183	1.427	50.879
Vagões de lastro	82	5.511	2.416	71.701	1.507	52.090
Total do serviço não remunerado	7.168	455.089	6.735	309.881	3.041	114.128
Total geral	15.637	1.090.585	12.187	905.031	7.542	604.219

Transportes effectuados no ultimo triennio

Passageiros	1926		1927		1928	
	1.a Classe	2.a Classe	1.a Classe	2.a Classe	1.a Classe	2.a Classe
Transportes remunerados	9.049	23.120	7.077	13.766	5.996	10.960
Transportes não remunerados	2.261	5.832	1.227	3.800	522	1.992
Total	11.310	28.952	8.304	17.566	6.518	12.952
Passageiros - kilometro	715.381	1.736.310	581.546	974.196	471.077	806.226
Animaes	N.º Cabeças-km.	N.º Cabeças-km.	N.º Cabeças-km.	N.º Cabeças-km.	N.º Cabeças-km.	N.º Cabeças-km.
Transportes remunerados	2.807	718.836	2.260	541.723	1.587	325.956
Transportes não remunerados	9	1.595	6	858	23	3.142
Total	2.816	720.431	2.266	542.581	1.610	329.098
Bagagens e encomendas	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.
Transportes remunerados	125	14.887	129	14.472	121	12.895
Transportes não remunerados	65	804	42	749	17	1.437
Total	190	15.691	171	15.221	138	14.332
Mercadorias						
Transportes remunerados	12.353	3.349.887	13.086	3.638.872	11.065	3.101.316
Transportes não remunerados	24.228	1.141.430	28.459	1.495.274	11.958	1.035.062
Total	36.581	4.491.317	41.545	5.134.146	23.023	4.136.378
Telegrammas	N.º	Palavras	N.º	Palavras	N.º	Palavras
Serviço remunerado	3.320	56.052	2.458	41.671	2.121	38.623
» não remunerado	4.016	108.539	3.366	84.582	2.153	97.479
Total	7.336	164.591	5.824	126.253	4.274	136.102

Resumo dos transportes effectuados

		1926	1927	1928
Passageiros . . .	Numero	40.262	25.870	19.510
Passageiros - kilome- tro	»	2.451.691	1.555.742	1.277.303
Animaes	»	2.816	2.266	1.610
»	Cabeças - Km.	720.431	542.581	329.098
Bagagens e encom- mendas	Tons.	190	171	138
Idem	Tons.-km.	15.691	15.221	14.332
Mercadorias	Tons.	36.581	41.545	23.023
Idem	Tons.-km.	4.491.317	5.134.146	4.136.378

Especificação do transporte de algumas mercadorias

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.
Alcool e aguardente	113	19.835	71	13.718	31	4.915
Arroz	173	39.813	168	41.410	136	35.789
Assucar	559	127.165	491	134.768	425	113.078
Banha	177	40.670	199	45.491	145	29.852
Batatas	31	7.387	21	3.719	21	4.274
Borracha	4.799	1.298.517	4.973	1.484.602	4.436	1.325.265
Café	162	40.641	115	25.788	101	25.385
Castanhas	118	34.777	118	31.559	132	33.443
Cerveja	184	44.460	97	22.446	100	23.839
Couros	297	103.941	292	102.075	451	157.384
Farinha de mandiô- ca	705	177.102	1.113	286.614	725	160.474
Farinha de trigo	564	162.449	535	173.120	421	134.203
Feijão	128	86.257	131	29.845	94	22.679
Ferragens	335	105.138	423	140.099	367	124.859
Fumo	66	15.194	70	16.470	49	10.582
Gazolina	129	37.276	126	33.799	135	39.741
Kerozene	276	126.828	288	87.649	249	70.925
Madeiras	314	38.534	226	36.381	143	10.087
Milho	202	29.362	156	20.236	117	16.429
Sabão	139	38.080	119	33.338	157	45.995
Sal	397	122.040	593	186.049	496	159.059
Tecidos	102	28.026	45	10.369	29	6.673
Vinhos e vinagre	95	26.358	—	—	43	11.138
Xarque	293	30.483	—	—	273	24.246
Diversas	1.780	545.839	2.606	654.015	1.789	511.002

Horarios e tarifas

Por portaria de 4 de agosto de 1928 foi definitivamente approvedo o horario que vinha sendo observado provisoriamente.

Em agosto do referido anno, a companhia propoz modificações ás tarifas em vigor, de accordo com as *Bases Padrão e Classificação das Mercadorias, Encomendas e Animaes*, adoptadas nas estradas filiadas á «Contadoria Central Ferro Viaria». Até dezembro desse anno não tinha o governo dado solução á proposta.

Locomoção

Nesse departamento verificou-se o desenvolvimento dos serviços com a necessaria normalidade.

Em nada se resentiu a conservação do material de transporte, mostrando, ao contrario, a tendencia para um mais accentuado esforço de serviços aproveitaveis, estando por concluir a revisão das plataformas de lastro que necessitam de uma assistencia em melhores condições.

Relação do material de tracção e de transporte nos 3 ultimos annos:

Natureza do material	1926				1927				1928				
	Estado do material				Estado do material				Estado do material				
	Bom	Soltilivel	Mão	Total	Bom	Sol.	Mão	Total	Bom	Sol.	Mão	Pessimo	Total
Locomotivas	5	4	5	14	5	4	5	14	7	3	3	1	14
Carros de passageiros	4	3	2	9	7	—	2	9	5	3	1	—	9
Vagões de animaes	4	6	5	15	6	4	5	15	8	5	2	—	15
» fechados para mercadorias	19	29	9	57	42	15	6	63	48	13	2	—	63
» plataformas	19	61	64	144	29	54	55	138	83	29	24	34	170
Outros vagões	—	—	9	9	—	—	9	9	6	—	3	—	9
Carros correo e bagagem	1	1	1	4	1	—	1	4	1	—	2	—	4
Carros da administração	3	—	—	5	4	1	—	5	1	—	—	—	5
Carros-dormitorios	1	—	—	1	1	—	—	1	—	1	—	—	1
» pagador	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1
» hospital	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1
Vagões frigorificos	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	—	2
Automoveis de linha	4	3	2	9	4	3	2	9	8	—	—	1	9
Trollies e velocipedes	60	41	18	119	60	41	18	119	73	35	11	—	119

Natureza do material

Locomotivas
 Carros de passageiros
 Vagões de animaes
 » fechados para
 » mercadorias
 » plataformas
 Outros vagões
 Carros correo e bagagem
 Carros da administração
 Carros-dormitorios
 » pagador
 » hospital
 Vagões frigorificos
 Automoveis de linha
 Trollies e velocipedes

Diz a chefia de fiscalização em seu relatório:

«Dispõe esta estrada de uma importante officina montada com relativo esmero, em Porto Velho, com boas machinas motrizes e operatrizes, funcionando perfeitamente, preenchendo portanto, os fins a que é destinada. Os diversos serviços executados no anno findo importaram em 64:564\$600, da maneira seguinte:

Reparos de locomotivas	39:769\$200
Reparos de carros	6:181\$200
Reparos de vagões	18:614\$200
	<hr/>
	64:564\$600»

OFFICI-

NAS

Consumo de combustível, lubrificante e estopa

		1926	1927	1928
<i>Nas locomotivas</i>				
Lenha	m3.	15.267,600	11.081,600	6.833,100
Graxa	kgs.	125,500	100,750	61,450
Oleo	Lts.	5.007,000	3.513,000	2.422,250
Estopa	kgs.	514,750	451,250	275,200
<i>Nos vehiculos</i>				
Graxa	kgs.	842,000	979,000	658,500
Oleo	lts.	1.956,000	2.037,000	1.454,000
Estopa	kgs.	311,000	380,000	223,000
<i>Officinas</i>				
Carvão estrangeiro.	Tons.	27,650	49,030	17,730
Coke	kgs.	3.784,000	439,000	2.597,000
Lenha.	m3.	1.086,870	834,380	1.798,383
Graxa	kgs.	24,000	25,000	9,000
Oleo	lts.	574,000	586,000	433,000
Estopa	kgs.	299,000	293,000	75,000
<i>Preços medios</i>				
Carvão estrangeiro	Ton.	131\$509	117\$150	117\$150
Coke	kg.	\$337	\$414	\$411
Lenha	m3	12\$917	13\$000	12\$200
Graxa	kg.	1\$807	2\$000	2\$200
Oleo	lit.	1\$139	1\$500	1\$500
Estopa	kg.	2\$301	3\$600	3\$600

Via permanente

É satisfactorio o estado da via permanente, tendo-se realizado em 1928 os serviços abaixo indicados.

Procedeu-se as obras de reparação e caiação nas oficinas geraes de Porto Velho e nos armazens ns. 1, 4, 5 e 6, assim como a pintura geral da estação de Abunã.

Ficaram promptas as installações sanitarias nas estações de Porto Velho e Villa Murtinho, cujas despesas na importancia de 13:918\$451 correram por conta da taxa adicional de 10 ^o/_o, de conformidade com o decreto n. 18.087, de 27 de janeiro 1928.

Principaes serviços realizados na conservação:

Roçado	m2	666.300
Capinação	»	398.230
Nivelamento	ml	48.630
Lastro de cascalho	»	48.630
Limpeza de vallas	»	8.400
Idem de valletas	»	284.500
Dormentes substituidos	n ^o	17.460
Talas de junção	»	34
Parafusos de junção	»	4.043
Parafusos de desvios	»	49
Grampos substituidos	»	14.273
Postes de ferro (trilhos).	»	18
Isoladores	»	16

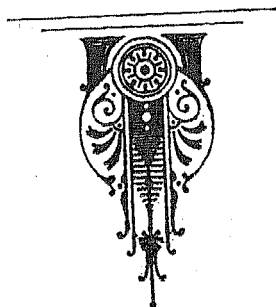
Accidentes na linha

Foram os seguintes os accidentes occorridos no anno de 1928:

Collisões.	:	:	:	:	1
Descarrilamentos	:	:	:	:	9
Diversos.	:	:	:	:	3
					<hr/>
					13

Dos accidentes mencionados, apenas verificaram-se leves avarias no ma-

terial.

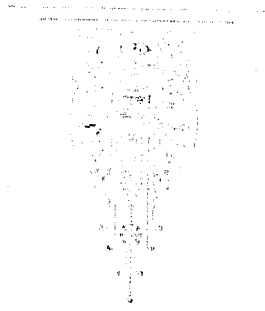


MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

Re: [Illegible]

- 1. [Illegible]
- 2. [Illegible]
- 3. [Illegible]

[Illegible]



ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

Estrada de Ferro de Bragança

(Estado do Pará)

Esta estrada, que pertencia ao Estado do Pará e cujo trafego data do anno de 1908, foi adquirida pelo governo federal e arrendada ao mesmo Estado, de conformidade com as clausulas que baixaram com o decreto n. 15.563, de 13 de julho de 1922, pelo prazo de 30 annos, contados de 14 de agosto do mesmo anno, data do registro do contracto pelo Tribunal de Contas.

O prazo de arrendamento poderá ser prorogado mediante accordo entre os contractantes.

Consiste o preço do arrendamento na contribuição de 50 % da renda liquida, cabendo igual importancia de 50 % ao Estado arrendatario.

Obrigou-se o Estado arrendatario, conforme uma das clausulas do contracto, a empregar em aquisição de trilhos, material rodante e melhoramento na linha em trafego a quantia de cinco mil contos de réis, pelo mesmo recebido do governo federal, em moeda corrente, tendo sido a parte restante, doze mil contos de réis, do preço da aquisição da estrada, paga pelo governo federal em apolices da divida publica nacional.

Extensões em trafego até 31 de dezembro de 1928:

<i>Bitola de 1,m00</i>	<i>kms.</i>	<i>Estações extremas</i>
Linha principal	233,178	Belém a Bragança.
Ramal de Pinheiro (1)	31,117	S. Braz a Pinheiro.
Ramal de Utinga	1,307	Km. 8,547 a Utinga.
Somma.	255,602	
<i>Bitola de 0,m60</i>		
Ramal do Prata	20,777	Igarapé - Assú a Prata.
Ramal de Benjamin Constant	19,175	Bragança a B. Constant.
Linhas de serviço e desvios	17,618	
Somma.	57,570	
Ramal de tracção animal, bitola de 1,45 entre Benevides e Bemfica	9,000	

Movimento financeiro no ultimo triennio:

	1926	1927	1928
Receita	1.414:940\$882	1.520:236\$483	1.554:725\$253
Despesa de custeio	1.501:817\$292	1.542:875\$442	1.549:252\$266
Saldo			5:472\$987
Deficit	88:876\$410	22:638\$959	—
Coefficiente de trafego.	106,14	101,49	99,65
Quota de arrendamento (1)	42:724\$821	24:326\$447	—
Despesa total	1.544:551\$113	1.567:201\$889	—

Está incluído no total acima o resultado financeiro do ramal de Bem-

(1) Neste ramal ha 5,540 km. de linha dupla.

(1) A quota de arrendamento corresponde ao semestre ou semestres em que pela tomada de contas foi verificada a existencia de saldo.
A quota de arrendamento de 1928 depende da tomada de contas do 2.o semestre, que ainda não foi feita.

fica, de tracção animal, que produziu em 1928 a receita de 4:595\$300, tendo sido a despesa de 8:070\$000.

PATRIMONIO

Dependem ainda de estudo da directoria do Patrimonio Nacional as escripturas e documentos referentes aos terrenos occupados pela estrada e suas dependencias. Os bens patrimoniaes attingiram o valor de 21.751:488\$705, devido ás acquisições de materiaes e diversos melhoramentos prestados á Estrada, servindo de base o inventario organizado em dezembro de 1726.

Discriminação da receita:

	1926	1927	1928
Passageiros (Totaes)	427:879\$625	462:872\$016	464:825\$517
de 1. ^a classe	228:012\$595	250:376\$851	251:537\$666
de 2. ^a classe	199:867\$030	212:495\$165	213:387\$851
Bagagens	44:022\$067	36:965\$449	39:661\$374
Encommendas	10:998\$110	11:189\$902	6:576\$531
Animaes (Totaes)	15:541\$845	15:730\$600	20:860\$040
Equideos e muares	1:452\$060	1:412\$450	1:553\$900
Bovinos	10:879\$200	10:826\$750	15:873\$485
Suinos, ovinos e caprinos	3:109\$680	2:887\$510	3:432\$655
Outros	100\$905	603\$890	—
Mercadorias: (totaes).	860:498\$295	934:063\$471	971:012\$762
Arroz beneficiado	10:929\$610	12:619\$550	27:895\$500
Arroz com casca	152:670\$638	160:389\$940	238:293\$970
Algodão beneficiado	44:450\$020	52:321\$980	40:810\$560
Algodão em caroço	11:215\$590	14:226\$290	7:625\$036
Alcool	1:153\$760	455\$600	339\$700
Assucar	16:332\$770	12:008\$510	12:177\$880
Areia	8:102\$400	9:664\$350	29:836\$500
Banha	6:557\$260	5:295\$720	—
Batatas	839\$740	1:592\$460	1:467\$110
Cachaça	3:825\$480	3:633\$710	2:788\$430
Café	5:117\$270	5:315\$680	4:323\$150
Couros	1:376\$580	1:907\$930	3:180\$870
Caroço de algodão	33:742\$230	36:893\$980	31:909\$818
Carne verde	69:430\$630	77:452\$220	80:240\$949
Carvão vegetal	854\$910	606\$600	—
Dormentes	—	1:248\$180	—
Farinha de mandioca	145:798\$470	155:767\$255	148:113\$152
Farinha de milho	426\$690	—	—
Farinha de tapioca	71\$750	3\$350	318\$850
Feijão	5:149\$290	4:738\$680	5:116\$130
Farelo	501\$380	785\$980	829\$794
Fructas	1:647\$640	1:995\$920	—
Lenha	24:380\$000	24:984\$629	33:690\$200
Louça de barro	634\$540	1:244\$270	—
Milho	84:593\$990	62:204\$565	35:478\$200
Madeiras	66:214\$500	92:572\$830	32:000\$431
Kerozene	9:287\$370	7:817\$350	4:292\$949
Peixe salgado	12:211\$510	14:703\$580	—
Rapadura	4:699\$790	4:818\$226	1:996\$160
Sabão	5:365\$720	4:500\$360	7:194\$150
Sola	480\$250	321\$820	116\$840
A transportar	1.226.503\$425	1.298.849\$482	1.302.819\$831

	1926	1927	1928
Transporte	1.226:503\$425	1.298:849\$482	1.302:819\$831
Sal	5:529\$070	6:906\$780	9:753\$820
Fumo	15:540\$940	18:684\$350	10:386\$010
Tecidos nacionaes	3:109\$360	5:650\$680	6:371\$920
Telhas de barro	1:026\$210	911\$500	—
Tapioca	4:044\$890	3:957\$300	4:718\$320
Xarque	6:754\$090	9:965\$380	8:807\$600
Diversas de importação	28:727\$400	35:059\$396	41:520\$593
Diversas de exportação	67:493\$607	80:785\$530	139:418\$170
Telegrammas	40:144\$810	41:191\$935	38:301\$040
Receitas diversas	8:793\$130	13:138\$110	8:562\$989
Receita accessoria	7:063\$000	5:085\$000	4:925\$000
Total geral	1.414:940\$882	1.520:236\$483	1.554:725\$253

A receita de 1928 augmentou de 34:448\$770 sobre a de 1927 devido a maior quantidade de algumas mercadorias transportadas, sobresahindo o arroz, cujo transporte excedeu de 3.460 toneladas o do anno anterior. Ao lado disto deu-se o decrescimo no transporte de milho, fumo e principalmente madeira que foi apenas 65,4 % em relação ao do anno anterior, e a banha que não figura com um só despacho.

Discriminação do custeio:

	1 9 2 6		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	80:979\$840	16:714\$100	97:693\$940
Trafego	284:627\$541	69:131\$675	353:759\$216
Locomoção	296:547\$891	448:780\$535	745:328\$426
Via permanente	215:781\$280	2:384\$500	218:165\$780
Diversos, incluindo quota de fiscalisação	12:000\$000	74:869\$930	86:869\$930
Totaes	889:936\$552	611:880\$740	1.501:817\$292
	1 9 2 7		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	81:385\$837	15:340\$000	96:725\$837
Trafego	287:210\$806	74:179\$440	361:390\$246
Locomoção	301:522\$335	442:871\$590	744:393\$925
Via permanente	261:562\$920	4:010\$200	265:573\$120
Diversos, incluindo quota de fiscalisação	12:000\$000	62:792\$314	74:792\$314
Totaes	943:681\$898	599:193\$544	1.542:875\$442
	1 9 2 8		
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	76:398\$500	18:988\$000	95:386\$500
Trafego	286:302\$570	80:187\$045	366:489\$615
Locomoção	302:530\$634	439:367\$340	741:897\$974
Via permanente	253:363\$070	6:957\$178	260:320\$248
Diversos, incluindo quota de fiscalisação	12:000\$000	73:157\$929	85:157\$929
Totaes	930:594\$774	618:657\$492	1.549:252\$266

Trafego

No correr do anno de 1928 os serviços de trafego correram regularmente, verificando-se um movimento superior ao de 1927, quer de passageiros, quer de mercadorias.

Houve o seguinte movimento em serviço retribuido:

Passageiros	Numero
Em 1927.	337.259
Em 1928.	349.898
Mercadorias	Tons.
Em 1927.	54.550
Em 1928.	55.326

Movimento de trens:

Trafegaram durante o anno findo 7.327 trens com o percurso total de 429.518 kilometros, rebocando 35.093 vehiculos que fizeram o percurso de . . . 1.889.923 kilometros.

	N.	Percurso km.
Trens em serviço remunerado	6.217	383.982
» » » não remunerado.	1.110	43.536

Vehiculos:

Em serviço retribuido	30.647	1.762.438
» » não retribuido	4.446	127.485

Discriminação do movimento de trens no ultimo triennio:

	1926		1927		1928	
Em serviço remunerado:	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.
Trens de passageiros	2.328	147.318	2.444	145.198	2.436	152.290
Trens mixtos	1.722	89.010	2.081	98.464	1.885	91.514
» de carga.	1.354	100.104	2.954	123.166	1.896	140.178
Total dos trens remunerados	5.404	386.432	7.479	366.428	6.217	383.982
Em serviço não remunerado:						
Trens de passageiros	150	15.486	120	11.508	82	9.107
Trens de carga.	822	35.123	556	19.521	580	24.843
» de lastro e outros	469	43.084	938	50.246	448	11.586
Total dos trens não remunerados	1.441	93.693	1.614	81.275	1.110	45.536
Total geral	6.845	430.125	9.093	448.103	7.327	429.518

MOVIMENTO DE VEICULOS :	1926		1927		1928	
	N.O	Percorso-km.	N.O	Percorso-Km.	N.O	Percorso-Km.
Em serviço remunerado :						
Carros de passageiros de 1. ^a classe	5.880	283.870	6.180	310.284	6.064	324.010
Carros de passageiros de 2. ^a classe	2.572	165.434	2.624	169.486	2.578	166.062
Carros mixtos de passageiros .	2.498	98.350	2.686	108.906	2.128	94.440
Carros de correio e bagagem .	2.390	128.986	2.386	134.008	2.408	135.066
Vagões de animaes	488	69.468	430	58.986	484	62.251
» de mercadorias	13.171	745.642	17.265	909.977	16.985	980.609
Total do serviço remunerado .	26.939	1.491.750	31.571	1.691.647	30.647	1.762.438
Em serviço não remunerado :						
Carros de passageiros de 1. ^a classe	172	16.933	142	13.268	100	12.087
Carros de passageiros de 2. ^a classe	6	194	8	982	10	1.468
Carros mixtos de passageiros .	2	94	2	468	4	278
Carros de correio e bagagem .	16	1.154	—	—	10	1.568
Vagões de animaes	2	232	—	—	—	—
» de mercadorias	2.672	79.854	3.382	113.078	2.628	88.802
» de lastro .	2.006	141.038	172	6.857	1.694	23.282
Total do serviço não remunerado .	4.876	239.499	3.706	134.653	4.446	127.485
Total geral .	31.815	1.731.249	35.277	1.826.300	35.093	1.889.923

Transportes effectuados no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
	1.a Classe	2.a Classe	1.a Classe	2.a Classe	1.a Classe	2.a Classe
PASSAGEIROS						
Transportes remunerados .	158.266	140.617	180.402	156.857	196.568	153.330
Transportes não remunerados .	255	333	348	562	365	142
Total	158.521	140.950	180.750	157.419	196.933	153.472
Passageiros - kilometro	6.637.286	6.296.879	6.315.364	6.335.017	6.603.396	6.360.742
ANIMAES						
Transportes remunerados .	4.614	248.174	4.505	1.054.950	5.570	330.914
Transportes não remunerados .	—	—	1	250	—	—
Total	4.614	248.174	4.506	1.055.200	5.570	330.914
Bagagens e encomendas						
Transportes remunerados .	1.340	57.829	1.461	70.652	1.095	74.151
Transportes não remunerados .	1	229	2	350	4	174
Total	1.341	58.058	1.463	71.002	1.099	74.325

Transportes effectuados no ultimo triennio :

MERCADORIAS	1926		1927		1928	
Transportes remunerados	50.779	3.931.060	54.551	4.114.118	55.326	4.851.695
Transportes não remunerados	11.961	202.277	6.744	142.617	7.669	228.747
Total	62.740	4.133.337	61.295	4.256.735	62.995	5.087.442
TELEGRAMMAS	Numero	Palavras	Numero	Palavras	Numero	Palavras
Serviço remunerado	28.495	440.247	28.513	446.014	27.862	416.393
» não »	27.953	644.083	26.591	385.311	20.261	610.023
Total	56.448	1.084.330	55.104	831.325	48.123	1.026.419

Resumo dos transportes effectuados :

	1926	1927	1928
Passageiros (numero)	299.471	338.169	350.405
» (kilometro)	12.934.165	12.650.381	12.964.138
Animaes (numero)	4.614	4.506	5.570
» (cabeças-km.)	248.174	1.055.200	330.914
Bagagens e encomendas (Tons.)	1.341	1.463	1.099
Bagagens e encomendas (Tons.-km.)	58.058	71.002	74.325
Mercadorias (Tons.)	62.740	61.295	62.995
» » km.	4.133.337	4.256.735	5.087.442

Especificação do transporte de algumas mercadorias :

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.	Tons.	Tons.-Km.
Alcool	35	1.612	16	533	21	442
Algodão beneficiado	791	129.691	1.001	144.320	775	115.091
» em caroço	352	28.046	617	37.036	379	14.901
Areia	4.122	34.344	5.315	16.975	8.691	171.702
Arroz beneficiado	497	42.327	593	47.721	1.117	84.707
Arroz em casca	5.324	734.727	6.094	848.266	8.630	1.269.110
Assucar	837	63.923	531	55.450	579	72.369
Banha	123	31.885	141	17.808	—	—
Batatas	23	2.860	27	3.204	34	3.930
Cachaça (aguardente)	162	9.123	130	10.846	115	11.932
Café	114	17.342	140	17.766	97	13.911
Carne verde	6.344	133.176	7.679	171.447	8.029	190.546
Caroço de algodão	1.436	286.867	1.618	125.063	1.640	226.319
Carvão vegetal	43	908	35	864	—	—
Cordoarias	2	227	1	94	—	—
Couros	38	4.017	46	6.187	71	9.454
Dormentes	—	—	45	3.656	—	—
Farelo	44	1.865	57	2.294	66	3.352
Farinha de mandioca	9.033	814.671	9.745	866.675	9.512	990.850
» » milho	43	908	—	—	—	—
» » tapioca	4	192	—	13	23	473

Especificação do transporte de algumas mercadorias:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Feijão	267	30.050	245	23.378	259	29.320
Fructas	101	6.461	132	10.635	—	—
Lenha	8.047	96.687	10.840	325.696	3.455	90.266
Louça de barro	9	1.187	15	1.342	—	—
Madeira	5.558	504.436	5.439	298.013	2.341	229.726
Milho.	3.600	504.867	2.981	396.922	1.834	257.324
Kerozene	174	16.686	144	18.083	90	9.256
Peixe salgado	366	43.237	586	42.710	—	—
Rapadura (canna de assucar)	312	16.422	280	13.857	160	7.803
Sabão	154	17.474	110	14.652	125	15.113
Sal	400	53.800	415	55.338	561	69.627
Solla	8	868	6	555	2	178
Tabaco (fumo).	249	46.640	437	40.426	174	29.284
Tapioca	232	13.881	231	13.498	243	15.427
Xarque	149	20.900	295	25.969	168	23.507
Tecidos nacionaes	39	5.074	78	9.287	77	9.217
Diversas de impor- tação	564	76.371	1.011	102.271	799	303.843
Diversas de expor- tação	1.084	127.058	4.083	468.621	5.255	582.715

Tarifas

Coutinuaram em vigor as tarifas anteriores, tendo o governo do Estado proposto novas bases para reforma das tarifas.

Locomoção

Diz o Sr. Chefe da Fiscalização no seu relatório:

"Não fazemos a injustiça de julgar falho este departamento da E. F. de Bragança, se considerarmos a somma de esforços empregados pelos seus dirigentes e corpo de artifices nelle formado e aperfeiçoado e que procuram manter a tradição da sua efficiencia e zelo, máo grado a falta de recursos de um moderno aparelhamento e mesmo de materiaes.

De facto, pelo volume do trafego ordinario e extraordinario da estrada, cujo movimento de trens é bem regular, e tendo em vista o tempo de serviço de todo o material rodante, avalia-se o trabalho que teve esta divisão para mantel-o quasi que normalmente. E é essa intensidade apreciavel de trafego realisada que salva a situação imperfeita da locomoção e redundando em um elogio desta fiscalização aos operarios".

Do quadro seguinte consta o material de tracção e o rodante, especificando as quantidades e o estado dos mesmos no ultimo triennio:

Relação do material de tracção e de transporte em 31 de dezembro de 1928 :

Designação	Totales			Estado do material					Total
	1926	1927	1928	Bom	Solfrível	Máo	Pessimo		
Locomotivas comuns	27	27	26	10	11	5	—	26	
Locomotivas Decauville	5	5	5	2	1	2	—	5	
Carros de administração	5	5	5	2	1	2	—	5	
Carros de passageiros de 1a. classe	14	14	14	5	7	1	1	14	
Carros de passageiros de 2a. classe	9	9	9	1	6	2	—	9	
Carros mixtos	3	3	3	2	1	—	—	3	
« bonds	4	4	5	3	1	—	1	5	
« de correio e bagagem	4	4	5	4	1	—	—	5	
Total de carros	39	39	41						
Vagões para animaes	3	3	3	2	—	1	—	3	
Vagões fechados para mercadorias	31	26	24	12	6	5	1	24	
Vagões fechados pequenos	2	2	2	—	2	—	—	2	
Vagões fechados para inflammaveis	2	3	—						
Vagões abertos plataformas de borda alta	13	19	30	19	9	—	2	30	
Ditos de fueiro	53	47	26	13	—	—	13	26	
Total de vagões	104	100	85						
Automoveis de linha	3	2	2	1	—	—	1	2	
Trolleis de serviço	37	37	32	16	11	5	—	32	

Observações: - A locomotiva a menos que se nota na relação de 1928 provém de ter sido remetida uma para a Estrada de Ferro do Tocantis. O decrescimo de quinze vagões no mesmo anno provém de material considerado imprestavel.

Percurso das locomotivas:

	1926	1927	1928
	kms.	kms.	kms.
Em serviço remunerado	336.432	366.828	383.982
« « de lastro	43.084	2.054	8.639
Em outros serviços não remunerados	50.609	42.721	36.897
Em marcha isolada	3.265	1.104	5.434
Em manobras	29.025	36.500	36.600
	KMS	KMS	KMS
Total	472.415	449.207	471.552

OFFICINAS

Diz o Chefe da fiscalização em seu relatório:

"As instalações primitivas, apropriadas e completas de Marituba, com sua villa operaria e outras dependencias, cujo conjuncto foi considerado modelar ha vinte annos atraz, carecem, no presente, de machinas, aparelhos e feramentas novos, sob pena de ver o coefficiente de seu rendimento baixar cada vez mais e sua manutenção tornar-se despendiosissima, pois que já o é ha muito a sua mão de obra, não obstante os jornaes baixos abonados.

Tornos, plainas, martellos e mais machinas operatrizes das officinas mechanicas e assim a bancada de serra circular e machinas de aparelhamento das officinas de carpintaria têm 30 a 40 annos de uso, pelo que precisam de ser substituidas em grande parte. Um torno mechanico adquirido em 1925 e uma bomba hydraulica para deseixar rodas, vinda em 1926, são as unicas machinas modernas nas officinas.

Esta decadencia das officinas e salario baixo dos seus officiaes reflectem, na conservação do material rodante em estado precario e na imperfeição de acabamento das unidades de tracção e transporte dadas ao trafego."

Os diversos serviços executados nas officinas importaram em 193:893\$600, da maneira seguinte:

Reparações de locomotivas	105:622\$200
» em carros e vagões	70:370\$000
Diversos	17:901\$400
Total	193:893\$600

As despesas feitas pelo arrendatario até fim do anno de 1928 com aquisição de materiaes para reparação de locomotivas, carros e outros serviços da locomoção foram as seguintes:

Materiaes para carros e vagões	51:672\$332
» » reparações de 8 locomotivas	1.172:211\$244
Mão d'obra para reparações	53:199\$200
Materiaes para varios serviços nas officinas	64:917\$056
Transporte dos materiaes	108:335\$390
Total	1.450:335\$222

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa

		1926	1927	1928
<i>Nas locomotivas:</i>				
Lenha	M3	66.650	71.069	79.380
Graxa	Kg.	9.158	8.029	6.239
Oleo	Lt.	28.545	38.537	34.034
Estopa	Kg.	1.424	4.816	4.944
<i>Nos vehiculos:</i>				
Graxa	Kg.	23.373	16.039	12.359
Estopa	Kg.	1.181	998	744
Oleo	Lt.	—	—	1.611

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

		1926	1927	1928
<i>Nas officinas:</i>				
Carvão coke	Kg.	7.900	53.000	41.000
Lenha	M3.	6.126	1.919	4.137
Graxa	Kg.	452	35	359
Oleo	Lt.	2.190	2.295	3.103
Estopa	Kg.	302	302	200
<i>Preços medios:</i>				
Carvão coke	Kg.	\$200	\$180	£180
Lenha	M3.	3\$500	3\$500	3\$500
Graxa	Kg.	1\$628	1\$835	1\$580
Oleo	Lt.	1\$287	1\$385	1\$275
Estopa	Kg.	2\$921	2\$129	2\$146

VIA PERMANENTE

Devido aos trabalhos de reconstrucção realizados no periodo de 1925 — 1928 no trecho Belém-Castanhal (kms. 5 a 74) e no ramal de Pinheiro, com dormentes e trilhos novos, pode-se considerar a linha em regular estado, mantendo o primeiro trecho perfeita segurança.

Quanto ao segundo trecho (km. 74 a 233), a linha não se acha em boas condições pelo máo estado dos dormentes, que, em sua maioria precisam ser substituidos, como tambem pelo reduzido pessoal empregado no serviço de conservação.

Por conta da verba 5.000:000\$000, estipulada no contracto, foi acabada em 1928 a reconstrucção da linha entre S. Braz e Castanhal, com a conclusão de 2 443 metros que ainda faltavam, despendendo-se 22:363\$320.

Attingio 3.549:664\$778 o total despendido desde o inicio do arrendamento com as reparações e melhoramentos na linha, assim discriminados:

Trilhos e accessorios	441:900\$000
Dormentes	1.891:605\$209
Apparelhos de mudança de via	66:987\$200
Assentamento dos apparelhos	7:425\$000
Renovação da linha	80:059\$600
Reparações na linha	273:030\$910
» em edificios	37:351\$559
» em obras d'arte	31:305\$300
Total	3.549:664\$778

Pela verba reconstrucção foram realizados diversos reparos na estação central e em algumas obras d'arte.

Precisam de serios reparos as pontes metallicas de Jambuassú, no km. 108 e do Livramento, no km. 139, achando-se a primeira em obras. As caixas d'agua precisam todas de raspagem, pintura e reparos nas valvulas e accessorios. Diversas estações e as officinas mechanicas, bem como as de carpintaria de Marituba resentem-se da falta de obras de conservação.

Principaes serviços realizados na conservação em 1928:

Alinhamentos	Ml.	39.740
Nivelamentos	Ml.	69.264
Lastro	Ml.	97.266
Dormentes substituidos	Unidades	4.132
» re-empregados	»	2.627
« duplos substituidos	»	18
Trilhos substituidos	Ml.	396
Parafusos, agulhas empregadas	Unidades	3
» » re-empregadas	»	8
Grampos re-empregados	»	60.148
Tirefonds substituidos	»	6.846
Juntas apertadas	»	65.849
» levantadas	»	65.832
Arruelas re-empregadas	»	704
Capinação	M2.	569.136
Valletas de esgotto	Ml.	73.134
Desobstrucção de valletas	Ml.	54.987
Roçada	M2.	243.263
Isoladores empregados	Unidades	28
Postes telegraphicos	»	16

ACCIDENTES

Registraram-se 60 accidentes durante o anno de 1928, abaixo discriminados:

Descarrilamentos.	27
Collisões.	2
Causas diversas	31
	<hr/> 60

Muitos dos accidentes provieram de defeitos na linha e no material rodante.

Houve seis pessoas mortas e duas feridas, não tendo ficado apurada nesses desastres pessoaes responsabilidade da estrada.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-707-5000
WWW.UCHICAGO.PRESS.COM

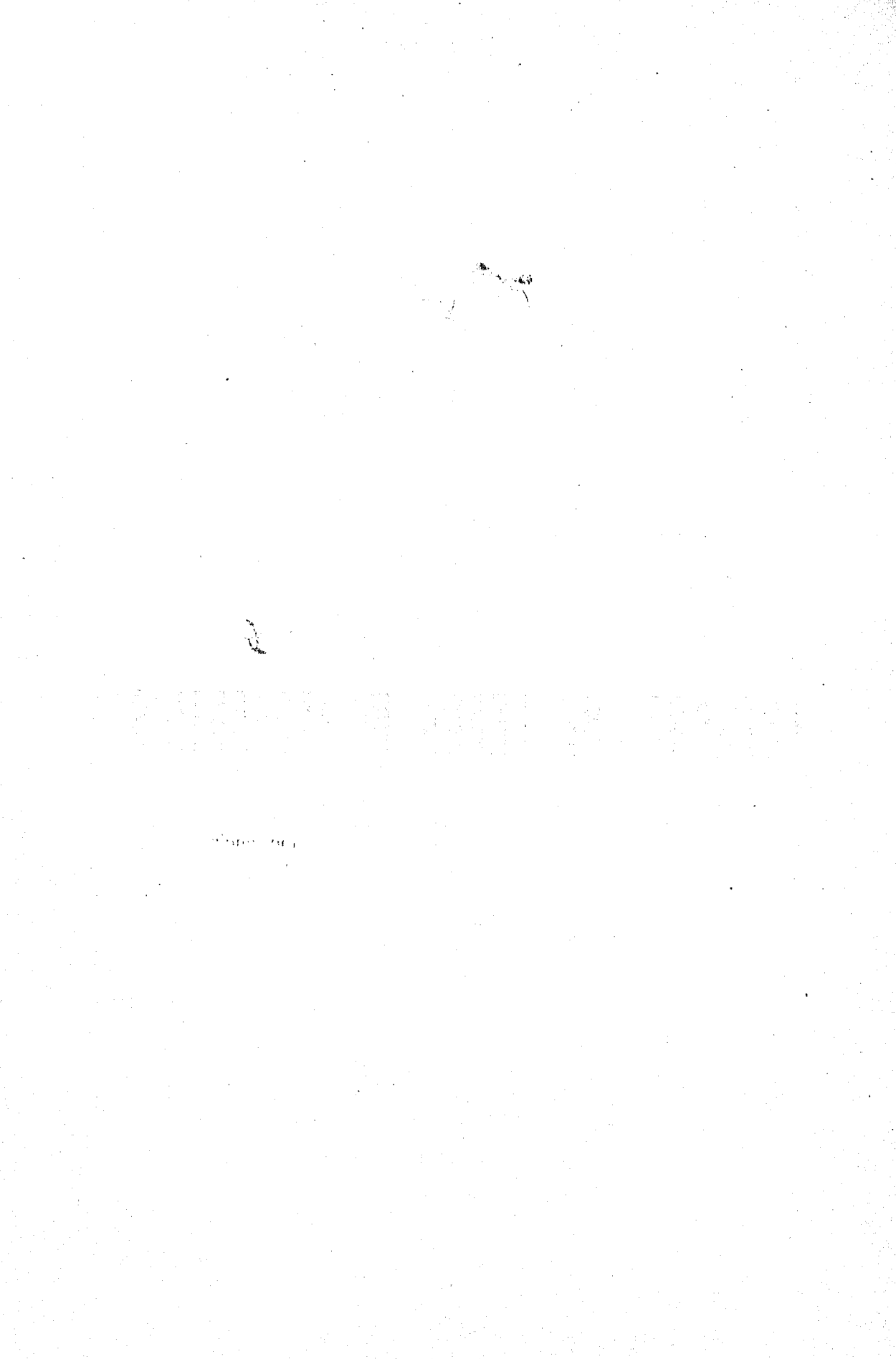
THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-707-5000
WWW.UCHICAGO.PRESS.COM

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-707-5000
WWW.UCHICAGO.PRESS.COM

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-707-5000
WWW.UCHICAGO.PRESS.COM

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
50 EAST LAKE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607
TEL: 773-707-5000
WWW.UCHICAGO.PRESS.COM

ESTRADA DE FERRO DO TOCANTINS



Estrada de Ferro do Tocantins

Arrendatario:—o Estado do Pará

O contracto de arrendamento foi assignado a 21 de janeiro de 1925 pelos governos federal e estadual, baseado no decreto nº 16.710, de 23 de dezembro de 1924.

E' de 30 annos o prazo de arrendamento contado de 16 de fevereiro de 1925, data do registro do contracto pelo Tribunal de Contas, podendo esse prazo ser prorogado mediante accordo entre os governos contractantes.

Para o restabelecimento do trafego, interrompido desde 25 de abril de 1920 pela antiga Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, que incorreu na pena de caducidade do contracto com o governo federal, o governo arrendatario obrigou-se a realizar as obras necessarias e effectuar os melhoramentos indispensaveis no material rodante, mediante orçamento que apresentou na importancia de 1.311:871\$309, o qual foi approved pelo decreto nº . . . 17.303, de 5 de maio de 1926.

Extensões da linha cujo trafego se acha suspenso desde 1920 :

Linha principal de Alcobaça a Praia da Rainha	82,430	km.
Ramal de Arapary no km. 43,300	3,500	
Total	85,930	

Não ha trecho algum em construcção.

BENS PATRIMONIAES

Segundo a ultima avaliação feita, accrescida da importancia dos melhoramentos realizados até 31 de dezembro de 1928, os bens patrimoniaes da União representados pela E. F. do Tocantins, excluidos os terrenos, importam em 4.649:885\$036.

Serviços diversos de reparações

O total das reparações effectuadas pelo arrendatario na linha, material rodante e edificio, a contar de 1925, é o seguinte:

Em 1925	37:648\$403
« 1926	173:509\$573
« 1927	33:116\$532
« 1928	45:000\$000
Total	289:274\$508

Verifica-se que no prazo de quatro annos ainda não despendeu o arrendatario a quarta parte da quantia constante do orçamento approved pelo governo para collocar a estrada em condições de reiniciar o trafego suspenso.

As reparações feitas no material rodante durante o anno findo importaram em 13:134\$346.

Quadro demonstrativo do estado do material rodante em 31 de dezembro de 1928 :

<i>Designação do material</i>	Bom	Soítrivel	Máo	Total
Locomotivas	1	3	—	4
Carros de administração	1	—	—	1
« « passageiros	—	2	2	4
« « correio e bagagens	—	1	—	1
Vagões de animaes	—	5	—	5
« fechados para mercadorias	2	9	—	11
« abertos	2	18	9	29
« plataforma	—	—	6	6
« guindaste	—	1	—	1
Automoveis de linha	—	—	1	1
Trollies de serviços	—	11	—	11

VIA PERMANENTE

Diz em seu relatório o chefe da fiscalização:

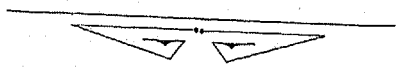
"Nessa divisão, pelos trabalhos da reconstrução desenvolvidos em 1928, que se apresentam em percentagens por demais reduzidas diante das suas necessidades, para o restabelecimento do trafego, só se pode descrever da actualiação do arrendatario que, de anno para anno, cada vez se mostra mais resolvido, pela má situação financeira em que se encontra, a aguardar as eventualidades prescriptas no contracto em vigor.

A quantidade dos serviços que vão adiante mencionados, propriamente á reconstrucción, é o flagrante dessa asseveração".

Serviços realizados na linha :

Rocado	m ²	378.668
Capinação	m ²	196.772
Dormentes novos empregados	n ^o	2.633
Tirefonds substituidos	n ^o	10.697
Grampos »	n ^o	64
Trilhos »	n ^o	12
Repregação da linha	ml	8.530
Nivelamento da linha	ml	4.165
Lastramento	m ³	833
Desobstrucción de cortes	m ³	152
Valletas novas	ml	1.555
Postes de madeira para linha telegraphica	n ^o	7

Nas obras d'arte fizeram-se pequenas reparações em 7 pontes, cujas despesas importaram em 2.472\$898. Foram reparados os pulsometros do serviço de abastecimento d'agua no km. 16'400 e na ponte de Pucurahy.



LIGAÇÕES FERROVIARIAS EM THEREZINA



Ligações Ferroviárias em Therezina

(PIAUHY)

Em maio de 1921 foram contractadas com a «Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão» as obras ferroviárias a executar para ligação, em Therezina, das estradas de ferro que partem: uma de Petrolina com trechos em tráfego e em construção e 582 kilometros por construir com estudos approvados; outra de São Luiz do Maranhão, em tráfego até a margem do rio Parnahyba e a terceira de Cratheús, com trechos em tráfego e em construção e 257 kilometros com estudos approvados.

Por decreto nº 17.048, de 30 de setembro de 1925, foi autorizada a transferencia do referido contracto ao Estado do Piauhly, attendendo ao que requereu a citada companhia, ficando aquelle governo subrogado em todos os onus e vantagens desse contracto.

Proseguiram as obras com a fiscalização do governo federal e pagamentos de conformidade com as medições dos serviços executados até a ordem de suspensão dos ditos serviços por aviso ministerial de 21 de maio de 1927, aguardando-se que, no dizer do referido aviso, "apurados os recursos disponíveis para obras novas de ramaes e prolongamentos", tomasse "o governo nova deliberação a respeito".

Extensão das linhas

	LEITO PROMPTO		Leito em preparo
	Com trilhos	Sem trilhos	
Trecho de ligação com a E. F. S. Luiz a Therezina	6,270	—	0,750
« « « « a E. F. de Petrolina a Therezina	3,085	0,780	0,035
« « « « E. F. de Cratheús a Therezina	4,840	6,065	0,595
Linha de acesso do trapiche fluvial á estação da cidade	3,200	—	—
Ramal fluvial ligando a Estrada em tráfego ao trapiche	0,840	—	—
Linhas de serviço e desvios	2,997	—	—
SOMMA	21,232	6,845	1,380

No trecho de ligação com a E. F. S. Luiz a Caxias acha-se entregue ao tráfego o trecho que vae do km. 442,548 dessa via-ferrea á margem do rio Parnahyba com 6km,270. A ponte sobre o Parnahyba, cuja construção foi iniciada pelo encontro da margem direita, lado do Piauhly, achava-se por occasião da suspensão dos serviços em 1926 em andamento vagaroso devido a não terem ainda chegado todos os pranchões «Larsen» para as enseccadeiras e as madeiras encommendadas para as provisórias. A ponte é de typo «Cantilever», com um vão central de 120 metros e 2 vãos lateraes de 75 metros cada um. Ficou prompto o encontro da margem direita, não proseguindo o serviço suspenso em 1926 pelo motivo exposto e pelo disposto no aviso ministerial, já citado, de 21 de maio de 1927.

O trecho de ligação com a E. F. de Petrolina a Therezina tem 3km,900 com serviços feitos, sendo 3km,085 com trilhos assentados. A extensão total desse trecho é de 11 kilometros. Estão comprehendidos no mesmo a estação da cidade, dois armazens e casa para o agente, edificios quasi promptos.

O trecho de ligação Cratheús-Therezina tem a extensão de 11km,500, estando com trilhos assentados 4km,840 e com leito prompto para assentamento 6km,065.

Achava-se em construção, suspensa como as demais obras, em maio de 1927, a ponte sobre o rio Poty, cujo vão principal é de 100 metros, seguindo-se tres de cinquenta metros cada um.

Total despendido com a construção e importação de materiais desde o início dos trabalhos :

Trecho da S. Luiz a Therezina	767:009\$669	
“ “ Petrolina a “	4.415:271\$412	
“ “ Cratheús a “	1.402:717\$396	
Ramal fluvial	72:401\$149	
Linhas de acesso do trapiche á estação da cidade	258:004\$994	
Trilhos e accessorios	703:771\$187	
Superstructuras metallicas das pontes sobre os rios Parnahyba e Poty		£ 42.413-6-6
Guindaste para o trapiche	91:093\$750	
6 carros de passageiros		£ 12.090-0-0
Carga, descarga e transporte até o porto fluvial de Rosario	294:472\$698	
Totaes	8.004:742\$255	£ 54.503-6-6



ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ

Estrada de Ferro de Mossoró

(Rio Grande do Norte)

Em virtude do accordo de 24 de dezembro de 1927, feito entre esta Inspectoria, por parte do governo federal, e a companhia Estrada de Ferro de Mossoró, concessionaria do trecho estadual de Porto Franco a Mossoró, ficou estabelecido que a referida companhia fará, em caracter provisório, o trafego do trecho federal do prolongamento Mossoró-São Sebastião com o material rodante de sua propriedade, accrescido de duas locomotivas entregues pelo governo para a construcção do dito trecho federal.

Todas as despesas do trafego propriamente, da conservação etc. da referida linha correrão por conta da companhia, que cobrará os fretes de passageiros e mercadorias pelas tabellas que vigoram na secção estadual até que o governo approve as que forem organisadas para o trecho federal depois da chegada do material rodante promettido, quando, então, caberá estabelecer as condições do arrendamento, mediante contracto formal com o governo.

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928 :

Kilometros Estações extremas

Trecho federal em trafego	39,551	Mossoró a São Sebastião
« estadual em trafego	37,690	Porto Franco a Mossoró
Total	77.241	

Linha em construcção (serviço suspenso)

Prolongamento da linha federal a partir da estação de São Sebastião :

Com trilhos assentados	25km,000
« leito em preparo	21km,000

Por portaria de 15 agosto de 1928 foi extinta a comissão de estudos e fiscalização do prolongamento, creada em virtude da portaria de 4 de maio de 1923 do Ministro da Viação e Obras Publicas ; ficando dispensado todo o pessoal que na mesma vinha servindo.

Resultados financeiros do trafego em Porto Franco e São Sebastião, em 1928 :

(Trechos federal e estadual englobadamente)

Receita propria	325:997\$271
Despesa de custeio	292:503\$912
Saldo.	33:493\$359
Coefficiente de trafego.	89,73

Discriminação da receita industrial :

Passageiros de 1a. classe	}	43:699\$900
« « 2a. «		
Bagagens e encomendas		6:919\$150
Animaes		271\$800
Mercadorias		216:547\$350
Telegrammas		2:844\$350
Diversos e eventuaes		55:714\$721
Total		325:997\$271

Discriminação da despesa do custeio :

Administração	41:382\$772
Trafego	53:463\$000
Locomoção	84:866\$804
Via permanente	107:169\$516
Diversos e eventuaes	5:621\$820
Total	292:503\$912

Renda extranha :

Imposto de transitio, de viação e de caridade	36:548\$704
Renda do telegrapho nacional	988\$300
SOMMA	37:537\$004

TRAFEGO**Transportes effectuados :**

	N.	Passag-km
Passageiros de 1a. classe, pagando	5.954	458.479
« « 2a. « «	6.343	488.392
« total, remunerado	12.297	946.871
« « gratis	216	16.670
« « geral	12.513	963.541
	Tons.	Tons.—km
Bagagens e encommendas, pagando	147	11.330
» e « gratis	46	3.515
« e « total	193	14.845
	Cabeças	Cabeças-km
Animaes, pagando	59	4.543
	Tons.	Tons.—km
Mercadorias, pagando	25.654	1.975.262
« gratis	1.320	101.693
« total	26.974	2.076.955
	N.o	Palavras
Telegrammas, pagando	2.668	40.040
« gratis	589	18.425
« total	3.257	58.465

Resumo dos transportes effectuados :

Passageiros	n ^o	12.513
Passageiros-km.	«	963.541
Bagagens e encommendas	Tons	193
« e «	Tons-km.	14.845
Animaes	Cabeças	59
«	Cabeças-km.	4 543
Mercadorias	Tons.	26.974
«	Tons-km.	2.076.955

Movimento dos trens:

<i>Em serviço remunerado :</i>	Nº	Percurso -km
Trens de passageiros	35	1.508
» mixtos	313	24.100
» de carga	423	1.180
Total dos trens remunera- dos	771	26.788

Em serviço não remunerado

Trens de passageiros	1	40
Trens de carga	27	1.124
» » lastro	799	35.140
Total dos trens não remun- nerados	827	36.304
Total geral	1.598	63.092

Movimento de vehiculos**Em serviço remunerado**

Carros de passageiros	369	26.702
Carros de correio e baga- gem	313	24.100
Vagões de animaes	553	42.848
» « mercadorias	1.825	94.928
Total em serviço remunera- do	3.060	188.578

Em serviço não remunerado

Carros de passageiros	1	40
Vagões de animaes	5	116
« « mercadorias	282	1.968
« « lastro	1.845	31.907
Total em serviço não remun- nerado	2.133	34.031
Total geral	5.193	222.609

LOCOMOÇÃO**Relação do material rodante e de tracção em 31 de dezembro de 1928 :**

Locomotivas	5
Carros mixtos de passageiros	2
« de correio e bagagem	1
Vagões para animaes	1
« fechados para mercadorias	6
« abertos para mercadorias	5
« « sal	4
« « lastro	3

Percurso das locomotivas:

Em serviço remunerado	27km,102
Lastro e outros serviços não remunerados	<u>36km,304</u>
Total	63km,406

Officinas

Instalação de uma officina em Mossoró para reparação do material rodante.

Tendo o engenheiro chefe da fiscalização do prolongamento demonstrado a necessidade de serem adquiridas algumas machinas operatrizes para uma pequena officina de reparação do material rodante dessa estrada e lembrado que fosse ouvida a directoria da Rêde Sul Mineira sobre a dispensa de um motor e varias machinas ferramentas, de propriedade da União, providenciei a respeito e, tendo dirigido ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas o officio abaixo transcripto, datado de 4 de setembro de 1928, foi pelo mesmo Sr. Ministro concedida, por despacho de 25 de outubro desse anno, a respectiva autorização, correndo por conta da companhia E. F. de Mossoró todas as despesas de transporte e de installação dos materiaes.

«Nº 867—Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1928—Sr. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.—No officio junto por copia, o engenheiro desta Inspectoria, Theogenes Rocha, chefe, á data do officio, da Comissão de Estudos e Construção do Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró,—allegando necessidade imprescindivel e urgente de ser a dita estrada dotada de uma pequena officina para reparação de seu material, para a qual diz já dispôr a Companhia concessionaria de dois bons galpões e um motor, faltando-lhe apenas algumas machinas operatrizes, e informando existirem na Rêde Sul Mineira, de propriedade da União, diversos tornos antigos para rodas de locomotivas e carros, dos quaes a Rêde não se utiliza, por muito morosos,—solicita que, ouvida a dita rêde, seja ella autorizada a ceder á Estrada de Ferro de Mossoró um dos alludidos tornos e algumas outras machinas que se achem em identicas condições.—Cnsultada a Rêde Sul Mineira, respondeu a mesma ter disponiveis as machinas-ferramentas e accessorios constantes da relação annexa, materiaes dos quaes, attendendo a que já se acha em trafego provisório o trecho pertencente á União, comprehendido entre Mossoró e São Sebastião, do prolongamento da E. F. de Mossoró, e que o Governo ainda não entregou a Companhia concessionaria, para aquelle trafego, o material a que se refere a clausula 2a. do termo de desistencia de 23 de julho de 1919, sou de parecer que podem ser cedidos os abaixo indicados, que a companhia receberá nos pontos daquella rêde em que os mesmos se acharem; são elles:

1 Motor a gazolina, de H. P e 4 cylindros, avaliado em	6:000\$000
1 Thesoura, puncção e corta angulo e até 5/8, idem	2:000\$000
1 Plaina de meza de 1m,00 de comprimento por 0m,40 de largura com falta de um controle, idem	1:000\$000
1 Bomba a vapor para cano de 3" d'agua, idem	400\$000
1 Meza de torno, idem	500\$000
1 Armação para serra de fita, idem	500\$000
1 Columna com base, para amolador de serra, idem	200\$000
1 Machina de furar, idem	200\$000
1 Meza com bomba para esticar tubos, idem	500\$000
1 Torno de fabricação ingleza, para rodas de locomotivas, carros e vagões, medindo a placa 58", idem	20:000\$000

A cessão, si nella assentirdes, convirá ser feita mediante um termo de responsabilidade, que a Companhia assignará e que deverá regularizar a situação della, até que o Governo lhe entregue o material de tracção e transporte a que se refere a clausula 2a. do termo de desistencia citado, após o que ficará a Companhia obrigada ao pagamento da quota de arrendamento estabelecida na mesma clausula.—Do acto que permittir a cessão deverá constar a necessaria autorização para a baixa do material que for entregue á Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, do inventario de que trata a clausula IX do contracto approved pelo decreto nº 15.406, de 22 de março de 1922, em vigor na Rêde de Viação Sul Mineira.—Saude e Fraternidade—(a) *Alipio G. Rosauero de Almeida*—Inspector.»

**The Great Western Of Brasil
Railway Company, Limited**

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5780 SOUTH ELLIS AVENUE
CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: 773-936-5200
FAX: 773-936-5200

The Great Western Of Brasil Railway Company, Limited

(Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagôas)

A "Great Western of Brasil Railway" é constituída pelo conjuncto de tres linhas, offerecendo uma réde continua com 1.520,074 kilometros em trafego, e de uma estrada isolada, a Estrada de Ferro Paulo Affonso, que tem a extensão de 115,136 kilometros.

As tres linhas são:

Linha Norte—composta das antigas estradas Recife a Limoeiro e Timbaúba, Conde d'Eu e Natal a Independencia, com a extensão total de . . . 634,599 kilometros, dos quaes 422,197 kilometros de linha principal e 212,402 kilometros de ramaes;

Linha Oeste—Composta da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, Recife a Rio Branco, com a extensão total de 285,466 km., dos quaes 269,268 km. de linha principal e 16,198 km. de ramaes (ligações);

Linha Sul—Composta das antigas estradas de ferro de Recife a São Francisco, Sul de Pernambuco, Central de Alagôas, Ribeirão a Barreiros e Ribeirão a Bonito, com a extensão total de 600,009 kms. dos quaes 350,476 kms. de linha principal e 249,533 kms. de ramaes.

A extensão total das linhas arrendadas á "Great Western" eleva-se a 1.635,210 kms. em 31 de dezembro de 1928.

A réde óra a cargo da "Great Western of Brasil Railway Company, Limited" passou ao regimen de arrendamento em virtude do decreto nº 4.111, de 31 de julho de 1901. Diversas modificações tem recebido o contracto de arrendamento firmado á sombra daquelle decreto, mas actualmente a situação da réde se acha regulada pela revisão contractual feita na conformidade dos decretos ns. 14.326, de 24 de agosto de 1920 e 14.530, de 10 de dezembro do mesmo anno, assim como pelo accordo de que trata o decreto nº 16.646, de 22 de outubro de 1924.

O prazo de arrendamento expira a 31 de dezembro de 1960, epoca em que todas as linhas constitutivas da réde reverterão, com os seus melhoramentos e materiaes, ao dominio da União, podendo o governo federal, a partir de 1º de julho de 1935 encampar ou resgatar aquellas linhas (vide clausulas 8a. e 52a. do contracto em vigor).

A quota de arrendamento é fixada pela clausula 11a. do contracto vigente em 4^o/_o da renda bruta annual, emquanto esta não exceder de 15:800\$000 por kilometro-anno de linha em trafego, e mais 10^o/_o da renda bruta que exceder daquella importancia.

Caracteristicos financeiros em 1928, dependentes de verificação :

Capital-acções autorizadas	£ 2.250.000	
« « emittidas:		
Acções ordinarias	£ 1.250.000	
« preferenciaes	£ 1.000.000	£ 2.250.000
Debentures autorizadas e emittidas, sendo:		
a 6 ^o / _o	£ 306.250	
a 4 ^o / _o	£ 1.7621.00	£ 2.068.350
Total emittido		£ 4.318.350
Quota de fiscalização		60:000\$000

EXTENSÕES EM TRAFEGO:

<i>Designações</i>	<i>Extensão das linhas</i>	<i>Estação de inicio</i>
LINHAS PRINCIPAES:		
	KM	
Recife — Natal	418,781	Brum
Recife — Rio Branco	269,268	Central
Recife — Jaraguá	350,220	Cinco Pontas
Paulo Affonso	115,136	Piranhas
Ramaes da linha Norte:		
Floresta dos Leões a Limoeiro	23,101	F. dos Leões
Itabayana a Campina Grande	81,269	Itabayana
Entroncamento ao Molhe	50,198	Entroncamento
Mulungú a Alagoa Grande	23,115	Mulungú
Itamatahy a Bananeiras	38,434	Itamatahy
Ramaes da linha Oeste:		
Tigipió a Camaragibe (ligação com a linha Norte)	9,976	Tigipió
Edgard Werneck a Boa Viagem (ligação com a linha Sul)	6,222	Edgard Werneck
Ramaes da linha Sul:		
Ribeirão a Barreiros	58,380	Ribeirão
Ribeirão a Cortez	28,657	Ribeirão
Glycerio a Garanhuns	56,427	Glycerio
Lourenço de Albuquerque a Quebrangulo	106,069	L. Albuquerque
Total	1.635,210	

Kilometragem das linhas:

	KM
Rêde norte	634,898
Rêde sul	599,717
Rêde oeste	285,459
E. F. Paulo Affonso	115,136
Total	1.635,210

PATRIMONIO

Os bens patrimoniaes da União concernentes á rêde avaliam-se em . . . 188.743.067\$929, sendo:

Moveis 26.553:124\$000
Immoveis 162.189:943\$929

o que se verifica do balanço abaixo:

	NATAL	CONDE d'Eu	LIMOEIRO
Via permanente	6.245:713\$937	14.102:439\$473	22.587:465\$268
Linha telegraphica	149:074\$024	202:004\$646	320:436\$730
Edificios	910:808\$000	1.971:090\$640	4.707:351\$000
Officinas, machinas e machinismos	131:622\$020	448:680\$000	31:756\$000
Mobiliario	73:600\$000	76:000\$000	—
Terrenos	96:000\$000	150:000\$000	635:000\$000
Totaes	7.606:817\$981	16.950:214\$759	28.282:008\$998

	CENTRAL	S. FRANCISCO	Ribeirão Bonito
Via permanente	28.777:947\$557	12.088:228\$036	1.531:513\$567
Linha telegraphica	330:901\$440	204:870\$344	27:797\$120
Edificios	8.586:540\$000	5.202:276\$800	98:100\$800
Officinas, machinas e machi- nismos	6.114:094\$760	—	—
Mobiliario	96:000\$000	104:500\$000	18:000\$000
Terrenos	380:000\$000	259:200\$000	33:600\$000
Totaes	44.285:483\$757	17.859:075\$180	1.709:011\$487

	Rib.-Barreiros	Linha Sul	C. Alagoas
Via Permanente	2.031:557\$511	19.239:504\$559	13.571:270\$888
Linha telegraphica	24:892\$200	217:865\$487	233:174\$301
Edificios	68:450\$000	1.150:882\$960	2.239:968\$500
Officinas, machinas e machi- nismos	—	—	250:000\$000
Mobiliario	25:000\$000	108:000\$000	128:000\$000
Terrenos	150:000\$000	160:000\$000	160:000\$000
Totaes	2.299:899\$711	20.876:253\$006	16.582:413\$689

	PAULO AFFONSO	TOTAL DAS LINHAS
Via permanente	5.466:756\$841	125.642:397\$637
Linha telegraphica	66:968\$520	1.777:984\$812
Edificios	617:580\$000	25.553:048\$700
Officinas, machinas e machinismos	144:560\$000	7.120:712\$780
Mobiliario	21:600\$000	650:700\$000
Terrenos	62:000\$000	2.085:800\$000
Material rodante	571:000\$000	571:000\$000
Material de tracção	—	11.957:728\$000
Material de transporte	—	13.373:696\$000
Totaes	6.950:465\$361	188.733:067\$929

Total geral (incluindo Paulo Affonso) 188.733:067\$929

Nota — Os dados que figuram neste quadro foram extrahidos do relatório da Comissão de tombamento dos proprios nacionaes, a cargo do Ministerio da Viação e Obras Publicas, publicado por occasião da comemoração do 1º Centenario da Independencia.

Resultados financeiros do trafego no triennio:

	1926	1927	1928
Receita	33.020:121\$974	31.512:195\$331	32.982:651\$199
Despesa de custeio	24.673:852\$740	24.579:098\$451	23.156:900\$480
Saldo	8.346:269\$254	6.933:096\$880	9.825:750\$719
Coeficiente de trafego	74,72	77,99	70,20
Quota de fiscalização	60:000\$000	60:000\$000	60:000\$000
Despesas totaes	24.733:852\$740	24.639:098\$451	23.216:900\$480

Nota — Estes calculos foram feitos com o criterio adoptado por esta Inspectoria para as tomadas de contas.

A Companhia acha-se temporariamente desobrigada da contribuição da quota de arrendamento (Decretos ns. 16.646, de 22 de outubro de 1924 e 5.026, de 1º de outubro de 1926).

Discriminação da receita:

	1926	1927	1928
Passageiros:			
de 1a. classe	4.697:221\$160	4.033:829\$280	4.074:074\$300
de 2a. classe	3.161:200\$910	3.002:294\$720	3.065:649\$160
Bagagens e encomendas	3.637:762\$480	3.045:803\$580	2.327:540\$830
Animaes:			
Equideos	59:792\$250	44:102\$670	30:912\$810
Bovinos	189:149\$080	235:905\$050	269:533\$580
Outros	133:311\$680	129:892\$640	118:191\$900
Mercadorias:			
Aguardente	76:853\$490	45:872\$430	50:637\$810
Alcool	350:490\$620	278:289\$750	377:144\$310
Algodão	2.116:517\$440	2.950:951\$860	2.436:340\$390
Assucar	6.099:633\$820	6.208:368\$570	7.079:129\$340
Arame farpado	98:438\$620	87:361\$480	102:378\$980
Bacalhão	186:769\$950	180:625\$620	198:225\$180
Borracha	2:616\$920	2:106\$610	1:556\$030
Café	1.206:070\$030	643:803\$280	376:169\$670
Caroços	500:421\$560	528:465\$220	723:146\$650
Canna	1.845:307\$390	1.937:086\$230	1.990:393\$840
Carvão de pedra	51:448\$170	14:080\$680	43:726\$040
Carvão vegetal	130:766\$760	170:468\$520	231:273\$030
Couros	180:114\$190	80:806\$880	96:474\$960
Dormentes	93:142\$800	58:955\$070	101:781\$030
Farinha de mandioca	266:854\$870	362:337\$600	293:746\$590
Farinha de trigo	548:387\$950	491:848\$000	736:006\$200
Feijão	121:373\$190	142:720\$160	214:390\$400
Ferragens	327:463\$320	264:430\$010	415:176\$130
Fumo	55:516\$420	38:356\$590	54:425\$660
Gazolina	334:621\$020	123:887\$030	177:634\$410
Kerozene	649:932\$470	636:444\$680	584:658\$340
Lenha	211:724\$300	157:878\$770	199:410\$370
Machinismos	83:398\$580	27:093\$590	21:209\$690
Madeiras	139:914\$770	125:590\$730	129:925\$700
Mercearias	1.016:601\$590	928:187\$100	837:222\$590
Milho	585:882\$770	610:322\$560	630:362\$150
Oleos	2:325\$350	1:994\$550	2:220\$710
Pedras	86:503\$080	26:413\$860	38:429\$570
Peltes	99:712\$060	106:957\$850	94:949\$840
Sal	302:115\$740	295:690\$060	393:522\$540
Sementes	132:708\$770	155:620\$870	180:425\$260
Tecidos	178:921\$970	347:699\$430	438:683\$920
Tijolos e telhas	91:427\$750	80:689\$910	81:494\$580
Vasilhames	105:133\$510	104:424\$990	134:634\$530
Vasilhames em retorno	7:451\$590	17:751\$310	39:397\$760
Vinho e vinagre	52:264\$250	40:667\$500	37:287\$960
Xarque	319:053\$810	262:542\$870	313:852\$660
Diversos	2.909:650\$594	2.074:128\$590	2.490:913\$869
Telegrammas	147:228\$920	134:562\$600	135:708\$280
Armazenagens	128:696\$280	105:315\$110	96:672\$350
Receitas accessorias	300:227\$730	269:568\$890	415:959\$300
	<u>33.020:121\$974</u>	<u>31.512:195\$331</u>	<u>32.982:651\$199</u>

Discriminação do custeio:

	1926		
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	1.381:525\$000	753:144\$300	2.134:669\$800
Trafego	4.573:792\$560	1.214:814\$310	5.788:606\$870
Locomoção	3.740:155\$990	7.223:627\$450	10.963:783\$440
Via permanente	<u>3.145:032\$920</u>	<u>2.737:910\$890</u>	<u>5.882:943\$810</u>
Totaes	12.840:506\$970	11.929:496\$950	24.770:003\$920
A deduzir conforme a tomada de contas			<u>96:151\$180</u>
Total			24.673:852\$740
			1927
Administração	1.097:520\$310	1.224:194\$880	2.321:715\$190
Trafego	4.484:191\$570	1.179:768\$120	5.663:959\$690
Locomoção	3.616:695\$990	8.220:225\$260	11.836:921\$250
Via permanente	<u>2.902:980\$830</u>	<u>2.563:051\$740</u>	<u>5.466:032\$570</u>
Totaes	12.101:388\$700	13.187:240\$000	25.288:628\$700
A deduzir conforme a tomada de contas			<u>709:530\$249</u>
Total			24.579:098\$451
			1928
Administração	1.604:541\$270	972:620\$760	2.577:162\$030
Trafego	4.569:097\$380	989:987\$320	5.559:084\$700
Locomoção	3.804:479\$200	6.537:581\$620	10.342:060\$820
Via permanente	<u>2.688:122\$450</u>	<u>2.324:953\$770</u>	<u>5.012:776\$220</u>
Totaes	12.666:240\$300	10.824:843\$470	23.491:083\$770
A deduzir conforme a tomada de contas			<u>334:183\$290</u>
Total			23.156:900\$480

"Apezar de ter baixado o coeficiente do trafego a 17,16 %, em 1928, em consequencia do maior saldo apurado, presume-se que suba elle, de novo, decrescendo a receita, visto o augmento de tarifas, que é a solução adoptada para os males que vêm affligindo a Companhia, desde muitos annos, acarretar uma seria concorrência dos transportes por meios ordinarios.

A elevação progressiva dos fretes ferroviarios faz, naturalmente, com que o publico procure se defender recorrendo, para certas mercadorias, a outros systemas que não onerem tanto os productos e nas quaes o custo da unidade transportada seja mais aceitavel.

A materia reclama ponderados estudos, e a indiscutível necessidade de serem acautelados os altos interesses da Companhia não pode ser encarada, sem que, parallelamente, se tenham em vista as justas possibilidades tributarias das regiões servidas pela rêde.

Em geral, se torna comprehensivel, dentro da vida normal dos transportes, a concorrência do frete hydraulico, pois innumeras circumstancias coopearam para que o custo do transporte por via maritima ou fluvial seja sensivelmente inferior ao relativo ao transporte ferroviario. Mas difficilmente se pôde justificar que o carro de boi e mesmo o caminhão consiga estabelecer competição de relevo ao trem de ferro, a menos que este exagere em demasia as suas exigencias de transporte.

O coeficiente de trafego da «Great Western» é muito bom comparativamente ao de algumas outras rêdes do paiz.

Apezar, porem, da sua situação de saldo, não desaparece o deficit da Companhia, cujos compromissos são avultados.

Provem taes compromissos, na opinião da illustre commissão de finanças da Camara dos Deputados (vid. parecer de 15 de outubro de 1928 sobre o projecto de renovação contractual da «Great Wester of Brasil Railway Cy. Ltd»)—«de varias fontes, dentre as quaes as despesas de custeio, o preço de arrendamento, as quotas de fiscalização, o serviço do empréstimo feito pelo governo, as despesas de administração na Europa, o pagamento dos juros e amortisação das *debentures*, assim como do dividendo das acções preferenciaes e ordinarias.

Em 39.000 contos, continua o alludido parecer, são avaliadas as despesas da Companhia, e considerada a media da renda em 33.000 contos, ter-se-ha o deficit de 6.000 contos de reis.

Ha, sem duvida, imprescindivel necessidade de fazer a «Great Western» reduzir as suas despesas, que estão attingindo a somma avultada, proveniente de gastos exagerados, alguns perfeitamente removiveis, dando isso lugar á sua constante precaridade e aos embaraços para cumprir as suas obrigações».

Movimento economico de 1902 a 31 de dezembro de 1928:

Anno	Receita	Despesa	Renda	Coefficiente do Trafego
1902	4.558:781\$797	3.459:952\$100	1.098:829\$697	75,90
1903	5.699:536\$900	4.300:900\$870	1.398:636\$030	75,45
1904	5.385:638\$500	4.057:006\$430	1.328:632\$070	75,33
1905	6.989:818\$070	5.065:583\$490	1.924:234\$580	72,47
1906	7.187:505\$120	5.206:154\$440	1.981:350\$680	72,43
1907	6.823:437\$440	4.939:561\$950	1.883:875\$490	72,39
1908	7.253:879\$610	5.279:684\$940	1.974:194\$670	72,78
1909	8.357:117\$360	5.957:582\$190	2.399:535\$170	71,29
1910	8.982:225\$590	6.235:523\$030	2.746:702\$560	69,42
1911	9.653:072\$180	7.056:092\$820	2.596:979\$360	73,10
1912	10.110:438\$790	7.035:428\$550	3.075:410\$240	69,58
1913	11.118:900\$210	8.222:611\$180	2.896:289\$030	73,95
1914	10.205:868\$370	7.473:274\$030	2.732:594\$340	73,23
1915	9.978:472\$650	8.984:535\$466	993:937\$184	90,04
1916	11.627:259\$470	9.546:496\$935	2.080.762\$535	82,10
1917	13.826:256\$960	11.146:801\$005	2.679:455\$955	80,82
1918	15.115:155\$860	13.880:307\$604	1.234:848\$256	91,83
1919	17.112:570\$800	14.262:619\$775	2.849:951\$025	83,56
1920	20.307:941\$720	17.004:536\$860	3.303:404\$860	83,73
1921	23.342:504\$180	20.456:823\$720	2.885:680\$460	87,63
1922	25.498:625\$580	19.908:970\$191	5.589:655\$389	78,07
1923	25.761:939\$230	21.820:462\$246	3.941:476\$984	84,68
1924	24.980:266\$650	20.266:548\$640	4.623:718\$010	81,42
1925	35.056:781\$467	24.507:858\$544	10.548:922\$923	69,60
1926	33.020:121\$974	24.673:852\$740	8.346:269\$234	74,72
1927	31.512:195\$331	24.579:098\$451	6.933:096\$880	80,25
1928	32.982:651\$199	23.156:900\$480	9.825:750\$719	71,16
	<u>424.358:963\$008</u>	<u>328.484:768\$677</u>	<u>95.874:194\$331</u>	

SERVIÇO DO EMPRÉSTIMO DE 13.666:781\$924

As obras a que se obrigara a Companhia, em virtude do accordo firmado na conformidade do artigo unico do decreto n.º 16.646, de 22 de outubro de 1924, ficaram concluidas até 31 de dezembro de 1928. Da verba total de 13.666:781\$924 destinada áquellas obras, ficou restando um saldo de 219:639\$600, que a Companhia propõe seja applicado em serviços de abastecimento d'agua.

Em 1928 foram feitas, por conta do empréstimo em questão, as seguintes despesas:

I — Com materiais importados :

Materiaes para officinas e reparos de locomotivas, carros e vagões £ 48.505-19-8

II — Despesas locais :

Construção de uma ponte de 10m,00 de vão	42:138\$760
Reforço de pontes	9:347\$650
Machinas ferramentas	6:996\$830
Acquisição de 31 vagões fechados	45:530\$920
Acquisição de 20 vagões abertos	24:511\$650
Acquisição de 15 gaiolas	18:775\$500
Total	147:301\$310

O seguinte quadro demonstra as operações realizadas por conta do citado empréstimo :

Aplicação do empréstimo de 13.666:781\$924 feito pelo Governo Federal á «Great Western of Brasil Railway Company, Limited».

Balanço em 31 de dezembro de 1928 apresentado pela intendencia desta Inspectoria.

Importancia enviada para Recife em 1925	6.761:766\$752
« « « « « 1926	1.000:000\$000
« « « « « 1927	350:000\$000
« depositada no Banco do Brasil, no Rio	5.555:015\$172

Pagamentos effectuados em Recife, segundo os certificados do 1º Districto	8.051:752\$030	
Pagamentos feitos no Rio de Janeiro	5.395:390\$294	
Saldo existente na agencia do Banco do Brasil, em Recife	60:014\$722	
Saldo existente na matriz do Banco do Brasil, no Rio	159:624\$878	
SOMMA	13.666:781\$924	13.666:781\$924

Discriminação das despesas realizadas por «The Great Western of Brasil Ry. Co. Ltd.» e pagas pela agencia do Banco do Brasil, em Recife, por conta do empréstimo de 13.666:781\$924.

Resumo geral até 31 de Dezembro de 1928 :

I—Conclusão das obras approvadas pela portaria ministerial de 22—12—1919	1.032:175\$550
II—Acquisição de material de conservação—obras	132:721\$550
III—Acquisição de 25 vagões fechados de 25 tons.	17:357\$870
IV—Acquisição de 25 vagões abertos de 12 tons.	10:527\$960
V—Acquisição de 5 tanques volantes	2:418\$080
VI—Acquisição de 10 tanques para tender de locomotivas	3:028\$420
VII—Conversão de 20 vagões de 12 tons. em vagões brekes	44:676\$020
VIII—Substituição de 400.000 dormentes	4.623:209\$580
IX—Renovação de trilhos entre Itabayana e Timbauba	387:246\$750
X—Lastramento da linha Jaboação a Victoria	623:524\$540
XI—Lastramento de pedra britada na linha Sul de A transportar.	6.876:886\$320

Resumo geral até 31 de dezembro de 1928 :

Transporte	6.876:886\$320
Pernambuco—kms. 100 a 107 e 116 a 133	311:993\$320
XII—Reparos diversos na linha de Entroncamento a Natal	319:342\$710
XIII—Reforço de pontes	385:407\$220
XIV—Conversão de 54 vagões fechados de 12 tons. em abertos de 12 tons.	45:649\$190
a) — Machinas ferramentas para oficinas (por conta do saldo do emprestimo)	11:636\$000
b) — Aquisição de 4 locomotivas (por conta do saldo do emprestimo)	12:019\$200
c) — Aquisição de 35 vagões fechados de 25 tons. (por conta do saldo do emprestimo)	45:530\$920
d) — Aquisição de 20 vagões abertos de 25 tons. (por conta do saldo do emprestimo)	24:511\$650
e) — Aquisição de 15 vagões para animaes	18:775\$500
Total Rs.	8.051:752\$030

Trafego

Os serviços de trafego correram com regularidade durante o anno, não se apresentando uma só reclamação, o que antes era frequente, maximé na época das safras de algodão e canna de assucar.

Os furtos e extravios de mercadorias despachadas baixaram de modo notavel, tendo sido paga em 1928 a indemnisação de 5:834\$060 por essa rubrica quando em 1924, 1925, 1926 e 1927 foram, respectivamente, pagas, para cobrir esse onus decorrente de negligencia administrativa, 378:079\$560, 81:162\$530, 49:016\$020 e 27:971\$330.

Os incendios no material rodante e nos armazens, que arrebatavam annualmente grandes sommas, têm desapparecido progressivamente, a ponto da quota annual com despesas de seguro haver baixado de £ 16.187 a £ 4.966.

Em 1928 não se registrou entre as despesas de custeio da rêde um unico ceitil á conta de incendio.

MOVIMENTO DOS TRENS

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-Km
<i>a) Em serviço remunerado</i>						
Trens de passageiros	13.700	806.365	15.231	997.418	17.474	1.050.808
« mixtos	8.572	670.143	7.565	510.005	5.950	468.305
« de carga	18.450	1.359.052	17.155	1.247.955	16.751	1.160.021
Total do serviço remunerado	40.722	2.835.560	39.951	2.755.378	40.175	2.679.134
<i>b) Em serviço não remunerado :</i>						
Trens de carga	1.752	83.841	1.182	63.901	1.084	94.136
« de lastro	5.662	125.867	1.184	54.249	1.328	82.383
Total do serviço não remunerado	7.414	209.708	2.366	118.150	2.412	176.519
Total geral	48.136	3.045.268	42.317	2.873.528	42.587	2.755.653

Movimento dos vehiculos:

	1926		1927		1928	
	N.º	Percorso - Km.	N.º	Percorso - Km.	N.º	Percorso - Km.
a) Em serviço remunerado :						
Carros de passageiros de 1. ^a classe .	63.844	3.480.034	78.844	3.797.076	58.558	3.311.636
Carros de passageiros de 2. ^a classe .	42.065	2.376.166	61.726	2.790.273	42.764	2.290.338
Carros de correio e bagagem .	24.138	1.687.699	25.675	1.662.415	24.601	1.689.267
Vagões de animaes « de mercadorias .	17.077	1.541.488	17.489	1.726.354	21.044	2.090.992
	283.337	12.124.304	315.727	12.716.916	286.625	11.622.913
Total do serviço remunerado .	430.461	21.209.691	499.461	22.793.034	433.592	21.005.146
b) Em serviço não remunerado :						
Carros de passageiros de 1. ^a classe .	615	29.607	387	26.392	468	41.563
Carros de passageiros de 2. ^a classe .	278	11.509	109	4.062	44	1.232
Carros de correio e bagagem .	173	7.321	96	7.007	119	10.047
Vagões de mercadorias .	8.179	333.130	7.775	337.274	6.847	354.892
Vagões de lastro .	17.623	725.207	7.381	248.018	14.816	486.291
Total do serviço não remunerado .	26.868	1.106.774	15.750	622.819	22.294	894.025
Total geral .	457.329	22.316.465	515.211	23.315.853	455.886	21.899.171

Transportes ordinarios :

a) Passageiros

de 1. ^a classe .	1.330.289	50.514.410	1.284.759	45.819.377	1.234.670	44.559.330
« 2. ^a « .	1.713.080	50.611.460	1.665.287	48.710.747	1.683.329	48.669.065
Total .	3.043.369	101.125.870	2.950.046	94.530.124	2.918.049	93.228.395

b) Animaes

	Numero	Cab.-Km.	Numero	Cab. - Km.	Numero	Cab. - Km.
Equideos .	10.355	519.103	8.393	439.226	5.858	288.954
Bovinos .	24.346	4.098.174	29.237	5.586.628	29.058	5.814.275
Outros .	67.071	6.406.945	68.673	6.205.195	54.353	4.681.215

c) Bagagens e encomendas

	Numero	Tons. - Km.	Numero	Tons. - Km.	Numero	Tons. - Km.
	34.470	3.185.414	30.354	2.726.790	23.159	2.027.746

d) Mercadorias

	1.726.905	83.603.909	1.581.455	85.433.372	1.467.780	85.315.759
--	-----------	------------	-----------	------------	-----------	------------

	N.º	Palavras	N.º	Palavras	N.º	Palavras
e) <i>Telegrammas</i> .	86.590	1.043.864	70.761	906.280	60.986	771.651

Transportes por conta do Governo Federal

a) Passageiros

	N.º	Pass.-Km.	N.º	Pass.-Km.	N.º	Pass.-Km.
de 1. ^a classe .	13.167	1.920.308	3.499	375.382	4.955	391.898
de 2. ^a « .	3.273	386.114	3.937	311.594	2.147	192.670
Total .	16.440	2.306.422	7.436	681.976	7.102	584.568

Transportes por conta do Go- verno Federal		1926		1927		1928	
		Numero	Cabs.- Km.	Numero	Cabs. - Km.	Numero	Cabs. - Km.
b) <i>Animaes</i>							
Equideos . . .	702	—	—	—	—	—	—
Bovinos . . .	44	—	—	—	—	—	—
Outros . . .	3	—	—	—	—	—	—
c) <i>Bagagens e en- commendas.</i>		Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons - Km.	Tons.	Tons. - km.
	199	34.058	145	23.356	116	18.061	
d) <i>Mercadorias</i>	3.168	630.842	645	96.840	414	73.995	
	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras	Nº.	Palavras	
e) <i>Telegrammas</i>	2.552	46.776	3.109	104.005	938	26.256	
Transportes por conta dos go- vernos estaduais							
a) <i>Passageiros</i>	Nº	Pass.-km	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	
de 1a. classe . . .	11.001	—	—	—	—	—	
« 2a. « . . .	22.033	—	—	—	—	—	
Total . . .	33.034	—	—	—	—	—	
b) <i>Animaes</i>	Nº	Cab.—km.	Nº	Cab.—km.	Nº	Cab.—km.	
Equideos . . .	39	1.050	91	6.040	51	6.704	
Bovinos . . .	2	14	—	—	7	105	
Outros . . .	23	344	5	114	10	501	
c) <i>Bagagens e en- commendas</i>	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	
	267	43.912	109	18.278	131	17.173	
d) <i>Mercadorias</i>	5.427	463.655	3.269	177.349	2.842	173.537	
	Nº	Palavras	Nº	Palavras	Nº	Palavras	
e) <i>Telegrammas</i>	2.552	76.766	3.109	104.005	938	26.256	
Transportes por conta da estrada							
a) <i>Passageiros</i>	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	
de 1a. classe . . .	6.672	533.760	6.168	462.600	7.134	360.154	
de 2a. « . . .	17.868	1.072.080	11.552	750.880	14.362	897.395	
Total . . .	24.540	1.605.840	17.720	1.213.480	21.496	1.257.549	
b) <i>Mercadorias</i>	Tons	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	
	255.420	13.461.165	171.357	7.449.409	187.217	10.631.103	
Total dos transportes remunera- dos							
a) <i>Passageiros</i>	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	
de 1a. classe . . .	1.354.457	53.938.851	1.294.100	46.954.099	1.246.874	45.771.296	
de 2a. classe . . .	1.738.386	53.636.807	1.689.221	51.319.433	1.708.333	51.446.961	
Total . . .	3.092.843	107.575.658	2.983.321	98.273.532	2.955.207	97.218.257	
b) <i>Animaes</i>	Nº	Cab.—km.	Nº	Cab.—km.	Nº	Cab.—km.	
Equideos . . .	11.096	560.042	8.512	446.347	5.948	298.754	
Bovinos . . .	24.392	4.102.999	29.275	5.589.555	29.103	5.818.558	
Outros . . .	67.097	6.407.299	68.682	6.205.352	54.364	4.681.723	
c) <i>Bagagens e en- commendas</i>	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	
	34.936	3.263.384	30.608	2.768.424	23.406	2.062.980	
d) <i>Mercadorias</i>	1.735.500	84.698.406	1.585.369	85.707.561	1.471.036	85.563.291	
	Nº	Palavras	Nº	Palavras	Nº	Palavras	
e) <i>Telegrammas</i>	90.545	1.183.475	74.750	1.066.497	62.392	819.039	

Total dos transportes não remunerados	1926		1927		1928	
	N.	Passg.—km.	N.	Passag.—km.	N.	Passag.—km.
a) <i>Passageiros</i>						
de 1. ^a classe	6.672	533.760	6.168	462.600	7.134	360.154
de 2. ^a classe	17.868	1.072.080	11.552	750.880	14.362	897.395
Total	24.540	1.605.840	17.720	1.213.480	21.496	1.257.549
	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.km.	Tons.	Tons.-km.
b) <i>Mercadorias</i>	255.420	13.461.165	171.357	7.449.409	187.217	10.631.103
Total dos transportes effectuados						
a) <i>Passageiros</i>	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.	Nº	Pass.-km.
de 1. ^a classe	1.361.129	54.472.611	1.300.268	47.416.699	1.254.008	46.131.450
de 2. ^a classe	1.756.254	54.708.887	1.700.773	52.076.313	1.722.695	52.244.356
Total	3.117.383	109.181.498	3.001.041	99.487.012	2.976.703	98.475.806
	Nº	Cab.—km.	Nº	Cab.-km	Nº	Cab.—km.
b) <i>Animaes</i>	102.585	11.070.340	106.469	12.241.254	88.875	10.799.035
c) <i>Bagagens e encomendas</i>	34.936	3.263.384	30.608	2.768.424	23.406	2.062.980
d) <i>Mercadorias</i>	1.990.920	98.159.571	1.756.726	93.156.970	1.656.253	96.194.394
	Nº	Palavras	Nº	Palavras	Nº	Palavras
e) <i>Telegrammas</i>	90.545	1.183.475	74.750	1.066.497	62.392	819.039
Especificação do transporte de algumas mercadorias	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.
Alcool e aguardente	17.285	1.292.611	15.490	1.250.672	16.307	1.399.533
Algodão	39.481	5.379.338	42.541	6.471.523	30.082	4.726.790
Assucar	236.147	19.657.475	247.559	19.857.126	234.193	19.756.526
Arame farpado	2.797	473.041	2.446	413.144	2.696	428.619
Bacalhau	6.327	780.049	6.129	784.636	5.653	722.838
Borracha	23	4.792	15	3.850	11	2.473
Café	11.534	2.039.490	6.739	1.087.851	3.787	652.903
Canna	847.546	16.192.150	858.554	17.028.191	714.998	14.314.515
Caroços	30.153	3.074.503	31.537	3.244.501	42.412	4.664.159
Carvão de pedra	5.981	257.768	766	81.721	5.315	203.020
« vegetal	9.008	943.618	11.699	1.231.094	14.546	1.648.265
Couros	3.054	444.364	1.286	198.234	1.727	180.438
Dormentes	59.948	832.336	5.588	217.699	6.689	432.249
Farinha de mandioca	22.408	1.784.182	24.059	2.359.006	19.113	1.833.153
« de trigo	19.735	2.643.257	16.462	2.438.087	22.112	3.381.259
Feijão	7,052	947.785	8.297	1.196.474	10.073	1.644.411
Ferragens	10.414	1.061.885	7.800	927.891	10.967	1.043.878
Fumo	864	119.362	623	83.268	771	105.117
Gazolina	2.435	421.524	820	145.758	1.620	288.142
Kerozene	11.975	1.501.349	10.594	1.559.701	10.233	1.364.619
Lenha	82.459	1.321.733	67.457	1.047.179	83.192	1.204.172
Machinismos	4.691	312.696	889	116.457	891	56.498
Madeiras	12.169	905.379	12.934	892.960	10.332	888.147
Mercearias	18.991	2.774.226	16.030	2.351.010	11.824	1.747.264
Milho	26.117	4.228.041	32.701	4.793.257	33.880	4.400.005
Oleos	35	4.139	27	3.530	31	3.747
Pedras	88.928	1.069.570	6.103	141.095	10.227	242.987
Pelless	1.065	175.407	1.054	207.627	1.028	196.481
Sal	17.752	2.442.970	17.588	3.080.083	23.348	4.245.649
Sementes	5.065	1.011.535	5.753	1.378.661	5.722	1.172.982

Especificação do transporte de algumas mercadorias	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Tecidos	3.356	291.335	4.216	586.568	3.714	672.794
Tijolos e telhas	16.333	468.847	13.223	456.189	10.447	389.237
Vasilhames	7.289	620.115	6.216	579.484	6.399	586.382
Vasilhames em retorno	2.726	216.838	3.784	322.204	5.084	364.384
Vinho e vinagre	1.004	100.427	750	75.649	625	60.747
Xarque	12.362	1.334.088	9.473	1.095.687	9.366	1.079.458
Diversas	346.411	21.031.346	90.166	8.004.684	288.838	20.090.553

Horarios—Durante o anno foram alterados os horarios, nas linhas oeste e sul, em caracter provisorio, a 1.º de julho e 20 de agosto, respectivamente, sendo que nesta ultima linha a alteração tornou-se definitiva em 1º de dezembro.

Tarifas—Em virtude de portaria ministerial, de 20 de agosto de 1928, as tarifas receberam completa modificação, tendo sido approvadas novas bases, bem como adoptado o regulamento geral dos transportes, classificação geral de mercadorias e taxas accessorias em vigor nas estradas filiadas á Contadoria Central ferroviaria, medida essa posta em execução a 1º de outubro do referido anno.

Locomoção

Material de tracção e de transporte em 31 de dezembro de 1928 :

Designação	Bom	Mão	Pessimo	Total
Locomotiva	113	36	14	163
Carros da administração	13	2	—	15
» de passageiro de 1.ª classe	73	13	—	86
» » » « 2ª »	65	19	—	84
» » » classe mixta	5	2	—	7
» restaurante.	8	2	—	10
» correio e bagagem	30	5	—	35
Total de carros	194	43	—	237
Vagões:				
Vagões fechados	421	158	23	602
Ditos — brekes	45	11	1	57
Ditos para animaes	63	23	7	93
Ditos tanques-volantes	30	3	7	40
Ditos guindastes-volantes	13	—	3	16
Ditos abertos, bordas altas	1.029	173	84	1.286
Total de vagões	1.601	368	125	2.094
Autos e trolies:				
Autos de linha	15	1	—	16
Trolies de linha	212	—	—	212

Além do material acima está em serviço o seguinte material rodante pertencente a particulares:

Locomotivas	17
Vagões fechados	81
Ditos abertos	875
Ditos tanques	41

Percorso das locomotivas :

	1926	1927	1928
	Kms.	Kms.	Kms.
Em serviço remunerado	2.835.560	2.755.378	2.679.134
» » de lastro	125.867	54.249	82.383
» outros serviços não remunerados	83.841	63.901	94.136
» marcha isolada	167.860	126.645	114.645
» manobras	1.022.522	935.493	866.888
Total	4.235.650	3.235.666	3.837.186

OFFICINAS

Importancia dos serviços executados nas diversas oficinas da rede, durante o triennio :

	1926		1927		1928	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Reparação de machinas e tenders	911:525\$940	644:253\$710	836:143\$840	824:522\$280	886:963\$970	938:326\$990
Idem de carros de passageiros	169:594\$450	237:088\$850	183:265\$190	164:140\$850	188:408\$880	240:635\$130
Idem de vagões	272:506\$660	214:546\$940	301:284\$250	370:704\$920	344:498\$150	612:360\$050
Vistoria do material rodante	178:970\$070		167:422\$620		166:122\$760	
Conservação dos machinismos e das ferramentas das oficinas e depositos	73:842\$860	78\$000	68:917\$320		73:559\$560	
Total	1.606:439\$980	1.095:967\$500	1.557:033\$220	1.359:448\$050	1.669:053\$320	1.791:342\$170

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa*Nas locomotivas :*

	1926	1927	1928
Carvão estrangeiro tons.	52,757	47.732	42.240
Lenha mc.	25,032	33.034	19.355
Graxa kg.	101	27	86
Oleo Lt.	160,429	128.133	120.718
Estopa kg.	12,316	16.947	13.067

Nos vehiculos :

Graxa kg.	418	56	366
Oleo Lt.	79,900	45.571	44.027
Estopa kg.	20,925	16.530	19.963

Nas officinas :

Carvão ton.	124	114	1.116
Lenha mc.	20.772	13.962	8.496
Oleo Lt.	31.368	30.415	39.739
Estopa Kg.	262	311	339
Graxa Kg.	324	712	763

Preços medios :

Carvão estrangeiro ton	98\$030	110\$032	95\$560
Lenha mc.	9\$980	9\$689	9\$500
Graxa Kg.	1\$330	2\$476	1\$670
Oleo Lt.	\$770	\$880	\$740
Estopa Kg.	1\$860	2\$066	1\$600

Continuaram durante o anno os melhoramentos iniciados no anno anterior com o fim de dar ás officinas um melhor aparelhamento.

Assim, Palmares, Cabedello e Maceió já oferecem uma mais razoavel eficiencia e Edgard Werneck, que se limitara a pequenos reparos de vagões,

e a quasi exclusiva limpeza de unidades de tracção, entrou com o seu contingente de reparos medios e geraes, de locomotivas, carros e vagões, graças aos melhoramentos que vem recebendo annualmente.

A montagem de um apparelho para lavagem, a quente, de caldeiras, em Edgard Werneck, tem dado magnificos resultados.

As officinas de Jaboaão foram accrescidas durante o anno, das seguintes machinas ferramentas:

- 1 machina para forjar valvulas;
- 1 forno cupula para fundição;
- 1 fornalha de oleo;
- 1 machina de esmerilhar quadrantes;
- 1 plaina esmeril de duplo cabeçote;
- 1 machina para cortar tubos;
- 1 machina para cortar chapas de metal;
- 1 separador magnetico;
- 1 machina para cortar folhas de metal;

As de Edgard Werneck accresceram-se de um torno para rodas de carros e vagões; as de Palmares receberam 1. torno vertical; as de Cabedello uma caldeira para lavar locomotivas.

Durante o anno foram effectuados 32 reparos geraes em locomotivas, além de 39 medios e 1.457 leves, em carros, 39 reparos geraes, 70 medios e 665 leves, em vagões 236 reparos geraes, 648 medios e 2.153 leves.

Em media trabalham na locomoção, diariamente, 988 homens.

Tracção

Durante o anno considerado fizeram a tracção em toda a rêde 163 locomotivas. Em 31 de dezembro era este o estado d'assas locomotivas:

Em trafego	113
Em reparos	20
Aguardando reparos.	16
Encostadas	14

O numero medio de locomotivas com vapor, durante o anno, foi de..... 74,17, por dia, havendo um decrescimo de 0,17 relativamente ao anno anterior.

Via permanente

Estado geral da linha

O estado geral da linha continúa a melhorar, o trafego se faz com regularidade e segurança, não havendo atrazo de trens nem accidentes apezar do augmento de velocidade admittida para vencer os percursos. O trem inter-estadal correndo em um só dia, entre Recife e Parahyba a Natal vem satisfazer a velha aspiração dos habitantes de parte da Parahyba e Rio Grande do Norte.

Os serviços executados durante o anno abrangeram as differentes linhas da rêde e constaram de melhoramentos no leito, com o alargamento de côrtes e recomposição de aterros, e na linha, com a mudança de lastro argiloso, substituido por pedra britada e outros materiaes apropriados, substituição de dormentes em grande quantidade, de trilhos velhos e de pequeno peso por outros de 32 kgs. por metro corrente, preferencialmente na linha principal e nos trechos de trafego mais intenso, reparos geraes de obras d'arte e reconstrucção de diversos, bem assim reparos e reconstrucções diversas em edificios e dependencias.

Continúa a constituir medida de importancia a reconstrucção da ponte de Cobé, cuja provisoria de madeira não offerece as necessarias condições de segurança.

Principaes serviços realizados na conservação

Durante o anno foram os seguintes os serviços dessa natureza:

Obras d'arte

153 reparos, constando de reconstrucção de alvenarias de apoio de pontes, construcção de muros de testa de bueiros, construcção de muros de protecção, reparos geraes de alvenarias de pontes e bueiros, reboco e rejuntamento, substituição de vigas de madeira de pontes, construcção de cavalletes de reforço de vigas de pontes, pintura de vigas, etc.

Edifícios

122 reparos diversos e limpeza geral de estações e armazens, modificação da divisão interna de estações e armazens, construcção de muros de plataforma, construcção de fossa septica, construcção de cobertura de plataforma, etc.

Linha

Lastro de terra	mc.	148.536
Lastro de pedra	mc.	12.139

Material substituido:

Dormentes de madeira	n ^o .	135.981
» » aço	n ^o .	14.801
Trilhos	ml.	13.022,4
Talas de junção.	n ^o	10.639
Grampos	n ^o	203.346
Parafusos	n ^o	43.915
Atracadeiras	n ^o	48
Tirefonds	n ^o	11.085
Tamancos	n ^o	4.154
Cunhas de madeira	n ^o	23.106
Apparelhos para desvios	n ^o	61
Postes telegraphicos	n ^o	206
Fio telegraphico.	ml.	402.670
Isoladores	n ^o	21.709
Apparelhos telegraphicos	n ^o	168
» telephonicos	n ^o	124

Accidentes

Foram os seguintes os accidentes occorridos durante o anno:

Descarrilamentos	184
Collisões	13
Locomotivas avariadas	60
Carros avariados	89

Em consequencia dos mesmos verificaram-se:

Pessoas mortas, extranhas á companhia	28
« « pertencentes á companhia	3
« feridas, extranhas á companhia	38
« « pertencentes á companhia	76
Animaes mortos	7

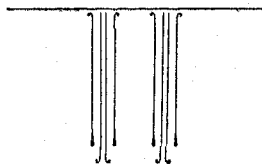
O trecho da serra, na E. F. Central de Pernambuco, entre as estações de Russinha (km. 72,075) e Gravatá (km. 89,200) continua a representar um ponto fraco daquella estrada; os viaductos, ali existentes, exigem reforço, e emquanto não for executada a variante, já estudada, e que abandona completamente o traçado da serra, a partir da estação de Victoria (km. 50,970), não serão eliminados os perigos peculiares ao trecho apontado.

Afim de que a rêde offereça melhor segurança em todas as linhas e

possam circular em todas as secções, as locomotivas de peso superior a 10 toneladas por eixo, torna-se necessaria a substituição dos trilhos nos trechos abaixo:

Itabazana a Entroncamento
Entroncamento a Natal
Ribeirão a Barreiros
Ribeirão a Cortez
Glycerio a União
Gravatá a Antonio Olyntho
Floresta dos Leões a Limoeiro

Tambem constituem medidas de urgencia, pelos resultados que oferecem, o levantamento da planta cadastral de todas as linhas e a construção de cercas.



The Great Western Of Brasil Railway Company, Ltd.

LINHAS EM CONSTRUÇÃO

The Great Western Of Brasil Railway Company, Ltd.

(Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagoas)

Construcção de prolongamentos e novas linhas

O termo de accordo de 13 de novembro de 1926 entre o governo federal e a companhia Great Western of Brasil, autorizado pelo decreto legislativo n. 5.040, de 26 de outubro do citado anno, innovando os contractos de arrendamento de 1901, 1904 e 1909, estabeleceu a construcção das seguintes linhas:

- 1.^o—Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, de Rio Branco a Flores;
- 2.^o—Prolongamento do ramal de Mulungú para Cajazeiras, da rede norte, a partir de Alagôa Grande;
- 3.^o—Prolongamento do ramal de Ribeirão-Cortez, da rede sul, para Bonito;
- 4.^o—Conclusão do ramal de Limoeiro ou Lagoa do Carro, da rede do norte, a Bom Jardim;
- 5.^o—Terminação do ramal da rede sul, de Lourenço de Albuquerque a Palmeira dos Indios, e prolongamento até Collegio, porto do rio S. Francisco.

Determina uma das clausulas do contracto que a companhia deve entregar, no minimo, cincoenta kilometros de linha ao trafego, dentro de um anno. Não tendo podido cumprir essa clausula contractual por motivo que foi reconhecido justo, requereu a mesma ao governo, em 5 de novembro de 1918, prorogação do prazo, o que foi concedido.

Para pagamento das obras que se forem executando e do material importado do estrangeiro, o governo emittiu apolices cujo total, no valor de 44.000:000\$000, a companhia tomou, depositando-o no «Bank of London & Southern America Ltda.»

Extensões em construcção e por construir com estudos aprovados:

	Em construcção km	Com estudos aprovados km
Prolongamento da E. F. Central de Pernambuco (Rio Branco a Flores).	61,600	139,600
Prolongamento de Alagoa Grande a Cajazeiras (trecho em construcção: Alagoa Grande a Pocinhos)	18,000	352,236
Prolongamento de Limoeiro a Bom Jardim	30,120	20,000
Prolongamento de Quebrangulo a Palmeira dos Indios, na rede sul.	21,000	35,910
Somma	130,720	547,746

Importancias dos serviços executados:

	Serviços de 1928	Serviços desde o começo da construcção
Linha de Rio Branco a Flores	4.464:444\$611	5.088:504\$845
» » Alagôa Grande a Pocinhos	1.967:938\$195	2.025:827\$177
» » Limoeiro a Bom Jardim.	1.753:788\$383	1.753:788\$383
» » Quebrangulo a Palmeira dos Indios	889:239\$547	952:222\$684
Totaes	9.075:410\$736	9.820:243\$089

A linha de Rio Branco a Flores é a que tem maior extensão de serviço em construção. Também foi a ella que coube maior verba, pois lhe tocaram 20.000.000\$000 em apolices. A construção foi iniciada em agosto de 1927.

A linha de Alagoa Grande a Pocinhos, primeiro trecho para Cajazeiras, foi começada em 1921 pela Inspectoria de Obras contra as Seccas, tendo ficado suspensos os serviços, que continuaram em janeiro de 1928 a cargo desta Inspectoria das Estradas. Conforme o relatório correspondente a 1922, da repartição de Seccas, despenderam-se nesse trecho 4.572.921\$218.

O prolongamento de Limoeiro a Bom Jardim também teve a construção iniciada pela mesma Inspectoria de Obras contra as Seccas, no anno de 1922, tendo ficado suspenso o serviço onde foram despendidos 8.123.346\$984 até Umbuzeiro, conforme o relatório já mencionado. A Inspectoria das Estradas tomou a construção em novembro de 1927.

O prolongamento do ramal de Lourenço de Albuquerque, a partir de Quebrangulo (ultima estação em trafego) a Palmeira dos Indios, estava paralyzado pela Great Western desde 1914, tendo sido reiniciados em outubro de 1927 os trabalhos de construção.

Para o prolongamento de Cortez a Bonito, da rede sul, não existem ainda estudos approvados. Os que a companhia sujeitou ao governo, em maio de 1928, deixaram de lograr approvação em consequencia das deficiencias reveladas.

Discriminação dos serviços executados no anno de 1928 em cada uma das referidas linhas

Prolongamento da E. F. Central de Pernambuco :

Diz o relatório do engenheiro chefe da fiscalização :

«Os serviços foram iniciados em Agosto de 1927, divididos por 4 tarefas e tem tido regular andamento.

A locação attingiu ao kilometro 80.

Ao assumir a chefia da fiscalização encontrei regularmente em construção os 50 primeiros kilometros, tendo então providenciado sobre o ataque de mais 11 kilometros, para alcançar a cidade de Alagoa de Baixo.

O traçado primitivo soffreu algumas modificações, tendo sido corridas algumas variantes não aproveitadas e as seguintes que foram approvadas :

Variante do Góes—entre estacas 3.735 x 10 m e 3.768 x 7, m90.

Variante de Casa de Pedra—entre estacas 4.069 x 14, m85 e 4.154 x 8, m50.

Variante de São Bento—entre estacas 4.806 x 7, m50 e 4.849 x 3, m50.

Variante de Alagôa de Baixo—entre estacas 5.067 e 5.100.

Esta ultima variante teve por fim melhorar a linha no local onde vae ser a estação de Alagôa de Baixo, o que se conseguiu com vantagem e sem augmento de despesa.

Si bem se desenvolva a linha em terrenos de pequenos accidentes, sem serras a transpor, sua construção é cara devido a natureza do material encontrado e crescido numero de obras d'arte.

Apezar de verificar que a extincta fiscalização condemnava por insufficientes os vãos apresentados pela companhia para as obras d'arte, tenho impressão inteiramente differente.

A demora havida na aquisição de trilhos concorreu para o encarecimento geral dos serviços e teria sido de grande alcance não permittir o ataque de grande trecho si não fosse a obrigação que tem a Companhia de dar annualmente determinada extensão.

Um outro motivo para retardar o serviço prende-se á aquisição de vigas metallicas.

Para ser a Companhia autorizada a importar vigas é necessario que se lhe forneça uma relação completa das que forem necessarias.—Ora, tal relação não pode nem deve ser feita sem estudo previo detido do assumpto e sómente durante o curso da construcção pode ser resolvido.

Uma vez que a Inspectoria resolvesse accetar determinados typos de vigas, poderia a Companhia importar parcelladamente este material, a medida que se tornasse preciso.—Tal não acontece porque a importação depende de um decreto do Governo e para isso tem a Companhia de pedir autorisação apresentando relação completa das vigas a adquirir.

Por mais que insistisse a Companhia, fui forçado a retardar a fornecer a relação pedida aguardando que fossem regularmente determinados os vãos de ponte, conquanto esta demora venha prejudicar o serviço.

Edifícios—Ficaram quasi concluidos o 1.º e 2.º grupos de casas de turma e iniciado o 6.º.

Não autorisei ainda a construcção dos demais, aguardando o assentamento da linha, com o que se obterá uma redução de algumas dezenas de contos no transporte de material para os mesmos.

Por igual motivo não cogitei ainda da construcção de edificios para estações.

Tendo verificado que a verba destinada a Rio Branco, deduzido o custo do material rodante já encommendado, mal chegará para attingir Alagoa de Baixo, tem sido isto tambem motivo para não autorisar a construcção dos demais grupos de turma—estação do «Tigre» e outros serviços que não são imprescindiveis ao trafego e serão feitos sómente se houver saldo sufficiente da verba.»

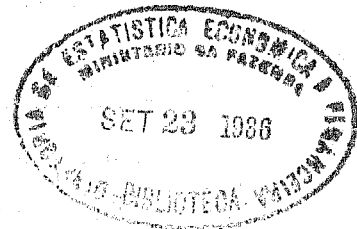
Eis a quantidade de escavações e obras executadas na construcção de que se trata:

Trecho de Rio Branco a Flores

Extensão	61,km600
Excavação em terra e moledo	83,042 m3
Idem em pedra solta	46,739 m3
Idem em rocha	104,077 m3

Obras d'arte:

- 18 drenos de 0,m50 de vão.
- 36 bueiros abertos de 1 a 2 metros de vão.
- 44 bueiros capeados de vão de 0,m60 a 1,m60.
- 13 pontilhões de 3m a 5m de vão.
- 2 pontes de 10m de vão.
- 1 ponte de 15m » »
- 3 pontes de 20m » »
- 2 pontes de 30m » »



Ramal de Mulungú

Prolongamento de Alagôa Grande a Cajazeiras

Extensão do trecho: 18 kilometros.

Diz o engenheiro chefe da fiscalização que não possui informações do orçamento provavel da linha, dividida em varios trechos dos quaes o primeiro vai de Alagôa Grande a Pocinhos, nem do acto governamental que approvou os estudos. Informa que, suspensos os serviços pela repartição primeiramente delles incumbida, ficou grande copia de material em quasi abandono e que, sómente em janeiro de 1928, se deram as ordens de serviço para reinicio dos trabalhos. Além da terraplenagem e das obras de arte correntes, começou-se a edificar um grupo de casas de turma. Havia 660 metros de via permanente cujos trilhos terão de arrancar-se, por serem de 25 kilos, e mais os dormentes que, pela má qualidade da madeira, não se prestarão ao assentamento da via definitiva, prevista com material de 32 kg. por metro corrente. O traçado é pesadissimo; pelo que, na opinião do citado engenheiro chefe, os trabalhos dentro deste anno, apenas se concluirão ao longo de oito kilometros, e que a verba de 10.000 apolices, a esta construcção assignada, não chegará nem para attingir-se a estação de Alagôa Nova.

Eis as quantidades de escavações, de obras e de edificios realizados em 1928:

Escavação em terra e moledo	m ³	. 54.729
Idem em pedra solta »	. 18.511
» » rocha »	. 54.206

Obras d'arte concluidas :

- 3 drenos de 0,30 a 0,50
- 2 bueiros abertos, de 1,00 de vão
- 3 » capeados, de 0,70 e 1,00 de vão
- 1 pontilhão de 1,70 e 1,00 de vão
- 2 muros de arrimo
- 1 grupo de casas de turma

Tambem foram concluidas as seguintes obras iniciadas pela Repartição de Obras contra as Seccas:

- 2 bueiros capeados de 0,70 de abertura
- 1 ponte em arco de 12 m de abertura
- 1 » de 10 m de vão livre
- 1 muro de arrimo

Prolongamento de Limoeiro a Bom Jardim

Extensão — 30,km120.

Depois de informar que dos primitivos trabalhos se encarregou a Inspectoria de Obras contra ás Seccas por força do decreto n. 15.294 de 4 de janeiro de 1922, assim se exprime a chefia da 2^a. Fiscalização:

«A exploração foi feita pelo pessoal daquela Inspectoria e partiu da estaca 218 no povoado Passassunga, contornando a Lagôa de Tiririca, seguindo á margem direita do riacho da Grota da Chuva, Varzea Alegre, Espera e Freitas.

A construcção, porém, seguiu por Lagôa Comprida, abandonando o trecho de Passassunga, talvez pelo seu grande desenvolvimento.

Suspensos os demais serviços das Obras Contra as Seccas, ficou tambem abandonada aquella construcção onde já se havia gasto, segundo relatorio, a importancia de Rs. 8.123:346\$984 (até Umbuzeiro).

Fazendo parte das linhas a construir pela Great Western, foi ordenado em 10 de novembro de 1927 o reinicio dos trabalhos, sendo de preferencia atacada a segunda metade do trecho, quando seria mais acertado reiniciar a primeira metade.

Como pela relocação feita pela Great Western houvesse necessidade de

alargar a maioria dos cortes onde já havia bastante serviço, resolveu o então chefe da fiscalização que a construção obedecesse aos eixos dos cortes e aterros existentes e não á relocação que delles se afastava.

Tres variantes foram estudadas: uma de Lagôa Comprida para melhorar a posição da estação a construir allí; outra no logar denominado Grota da Chuva para evitar grande muro de arrimo mal situado, o que se conseguiu embora com aumento notavel de movimento de terra, e ainda a 3^a. nas proximidades de Bom Jardim para tirar a linha de cima da estrada de rodagem que não podia ser desviada desde que seu desenvolvimento se fazia a meia encosta tendo a esquerda o rio «Tracunaem.»

Ainda uma sub-variante foi estudada modificando um pouco esta variante.

Constaram os serviços deste trecho de movimento de terra e construção de obras d'arte.

Algumas obras construidas pela Inspectoria das Seccas foram demolidas ou reconstruidas.

Já existiam neste trecho 7.560 m de linha assentada, que foi em parte levantada em consequencia da modificação do *grade*»

Serviços realizados em 1928:

Escavação em terra e moledo . . .	45.542m ³
» » pedra solta . . .	42.370m ³
» » rocha . . .	23.660

Obras d'arte:

- 1 dreño de 0, 50 de abertura
- 2 bueiros abertos de 0,m50 e de 1,m00 de abertura
- 33 » capeados de 0,m60 e 1,m00 » »
- 1 pontilhão de 3,m00 de vão livre
- 1 » » 5,m00 » » »

Ficaram por concluir um pontilhão de 5,m00 e um bueiro aberto.

PROLONGAMENTO DE QUEBRANGULO A PALMEIRA DOS INDIOS

Extensão — 21,km00.

«Os estudos e construção desse trecho foram feitos pela Great Western em virtude do contracto assignado ex-vi do decreto 7.632, de 28 de outubro de 1909.

Após a inauguração da estação de Quebrangulo e parada do kilometro 422 em 1912, suspendeu a Companhia em 8 de agosto de 1914 os trabalhos de construção, allegando força maior, e somente em outubro de 1927 foram reiniciados os trabalhos, já no regimen do actual contracto.

Foram então atacados os serviços de preparo do leito desde seu inicio na estaca 2.185, ou seja kilometro 422 até a estaca 2.982, sendo respeitado o projecto antigo apenas com uma pequena variante entre estacas 2.360 e 2.367+4m, maior do que esta 13,m25; e a partir da «estaca 2.982=0 foi corrida uma variante até a estaca 755+4,m 55 proximo á futura estação de Palmeira dos Indios— conhecida pela denominação de Variante AZUL—, traçado approved por decreto n. 18.286, de 20 de julho de 1928, que está sendo seguido.

Da estaca 2.031, eixo da estação de Quebrangulo á estaca 2.144+3m, estavam assentados os trilhos, tendo sido abandonada a conservação da linha desde que ficou suspenso o trafego da parada do km. 422, situada além da ultima estação em trafego.

Durante o anno de 1927 proseguio o trabalho de locação deixado no anno anterior na estaca 2.975+4m até a estaca 2.982=0 da variante e dahi até a estaca 210.

A terraplenagem foi atacada até a estaca 210 da Variante, ficando o leito

prompto até a estaca 2.924, faltando apenas regularização, e com duas soluções de continuidade no aterro nove e corte vinte e um, respectivamente, nas estacas 2.475 e 2.615.

OBRAS D'ARTE CORRENTES—Ficaram concluídas até a estaca 2.924.

EDIFÍCIOS—Ficaram quasi concluídos 2 grupos de casas de turma situados nas estacas 2.328 e 2.840.

As quantidades de trabalhos e obras realizadas foram estas:

Excavação em terra e moledo	13.810m ³
Idem em pedra solta	13.909m ³
Idem em rocha	20.464m ³

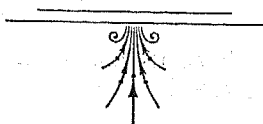
Obras d'arte:

- 3 drenos de 0m50 de abertura
- 8 bueiros abertos de 1,m00 a 2,m00 de abertura
- 13 » capeados de 0,m60 a 0,m80 de abertura
- 1 pontilhão de 3 metros de abertura

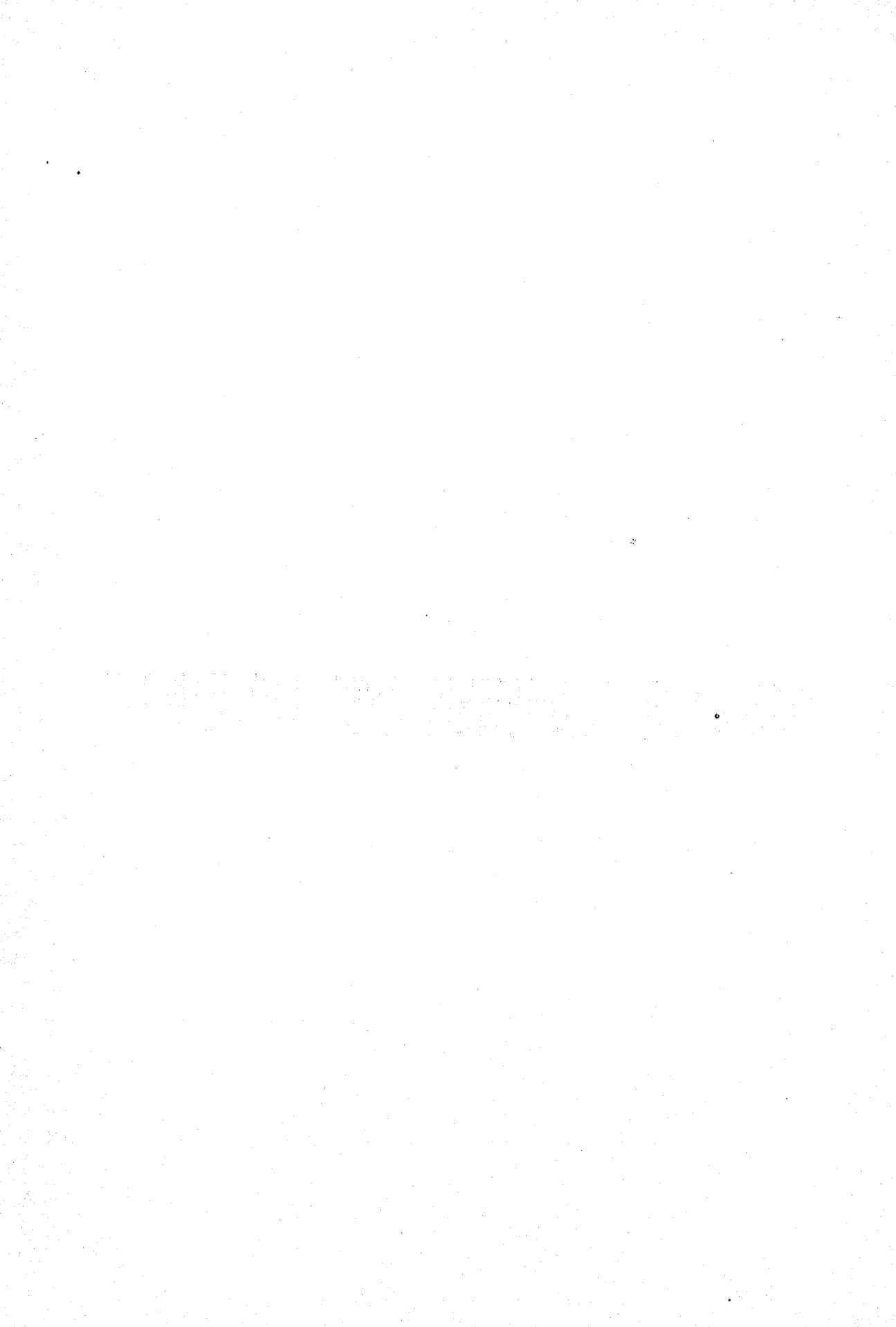
RESUMO GERAL

A totalidade dos serviços executados em movimento de terras e obras d'arte nas 4 linhas resume-se assim :

Excavação em terra e moledo	197.123m ³ .
» » pedra solta	121.529
» » rocha	202.406
Drenos	25
Bueiros abertos	48
» capeados	98
Pontilhões	17
Pontes de 10m a 30m de vão	9



COMPANHIA FERROVIARIA ÉSTE BRASILEIRO



Companhia Ferroviaria Éste Brasileiro

(Sergipe, Bahia e Minas)

Pelo decreto n. 8.648 de 15 de abril de 1911, foi esta réde, de propriedade da União, arrendada a «Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien», que, em virtude do decreto n. 15.383, de 2 de março de 1922, passou a denominar-se «Companhia Ferroviaria Éste Brasileiro» e comprehende as seguintes linhas em trafego com os prolongamentos accrescidos :

	kms.
Estrada de Ferro de S. Francisco e ramaes	1.250,073
» » » Central da Bahia e ramaes	525,372
» » » Bahia e Minas	517,478
Total	<u>2.292,923</u>

De conformidade com o termo de revisão dos contractos assignados em 3 de abril de 1920, a companhia obriga-se á exploração das linhas em trafego e obras novas e melhoramentos e a construcção dos prolongamentos. As despesas de custeio da parte em trafego correrão por conta da mesma companhia ; as da construcção dos prolongamentos por conta da União ; e as outras que augmentam o valor das linhas em trafego, metade pela conta de capital da empresa e metade pela conta de despesas de melhoramentos e obras novas a cargo do governo, que pagará o juro annual de 5 % e amortização.

Terminará a 31 de dezembro de 1971 o prazo do arrendamento, devendo toda réde reverter ao dominio da União. A encampação poderá ser feita depois de 31 de dezembro de 1940 nos termos estipulado no contracto.

Durante o anno de 1928 foram entregues ao trafego 2 trechos numa extensão total de 35,km968, um na linha de Machado Portella a Carinhanha, na Central da Bahia, entre as estações de Sincorá e Contendas, na extensão de 24,km520, e o outro na linha de Bomfim a Paraguassú entre as estações de Itaberaba e Itahyba, na extensão de 11,km448. O primeiro trecho foi inaugurado em 2 de julho de 1928 e o segundo em 4 de outubro do mesmo anno.

PATRIMONIO

Os bens patrimoniaes da União comprehendidos na Réde Bahiana, foram avaliados em 31 de dezembro de 1924 em 164.379:649\$874.

Os bens moveis constantes de mobiliarios de estações e aparelhos de serviço têm o valor de 464:200\$000, incluídos no total acima.

Não estão, incluídos, porém, o material de tracção e o de transporte cujo inventario completo não está ainda feito.

Os bens patrimoniaes representados pela E. F. Bahia e Minas estão avaliados, conforme o relatorio da Comissão do Patrimonio organizada por occasião do Centenario da Independencia, no anno de 1922, em 43.587:116\$204.

Resulta, pois, o total de 207.966:766\$078 para todas as linhas a cargo da Companhia Ferroviaria Éste Brasileiro.

Extensões em irafego em 31 de dezembro de 1928:

Designação das Linhas	Kloms.	Estações extremas
Estrada de Ferro S. Francisco e Rmaes		
Bahia-Alagoinhas	123,130	Calçada-Alagoinhas
Alagoinhas-Joazeiro	452,310	S. Francisco-Joazeiro
Alagoinhas-Propriá	429,903	Alagoinhas-Propriá
Ramal Murta-Capella	11,893	Murta-Capella
» Bomfim-França	171,186	Bomfim-França
» Itinga-Campo Formoso	9,788	Itinga-Campo Formoso
» Agua-Comprida-Buranhem	51,863	Agua Comprida Buranhem
Total	1,250,073	
Linhas de serviço e desvios		
Cachoeira-Feira de Sant'Anna	73,044	
Conceição-Affligidos	47,043	Cachoeira-Feira
Cachoeira—S. Felix (Ponte D. Pedro II)	22,126	Conceição-Affligidos
São Felix-Contendas	0,960	Cachoeira-S. Felix
Queimadinhos-Itaeté	380,133	S. Felix-Contendas
Paraguassú-Itahyba	33,599	Queimadinhos-Itaeté
Total	41,511	Paraguassú-Itahyba
Total	525,372	
Linhas de serviço e desvios		
E. F. Bahia e Minas:	19,226	
Ponta d'Areia a Queixada	512,478	P. d'Areia-Queixada
Ramal de Caravellas	5,000	
Total	517,478	

Linhas em construcção e o seu estado em 31 de dezembro de 1928

Designação das linhas	Com trilhos assentados	Com leito prompto	Com leito em preparação	Com locação aprovada
<i>Linha Bomfim Paraguassú</i>				
Trecho França-Itahyba	31,650	35,000	10,40	50,000
<i>Variante de Cabrilo</i>	3,000	—	09,15	—
<i>Linha Conceição-Buranhem</i>				
Trecho Affligidos Buranhem	7,500	—	7,000 (x)	10,800
<i>Linha Machado-Portella-Carinhanha</i>				
Trecho Contendas-Bom Jesus (km. 123 a a 237)	—	109,000	5,000	—
<i>Linha Iará-Feira de Sant'Anna</i>				
Trecho km. 0 ao km. 62	—	—	—	10,000
<i>Linhas Jacú-Alagoinhas</i>				
Trecho km. 0 ao km. 35	1,077	—	4,000	30,500
<i>Salgado-Estancia</i>	—	—	—	32,343
<i>Linha Bandeira de Mello-Brotas</i>				
Trecho km. 0 ao km. 50	—	—	8,000	—
<i>E. F. Bahia e Minas</i>				
Trecho Gravata-Arassuahy	2,743	31,077	8,923	21,600
Totaes	45,970	175,077	43,878	155,243

[x] Estes 10,800 km, foram abandonados, mandando o governo adoptar o traçado por Santo Amaro, cujos estudos já foram approvados.

Linhas em estudos de reconstrução em 31 de Dezembro de 1928:

Estrada de Ferro S. Francisco e Ramaes

	km.
Agua Comprida-Passagem	10,000
com estudos approvados em 31 de dezembro de 1928 :	
Ramal de Morro do Chapéo	88,400
Machado Portella-Carinhanha	325,500
Bom Jesus dos Meiras-Tremedal	297,627
Bandeira de Mello-Brotas (km. 33 ao km. 326)	278,410
Barra-Brotas	146,000
Cajueiro-Cipó	102,600
Linha de ligação ao Caes do Porto da Capital	2,901
Irará-Feira de Sant'Anna	52,000
Jacú-Alagoinhas	30,000
Variante do Cotegipe (Centro Oeste)	7,097
Variante de Rio de Contas	3,000
Variante de Santo Amaro	7,000
Total dos estudos approvados	<u>1,340,535</u>

Linhas com estudos ainda não approvados:

em 31 de dezembro de 1928:

Bandeira de Mello-Brotas	92,689
Ligação da Nazareth com a Central da Bahia	57,600
Ligação da Central com o ramal de Feira	35,000
Variante de Caculé	107,672
Variante de Itapagipe	5,241
Total das linhas estudadas	<u>298,202</u>

Linhas estaduais e particulares:

pertencentes ao estado da Bahia:	Com estudos approvados km.	Em construção km.	Em tráfego km.
Estrada de Ferro de Nazareth	27,420	20,000	290,120
» » » Santo Amaro	—	—	99,807
E. F. Ilheus-Conquista	10,000	30,000	82,840
Total	<u>37,420</u>	50,000	472,767

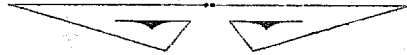
Pertencentes a empresas particulares:

	Em construção km.	Em tráfego km.
Usina São Bento	4,000	20,000
» Terra Nova	—	12,000
» Alliança	—	14,000
» Capimirim	—	1,300
» Malembá	—	6,000
» São Carlos	—	8,000
» São João	—	4,000
» Colonia	—	13,000
» Pitanga	—	6,000
» Itapitingui	6,000	—
Companhia Salinas da Margarida	—	16,000
Estrada de Ferro Industria e Lavoura	6,000	18,000
Total	<u>16,000</u>	118,300

Discriminação da receita no triennio :

(Toda a rede ferroviaria)

	1926		1927		1928	
	N.	RECEITA	N.	RECEITA	N.	RECEITA
Passageiros de 1a. classe	}	1.112.720	4.497.453\$522	1.151.220	4.244.162\$095	1.218.886
" " 2a. "						
Bagagens e encomendas						
Animaes	77.140	505.871\$231	49.568	301.261\$276	53.053	403.023\$443
Mercadorias	333.210	10.242.018\$806	347.579	11.823.507\$439	323.240	12.896.250\$663
Telegrammas	57.909	146.550\$764	55.408	147.858\$233	52.434	165.846\$721
Diversos e eventuaes	—	854.490\$680	—	802.623\$601	—	4.663.097\$889
Total	—	16.828.250\$661	—	17.978.747\$940	—	21.015.129\$438
Accessorias	—	432.489\$163	—	462.643\$045	—	662.072\$988
Total geral	—	17.260.739\$824	—	18.441.390\$985	—	21.677.202\$426



Discriminação da despesa de custeio no triennio :

(Toda a rede ferroviaria)

	1926	1927	1928
Administração	1.638:310\$575	1.937:382\$592	2.062:981\$336
Trafego	2.806:832\$133	3.379:516\$818	3.755:171\$903
Locomoção	7.528.644\$656	8.848:369\$402	9.646:945\$897
Via permanente	4.396:877\$482	5.917:733\$263	6.424:785\$484
Diversos e eventuaes	682:171\$310	805:272\$479	590:802\$532
Total	17.052:836\$156	20.888:274\$554	22.480:687\$152

	1926	1927	1928
Receita	17.260.739\$824	18.441.390\$985	21.677.202\$426
Despesa de custeio	17.052.836\$156	20.888.274\$554	22.480.687\$152
Saldo ou deficit	207.903\$668	2.446.883\$569	803.484\$726
Coefficiente de trafego	98,80	113,27	103,71
Quota de arrendamento	161:179\$572	161:179\$572	161:179\$572
Quota de fiscalisacao	100:000\$000	100:000\$000	100:000\$000
Despesas accessorias	—	33.520\$710	—
Despesas totaes	17.314:015\$728	21.182:974\$836	22.741:866\$724

Resultados financeiros do trafego, de toda a rede ferroviaria, no triennio :

Trafego

O trafego nas linhas que constituem a Estrada de Ferro São Francisco e ramaes e Central da Bahia com seus ramaes fez-se com regularidade, effectuando-se em dia o transporte de mercadorias. Para tal muito concorreu a melhor conservação da via permanente e do material rodante e de tracção.

Na Estrada de Ferro Bahia e Minas foi o trafego, por duas vezes, parcialmente interrompido durante o anno, entre 10 e 19 de janeiro, motivado por grandes enchentes, e entre 5 e 11 de julho, por terem sido damnificados diversos pontos da linha quando entraram em vigor as actuaes tarifas. Em 10 de agosto entraram em vigor novos horarios estabelecendo trens directo entre Ponta d'A-reia e Theophilo Ottoni, que vêm correndo regularmente.

Não foi somente nesta estrada que se fizeram sentir os protestos contra as novas tarifas, elles se fizeram tambem sentir na São Francisco e na Central da Bahia, onde o commercio de São Felix assumiu notoria attitudo de gréve contra a estrada. Houve por esse motivo, alguma paralysação no transporte de cargas, paralysação que pouco durou, voltando dentro de poucos dias a normalisação dos transportes.

Movimento dos trens:

	1926		1927		1928	
Em serviço remunerado:	N.º	Percurso-km.	N.º	Percurso-Km.	N.º	Percurso-Km
Trens de passageiros	5.308	594.104	5.057	611.847	6.433	614.036
« mixtos.	3.717	391.352	4.006	314.981	3.920	360.323
« de carga	9.525	993.427	10.238	1.131.965	9.124	1.115.452
Total dos trens remunerados	18.550	1.978.883	19.301	2.058.793	19.477	2.089.811
Em serviço não remunerado:						
Trens de passageiros	389	24.357	324	16.560	428	30.445
« de carga	4.910	374.567	4.634	329.902	5.336	322.651
« de lastro	10.035	108.136	3.078	100.795	2.675	138.962
Total dos trens não remunerados	15.334	507.060	8.036	447.257	8.439	492.058
Total geral	33.884	2.485.943	27.337	2.506.050	27.916	2.581.869

MOVIMENTO DOS VEICULOS:

Em serviço remunerado:							
Carros de passageiros de 1a. classe	}	29.572	3.672.844	28.227	3.590.525	30.483	3.807.584
Carros de passageiros de 2a. classe							
Carros de passageiros mixtos							
Carros de correio e bagagem	10.644	1.189.327	9.526	1.097.635	9.634	1.148.094	
Vagões de animaes	13.732	1.690.140	11.279	1.403.251	11.068	1.393.051	
« de mercadorias	80.397	7.996.271	89.868	9.218.713	83.016	8.743.978	
Total em serviço remunerado:	134.345	14.548.582	138.900	15.310.124	134.201	15.092.707	
Em serviço não remunerado:							
Carros de passageiros de 1a. classe	}	804	68.723	963	55.124	2.520	90.911
Carros de passageiros de 2a. classe							
Carros de passageiros mixtos							
Carros de correio e bagagem	689	59.064	538	41.322	408	47.237	
Vagões de animaes	2	140	—	—	36	226	
« de mercadorias	45.061	3.175.327	43.942	2.997.409	46.420	2.981.279	
« de lastro	14.281	65.302	4.309	41.065	1.905	59.870	
Total em serviço não remunerado	60.837	3.368.556	49.752	3.134.920	51.289	3.179.523	
Total geral	195.182	17.917.138	188.652	18.445.044	185.490	18.272.230	

Transportes effectuados no triennio :
(*Toda a r ede ferroviaria*)

	1926		1927		1928	
	N.	Pass.-km	N.	Pass.-km	N.	Pass.-km
Passageiros de 1a. classe, pagando .	303.894	24.364.478	291.039	23.156.387	297.816	23.487.027
Passageiros de 1a. classe, gratis .	122.354	11.180.604	84.805	12.369.997	104.194	12.294.225
Passageiros de 1a. classe, total .	426.248	35.545.082	375.844	35.526.384	402.010	35.781.252
Passageiros de 2a. classe, pagando .	808.826	49.521.014	846.750	41.173.066	921.070	49.614.294
Passageiros de 2a. classe, gratis .	92.645	3.789.344	38.563	2.382.849	57.766	2.803.257
Passageiros de 2a. classe, total .	901.471	53.310.358	885.313	43.555.915	978.836	52.417.551
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons	Tons.-km
Bagagens e encomendas, pagando .	7.286	755.936	7.536	864.720	8.411	996.875
Bagagens e encomendas, gratis .	2.078	329.860	2.208	391.864	1.283	221.435
Bagagens e encomendas, total .	9.364	1.085.796	9.744	1.256.584	9.694	1.218.310
Mercadorias, pagando	333.210	61.865.176	347.579	71.202.253	323.240	63.653.719
Mercadorias, gratis	376.903	32.461.224	351.206	36.435.440	313.712	25.734.628
Mercadorias, total ,	710.113	94.326.400	698.785	107.637.693	636.952	89.388.347
	Cabs.	Cab.-km	Cab.	Cab.-km.	Cab.	Cab.-km
Animaes, pagando ,	77.140	15.145.894	49.568	9.794.608	53.053	11.440.223
« gratis ,	1.127	138.182	1.166	23.848	622	87.292
« total ,	78.267	15.284.076	50.734	9.818.456	53.675	11.527.515
	N.o	Palavras	N.o	Palavras	N.o	Palavras
Telegrammas, pagando .	57.909	783.863	55.408	703.128	52.434	721.732
« gratis	339.136	8.934.504	326.637	9.227.200	291.500	6.814.127
« total ,	397.045	9.718.367	382.045	9.930.328	343.934	7.535.859

Toda a r ede Bahiana

Resumo dos transportes effectuados :

	1926	1927	1928
Passageiros (numero)	1.327.719	1.261.157	1.380.846
« kilometro	88.855.440	79.082.299	88.198.803
Animaes (numero)	78.267	50.734	53.675
« (cabeças-km)	15.284.076	9.818.456	11.527.515
Bagagens e encommendas (tons)	9.364	9.744	9.694
« « « (tons.km)	1.085.796	1.356.584	1.218.310
Mercadorias (tons.)	710.113	698.785	636.952
« (tons.-km)	94.326.400	107.637.693	89.388.347

Estrada de Ferro São Francisco e ramaes

BITOLA de 1^m,00

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928:

Designação das linhas	Kilometros
Bahia a Alagoinhas	123,130
Alagoinhas a Joazeiro	452,310
« « Propriá	429,903
Ramal Murta a Capella	11,893
« Bomfim a França	171,186
« Itinga a Campo Formoso	9,788
« Agua Comprida a Buranhen	<u>51,863</u>
Total	1.250,073
 LINHAS DE SERVIÇO E DESVIOS	 73,044

Resultados financeiros do trafego no triennio:

	1926	1927	1928
Receita	11.803.776\$755	11.654.747\$394	13.485.937\$405
Despesa de custeio	10.607.669.\$047	13.712.111\$539	14.215.213\$098
Saldo ou deficit	1.196.107.\$708	2.057-364\$145	729.275\$693
Coefficiente de trafego	89,87	117,65	105,41
Despesas accessorias	—	1.413\$160	—
Despesas totaes :	10.607.669\$047	13.713.524.699	14.215:213\$098

Discriminação da receita no triennio:

	1926		1927		1928	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Passageiros de 1a. classe	219.833	1.623:864\$672	203.169	1.527:614\$925	211.945	1.701:491\$912
Passageiros de 2a. classe	626.100	1.942:918\$020	654.770	1.710:187\$280	721.566	2.246:596\$080
Bagagens e encomendas	5.016	453:242\$238	4.934	495:781\$498	6.221	626:025\$816
Animaes	66.433	438:093\$291	41.468	255:500\$343	42.675	323:500\$916
Mercadorias	228.366	6.435:342\$309	223.109	6.838.393\$508	200.918	7.204:288\$921
Telegrammas	34.631	81.558\$312	30.679	76:686\$754	24.835	86:901\$631
Diversas e eventuaes	—	591:333\$599	—	523:660\$388	—	953:927\$862
Total	—	11.566.352\$441	—	11.427:774\$696	—	13.142:733\$138
Accessorias	—	237:424\$314	—	226:972\$698	—	343:204\$267
Total geral	—	11.803:776\$755	—	11.654:747\$394	—	13.485:937\$405

Discriminação da despesa de custeio no triennio :

1926			
	Pessoal	Material	TOTAL
Administração	672:006\$785	34:434\$085	706.440\$870
Trafego	1.636:981\$241	202:620\$806	1.839:602\$047
Locomoção	2.679:608\$107	2.437:335\$867	5.116:943\$974
Via permanente	1.780:593\$858	602:203\$372	2.382:797\$230
Diversos e eventuaes	—	—	561.884\$926
Total	6.769:189\$991	3.276:594\$130	10.607:669\$047
1927			
Administração	883:138\$884	47:078\$420	930:217\$304
Trafego	2.044:252\$526	197:610\$439	2.241:862\$965
Locomoção	3.253:447\$083	2.895:970\$155	6.149:417\$238
Via permanente	2.510:422\$248	1.212:273\$388	3.722:693\$636
Diversos e eventuaes	—	—	667:918\$396
Total	8.691:260\$741	4.352:932\$402	13.712:111\$539
1928			
Administração	823:469\$007	133:140\$440	956:609\$447
Trafego	2.165:241\$347	268:867\$176	2.434:108\$523
Locomoção	3.296:227\$621	3.218:330\$022	6.514:557\$643
Via permanente	2.258:478\$822	1.574:272\$045	3.832:750\$867
Diversos e eventuaes	—	—	477:186\$618
Total	8.543:416\$797	5.194:609\$683	14.215:213\$098

Trafego

A companhia obteve do governo aprovação para a redução do preço de passagens nos trens suburbanos, até Matta de São João, creados em 1927, com o fim de evitar a affluencia de passageiros de suburbios nos trens de longo percurso, medida essa que produziu os desejados effeitos.

MOVIMENTO DOS TRENS NO TRIENNIO :

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-Km
Em serviço remunerado :						
Trens de passageiros	3.404	307.656	2.393	358.989	2.406	342.962
« mixtos	2.915	355.162	1.993	217.574	2.091	269.039
« de carga	6.153	711.934	6.794	808.541	5.913	754.316
Total dos trens remunerados	12.472	1.374.752	11.180	1.385.104	10.410	1.366.317
Em serviço não remunerado :						
Trens de passageiros	342	18.789	314	15.430	379	23.199
« de carga	3.291	235.430	2.813	209.331	2.717	193.001
« de lastro	1.366	68.304	1.297	70.373	1.530	95.367
Total dos trens não remunerados	4.999	322.523	4.424	295.134	4.626	311.567
Total geral	17.471	1.697.275	15.604	1.680.238	15.036	1.677.884

Movimento dos vehiculos no triennio:

	1926		1927		1928	
	N.º	Percorso - Km.	N.º	Percorso - Km.	N.º	Percorso - Km.
Em serviço remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	12.528	1.768.684	9.437	1.715.327	8.905	1.746.021
Carros de passageiros de 2a. classe .	9.590	1.124.359	8.412	1.062.525	9.164	1.168.215
Carros de passageiros mixtos .	1.369	81.587	179	10.064	168	12.387
Carros de correio e bagagem .	8.061	865.371	5.967	747.452	5.800	764.931
Vagões de animaes	10.773	1.337.519	8.089	1.080.475	7.105	941.318
« de mercadorias	54.642	5.743.664	60.321	6.586.830	54.118	6.002.200
Total em serviço remunerado .	96.963	10.921.184	92.405	11.202.673	85.260	10.635.082
Em serviço não remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	186	24.904	85	12.492	388	35.581
Carros de passageiros de 2a. classe .	349	17.437	311	9.646	365	12.271
Carros de passageiros mixtos .	7	1.017	197	6.585	134	4.214
Carros de correio e bagagem .	416	33.227	325	25.933	194	26.899
Vagões de mercadorias .	32.090	2.078.423	28.742	1.963.153	30.753	1.949.395
Total em serviço não remunerado .	33.048	2.155.008	29.660	2.017.809	31.834	2.028.260
Total geral .	130.011	13.076.192	122.065	13.220.482	117.094	12.663.342

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	N.º	Pass.-Km.	N.º	Pass.-Km	N.º	Pass.-Km
Passageiros de 1a. classe, pagando .	219.833	19.250.688	203.169	17.732.445	211.945	17.983.776
Passageiros de 1a. classe, gratis .	114.318	9.319.384	67.754	10.371.231	79.227	10.308.264
Passageiros de 1a. classe, total .	334.151	28.570.072	270.923	28.103.373	291.172	28.292.040
Passageiros de 2a. classe, pagando .	626.100	40.645.375	654.770	32.630.060	721.566	40.561.834
Passageiros de 2a. classe, gratis .	87.016	2.821.466	25.863	1.149.119	54.665	2.361.412
Passageiros de 2a. classe, total .	713.116	43.466.841	680.633	33.779.179	776.231	42.923.246
	Cabs.	Cabs.-km	Cabs.	Cabs.-km	Cabs.	Cabs.-km
Animaes, pagando .	66.433	13.774.792	41.468	9.078.266	42.675	9.797.283
« gratis .	1.020	124.557	42	3.942	490	70.624
« total .	67.453	13.899.349	41.510	9.082.208	43.165	9.867.907
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Bagagens e encomendas, pagando .	6.016	608.678	4.934	676.992	6.221	808.376
Bagagens e encomendas, gratis .	1.596	274.656	1.717	330.764	925	172.915
Bagagens e encomendas total	6.612	883.334	6.651	1.007.756	7.146	981.291

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km	Tons.	Tons.-km
Mercadorias, pagando	228.366	43.247.615	223.109	48.988.199	200.918	41.104.555
Mercadorias, gratis	234.304	22.548.469	215.569	25.763.163	197.213	17.180.048
« total	462.670	65.796.084	438.678	74.752.162	398.131	58.284.603
	N.	Palavras	N.	Palavras	N.	Palavras
Telegrammas, pagando	34.631	495.140	30.679	394.835	24.835	293.699
Telegrammas, gratis	291.746	8.204.783	258.145	7.833.096	208.782	5.059.760
« total	326.377	8.699.923	288.824	8.227.931	233.617	5.353.459

Especificação das principaes mercadorias transportadas:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.
Alcool e aguardente	1.313	339.286	1.705	432.399	1.394	359.626
Algodão	2.455	859.158	3.298	1.134.498	1.871	579.128
Arroz	972	332.972	1.755	670.831	1.454	518.535
Assucar	16.867	2.056.953	11.867	1.507.802	11.107	1.511.629
Batatas	21	4.702	25	5.330	36	6.579
Borracha.	345	183.056	496	282.081	140	63.475
Cacau	1	11	1	23	—	—
Castanha	10	1.179	13	1.540	6	773
Canna	1.799	28.381	1.723	23.249	345	2.424
Café	2.222	828.219	3.547	1.426.292	2.210	772.842
Carne	11.905	749.934	11.803	743.589	9.990	629.464
Côcos	112	10.244	85	7.055	123	13.845
Couros	1.447	578.478	2.314	990.594	2.865	1.238.097
Feijão	4.901	1.087.610	3.522	1.057.268	3.749	1.154.201
Fumo	3.206	497.138	5.845	971.287	4.105	624.662
Lenha	27.790	1.432.071	19.674	750.994	23.052	690.558
Madeiras	7.917	850.451	8.707	829.891	6.141	594.102
Milho	7.330	1.841.153	10.392	2.221.184	9.921	2.254.988
Minerios	6.011	2.750.222	2.034	620.370	22	11.514
Peltes	850	359.466	968	429.076	1.106	472.097
Sal	11.461	6.836.989	12.234	7.730.460	10.090	6.014.446
Tecidos nacionaes	2.339	843.500	2.681	977.352	2.205	818.028
Xarque	3.039	362.520	2.118	247.066	2.363	320.405
Outras	114.053	20.413.922	116.302	25.928.668	106.623	22.453.137
Total	228.366	43.247.615	323.109	48.988.999	200.918	41.404.555

Horarios.—Continuaram em vigor os horarios approvados por portaria de 19 de agosto de 1927 e inaugurados a 13 de Setembro daquelle anno.

Tarifas.—O governo autorizou a adopção provisoria, por um anno, das tarifas approvadas por portaria ministerial de 29 de maio de 1928, juntamente com o Regulamento Geral dos Transportes e Classificação Geral das Mercadorias, com as alterações até agora introduzidas e as taxas accessorias em vigor nas estradas filia-das á Contadoria Central Ferroviaria.

Diz o Chefe do 2º. Districto, engenheiro Pedro Gonçalves d'Almeida, em seu relatorio, que esta medida levantou grande numero de reclamações, algu-mas das quaes tiveram prompta solução, e que ainda não foi possivel formar juizo seguro sobre a applicação das novas tarifas, não só por ser muito curto o

tempo decorrido como tambem pela grande estiagem que vinha assolando toda a zona atravessada pela estrada, na occasião do seu parecer, facto este que, talvez, tenha concorrido, em parte, para a diminuição dos transportes effectuados no 2º semestre de 1928.

LOCOMOÇÃO

Relação do material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro de 1928:

	1926	1927	1928			Total
	Total	Total	Bom	Soffrivel	Mão	
Locomotivas communs .	113	112	46	30	6	82
« de manobras .	—	2	1	1	—	2
Carros de administração .	5	6	1	3	3	7
« restaurante .	9	9	2	3	4	9
« dormitorios .	6	6	2	2	2	6
Carros de passageiros de 1a. classe	54	53	17	10	5	32
« « « 2a. « .	79	77	19	12	5	36
« « « mixtos .	14	11	—	—	2	2
« « correio e bagagem .	46	45	11	8	11	30
Vagões para animaes .	226	225	42	30	4	76
« fechados para mercadorias .	503	490	159	112	29	300
« abertos « .	729	667	172	127	34	333
Automoveis de linha .	1	1	1	—	—	1
Trolles .	194	188	83	24	65	172
Guindastes .	—	3	—	3	—	3

O material julgado inservivel e para o qual foi solicitada baixa não faz parte deste quadro.

Percurso das locomotivas

	1926	1927	1928
	km.	km.	km.
Em serviço remunerado .	1.374.752	1.385.104	1.367.199
« « não remunerado:			
Trens de lastro .	68.304	70.373	101.793
Ditos diversos .	254.219	224.761	212.594
Locomotivas escoteiras .	55.730	54.964	55.967
« em manobras .	172.633	176.637	590.230
Total .	1.925.638	1.911.839	2.327.783

Officinas

Principaes serviços executados nas officinas em reparação de locomotivas, vehiculos e outros, com discriminação dos respectivos custos, durante o anno de 1928:

	Mão de obra	Material	TOTAL
Reparação de 81 locomotivas .	740:686\$962	596:237\$604	1.336:924\$566
« de 81 carros de passageiros .	227:770\$972	245:587\$441	473:358\$413
« de 407 vagões .	235:699\$557	375:363\$233	611:062\$790
Vistoria do material rodante .	151:377\$624	180:277\$646	331:655\$270
Conservação dos machinismos e ferramen- tas das officinas e depositos .	115:790\$335	85:306\$700	201:097\$035
Somma .	1.482:772\$624	1.471.325\$450	2.954:098\$074

Diz em seu relatório o engenheiro chefe do 2.º Districto :

«Os serviços da locomoção da Estrada de Ferro São Francisco e ramaes marcharam com regularidade durante o anno considerado.

E' satisfactoria a situação do material de tracção, estando organizados com methodo e ordem os trabalhos de conservação nos depositos.

Quanto ao material de transporte ainda não é boa a situação.

Estão concluidos os trabalhos de baixa do material inservivel em toda a réde, de accordo com a proposta approvada por esta Inspectoria por acto de 11 de fevereiro de 1927, subindo a 670 o numero de unidades julgadas imprestaveis, incluindo-se as da Estrada de Ferro Central da Bahia.

Tendo sido aceita a proposta da companhia para a acquisição de peças ainda serviveis do referido material, mediante o pagamento de 60 % do seu valor actual, foram aproveitadas peças de 393 vehiculos, na importancia de 158:270\$448, que a companhia já recolheu em parte à Delegacia Fiscal.»

VIA PERMANENTE

O estado geral da via permanente, com excepção do seu trecho principal e que constitue a linha tronco da Bahia a Alagoinhas, com 123 kilometros de extensão, póde ser classificado bom. Todavia, faz-se necessaria a substituição dos trilhos entre as estações de Jacuricy e Joazeiro, do km. 247 ao km. 452, cujo pouco peso (22 kilos) e gasto estão em contraste com o constante augmento da tonelagem do material de tracção ultimamente importado.

Outro tanto acontece com os trilhos de 25 kilos do trecho da linha tronco de Bahia a Alagoinhas, que não correspondem as necessidades do movimento actual.

Impõe-se tambem a substituição de trilhos entre Agua Comprida e Passagem, do ramal Centro Oeste, bem como à reconstrucção do referido trecho.

Principaes serviços realizados na conservação :

	1926	1927	1928
EDIFICIOS (reparações)	136	218	118
<i>Obras d'arte</i>	35	90	43
<i>Linha</i>			
Lastro de pedra MI	3.474	32.186	4.646
« de areia grossa ou cascalho MI	66.520	720.385	467.566
Reforço de aterro M ³	—	17.057	23.741
Dormentes substituidos Unidades	94.865	302.615	337.986
Trilhos substituidos MI	1.650	3.050	11.020
Grampos Unidades	—	—	8.343
Talas de junccão substituidas «	20.096	9.941	5.280
Parafusos de linha »	116.335	83.089	36.730
Tirefonds «	106.024	226.794	286.316
Postes telegraphicos de ferro «	640	1.495	720
Isoladores «	350	370	365
Alem do material acima, foram reempregados :			
Trilhos MI	17.720	6.480	10.720
Grampos Unidades	221.178	240.280	493.910
Tirefonds «	295.507	615.594	700.117
Parafusos de linha «	13.210	10.512	9.312
Talas de junccão «	2.631	3.024	3.380

ACCIDENTES OCCORRIDOS DURANTE O ANNO

Collisões	6
Descarrilamentos	260
Outros	84
Pessoas mortas	14
« feridas	48

Estrada de Ferro Central da Bahia e ramaes

BITOLA DE 1^m,00

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928:

Designação das linhas	kms.
Cachoeira a Feira de Sant'Anna	47,043
Conceição a Affligidos	22,126
Cachoeira a S. Felix (Ponte D. Pedro II)	0,960
São Felix a Contendas	380,133
Queimadinhos a Itaeté	33,599
Paraguassú a Itahyba	41,513
Total	525,372
Linhas de serviço e desvios	19,226

Resultados financeiros do trafego no triennio :

	1926	1927	1928
Receita	2.813:070\$981	3.246:071\$062	4.139:182\$214
Despesa de custeio	3.009:444\$375	3.671.616\$993	3.659:232\$121
Saldo ou deficit	196:373\$394	425:545\$931	479:950\$093
Coefficiente de trafego	106,98	113,11	88,40
Despesas accessorias	—	32:107\$550	—
Despesas totaes	3.009:444\$375	3.703:724\$543	3.659:232\$121

Discriminação da receita no triennio :

	1926		1927		1928	
	N.o	Receita	N.o	Receita	N.o	Receita
Passageiros de 1a. classe	54.605	305:320\$330	48.891	305:399\$855	46.892	342:366\$305
Passageiros de 2a. classe	135.130	314:840\$800	124.496	367:629\$635	132.020	322:763\$960
Bagagens e encomendas	1.922	95:704\$637	2.055	112:457\$924	1.755	131:477\$171
Mercadorias	55.565	1.801:163\$027	64.229	2.250:709\$905	62.149	2.746:797\$270
Animaes	7.210	43:324\$740	2.896	13:269\$233	6.245	56:276\$947
Telegrammas	7.685	18:403\$052	8.097	19:656\$079	7.419	26:149\$590
Diversos e eventuaes	—	121:870\$434	—	158:610\$093	—	331:466\$207
Total	—	2.700:627\$020	—	3.127:732\$724	—	3.957:297\$350
Accessorias	—	112:443\$961	—	118:338\$338	—	181:884\$864
Total geral	—	2.813:070\$981	—	3.246:071\$062	—	4.139.182\$214

	1926		1927		1928	
		Pessoal		Material		TOTAL
Administração		273:125\$101		13:966\$857		287:091\$958
Trafego		451:506\$213		53:364\$678		504:870\$891
Locomoção		669:390\$743		670:463\$190		1.339:853\$933
Via permanente		562:350\$795		194:990\$414		757:341\$209
Diversos e eventuaes		—		—		120:286\$384
Total		1.956:372\$852		932:785\$139		3.009:444\$375

Discriminação da receita no triennio:

1927			
Administração	335:651\$932	126:245\$419	461:897\$351
Trafego	594:173\$465	42:071\$554	636:245\$019
Locomoção	851:053\$645	651:229\$627	1.502:283\$272
Via permanente	764:139\$906	169:697\$362	933:837\$268
Diversos e eventuaes	—	—	137:354\$083
Total	2.545:018\$948	989:243\$962	3.671:616\$993
1928			
Administração	297:321\$014	23:747\$499	321:068\$513
Trafego	657:371\$743	65:609\$347	722:981\$090
Locomoção	801:351\$317	711:014\$803	1.512:366\$120
Via permanente	700:117\$446	289:083\$038	989:200\$484
Diversos e eventuaes	—	—	113:615\$914
Total	2.456:161\$520	1.089:454\$687	3.659:232\$121

Trafego

Consta do relatório do Engenheiro Chefe do Districto:

«Correram regularmente os serviços do trafego na Estrada de Ferro Central da Bahia.

Houve, em principios de julho, uma alteração de horarios, logo desaparecida, em virtude de protestos que surgiram de diferentes localidades, inclusive Conceição da Feira, São Gonçalo dos Campos e, principalmente, Feira de Sant'Anna, a mais prejudicada.

Attendidas essas reclamações pelo Districto, que tomou as providencias que julgou convenientes á solução do caso, cessaram ellas, voltando a Central ao seu regimen normal.

A entrada em vigor das novas tarifas, em julho, provocou um movimento geral contra as mesmas, tendo, notadamente, o commercio de São Felix assumido attitude de gréve contra a estrada.

Isso concorreu para que houvesse certa paralysação no transporte de carga, paralysação que pouco demorou, voltando dentro de poucos dias a se normalisarem taes transportes.

O movimento de passageiros nada soffreu com as novas tarifas, nenhuma reclamação tendo apparecido neste sentido».

Movimento dos trens no triennio:

	1926		1927		1928	
	N.o	Percurso-km	N.o	Percurso-km	N.o	Percurso-km
Em serviço remunerado:						
Trens de passageiros	1.217	175.708	391	112.673	783	136.135
« mixtos	802	36.190	2.013	97.407	1.829	91.284
« de carga	1.395	107.871	1.894	136.417	1.409	147.056
Total dos trens remunerados	3.414	319.769	4.298	346.497	4.021	374.475
Em serviço não remunerado:						
Trens de passageiros	47	5.568	10	1.130	49	7.246
« de carga	1.109	104.925	1.242	90.445	1.237	94.205
« de lastro	158	8.580	232	12.088	394	22.057
Total dos trens não remunerado	1.314	119.073	1.484	103.663	1.680	123.508
Total geral	4.728	438.842	5.782	450.160	5.701	497.983

Movimento dos vehiculos no triennio :

	1926		1927		1928	
	N.o	Percorso-km	N.o	Percorso-km	N.o	Percorso-km
Em serviço remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	2.383	225.694	2.406	202.206	2.322	224.399
Carros de passageiros de 2a. classe .	1.914	196.889	2.305	187.483	2.404	212.701
Carros mixtos para passageiros .	498	49.404	737	110.941	965	112.762
Carros de correio e bagagem .	2.126	225.493	2.714	235.717	2.946	264.473
Vagões de animaes	2.476	251.175	2.339	207.212	3.157	336.250
« de mercadorias	12.646	994.405	17.145	1.156.572	15.603	1.250.018
Total em serviço remunerado .	22.043	1.943.060	27.646	2.100.131	27.397	2.400.603
Em serviço não remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	102	9.866	24	2.926	112	16.703
Carros de passageiros de 2a. classe .	32	2.451	7	154	1	56
Carros mixtos para passageiros .	3	225	2	130	—	—
Carros de correio e bagagem .	269	25.502	126	8.710	180	20.134
Vagões de mercadorias .	9.317	840.679	11.287	773.556	11.754	810.933
Total em serviço não remunerado .	9.723	878.733	11.446	785.476	12.047	847.826
Total geral .	31.766	2.821.793	39.092	2.885.607	39.444	3.248.429

Transportes effectuados no triennio :

	1926		1927		1928	
	N.	Pass.—km	N.	Pass.—km	N.	Pass.—km
Passageiros de 1a. classe, pagando .	54.605	3.334.448	48.891	3.288.623	46.892	3.367.632
Passageiros de 1a. classe, gratis .	7.428	1.755.035	13.371	1.713.504	24.196	1.846.684
Passageiros de 1a. classe, total .	62.033	5.089.483	62.262	5.002.127	71.088	5.214.316
Passageiros de 2a. classe, pagando .	135.130	6.267.313	124.496	4.924.811	132.020	5.434.265
Passageiros de 2a. classe, gratis .	4.681	858.695	2.949	583.489	1.933	291.787
Passageiros de 2a. classe, total .	139.811	7.126.008	127.445	5.508.300	133.953	5.726.052
	Cab.	Cab. - km	Cab.	Cab.-km	Cab.	Cab. - km
Animaes, pagando .	7.210	993.102	2.896	199.001	6.245	1.251.362
« gratis .	48	6.019	53	3.157	58	7.499
« total .	7.258	999.121	2.949	202.158	6.303	1.258.861
	Tons.	Tons. - km	Tons.	Tons. - km	Tons.	Tons. - km
Bagagens e encomendas, pagando .	1.922	104.394	2.055	124.985	1.755	134.168
Bagagens e encom-						

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons. - Km	Tons.	Tons. - Km	Tons.	Tons. - Km
mendas, gratis	388	37.660	370	37.384	226	24.040
Bagagens e encomendas, total	2.310	142.054	2.425	162.369	1.981	158.208
Mercadorias, pagando	55.565	7.027.031	64.229	8.424.122	62.149	8.484.769
Mercadorias, gratis	61.094	5.992.400	83.198	7.507.965	69.420	5.747.143
Mercadorias, total	116.659	13.019.431	147.427	15.932.087	131.569	14.231.912
	Numero	Palavras	Numero	Palavras	Numero	Palavras
Telegrammas, pagando	7.685	96.684	8.097	105.673	7.419	90.635
Telegrammas, gratis	47.390	729.721	55.591	1.003.066	67.840	1.361.962
Telegrammas, total	55.075	826.405	63.688	1.108.739	75.259	1.452.597

Especificação das principais mercadorias transportadas:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.	Tons.	Tons.-km.
Alcool e aguardente	1.341	119.805	2.006	173.038	1.637	154.322
Algodão	442	151.343	320	107.277	304	110.121
Arroz	170	20.290	213	27.700	218	32.098
Assucar	1.884	240.585	1.725	206.171	1.575	216.550
Batatas	13	1.063	12	917	11	998
Borracha	2	481	1	97	1	259
Café	3.757	617.051	4.595	803.121	4.074	891.689
Cócos	39	4.431	31	4.020	28	3.601
Couros	714	111.616	961	165.254	1.335	304.681
Feijão	831	84.875	624	89.186	582	95.521
Fumo	13.104	751.257	18.069	1.246.830	15.381	928.915
Lenha	1.389	24.035	1.044	17.034	1.662	55.051
Madeiras	4.152	747.909	4.917	1.199.243	2.887	575.808
Milho	558	103.195	778	119.502	1.499	344.190
Minerios	—	—	1	66	1	24
Pelles	223	67.270	283	85.310	526	178.283
Sal	5.318	1.263.645	4.623	982.214	4.414	1.012.400
Tecidos nacionaes	1.392	308.702	1.514	330.507	1.429	374.387
Xarque	1.378	81.519	1.238	81.771	942	52.727
Outros	18.858	2.327.959	21.273	2.784.863	23.643	3.153.144
Total	55.565	7.027.031	64.229	8.424.122	62.149	8.484.769

Locomoção - Relação do material rodante e de tracção existente no ultimo triennio:

	1926	1927	1928			Total
	Total	Total	Bom	Soffrivel	Mão	
Locomotivas communs	31	30	16	9	5	30
Carros de administração	2	2	1	1	—	2
" restaurantes	2	2	3	—	—	3
Carros de passageiros de 1a. classe	21	25	6	6	—	12
" " " " 2a. " 	40	42	7	9	5	21
" " " mixtos	9	9	2	3	—	5
" " " correio e bagagem	16	18	5	7	—	12
Vagões para animaes	47	47	16	18	—	34
" fechados para mercadorias	190	197	72	86	5	163
" abertos " " 	155	157	72	82	1	155
Automoveis de linha	—	1	1	—	—	1
Trolles	49	52	10	15	34	59

O material considerado imprestavel não está incluído no quadro.

Percurso das locomotivas

Discriminação	1926	1927	1928
	km.	km.	km.
Em serviço remunerado	319.769	346.497	374.584
« « de lastro	8.580	12.088	24.303
Em outros serviços não remunerados	110.493	91.575	99.597
Escoteiras	4.404	3.625	7.493
Em manobras	44.779	45.703	198.646
Total	488 025	499.488	704.623

Officinas

Principaes serviços executados nas officinas em reparação de locomotivas, vehiculos e outros, com discriminação dos respectivos custos, durante o anno de 1928:

	Mão de obra	Material	TOTAL
Reparação de locomotivas	190:293\$786	164:325\$510	354:619\$296
« de carros de passageiros	61:294\$657	26:232\$608	87:527\$265
« de vagões	56:231\$474	75:983\$358	132:214\$832
Vistoria do material rodante	34:733\$480	34:613\$864	69:347\$344
Conservação dos machinismos e ferramen- tas das officinas e depositos	20:606\$934	21:012\$562	41:619\$496
Somma	363:160\$331	322.167\$902	685:328\$233

Consta do relatório do Chefe do 2º. Districto:

«Situadas á margem do rio Paraguassú, em cota muito baixa que as expõe ás enchentes desse rio, as officinas de São Felix, onde se repara todo o material rodante da Central da Bahia, desprovidas de machinismos modernos, não se acham aparelhadas para o fim a que se destinam. Em máo estado de conservação, com a cobertura de zinco ondulado toda rendilhada, constituem ellas uma verdadeira ameaça a saúde dos operarios, os quaes se vêm constangidos a trabalhar pisando um chão encharcado e com gotteiras por toda a parte, quando acontece chover.

Apesar das condições precarias dessas officinas, em 1928 foram reorganizados todos os seus serviços, de modo que a sua producção foi maior do que em 1927.

Reparações effectuadas	1927	1928	Diferença
Locomotivas	22	29	7
Carros	5	25	20
Vagões	59	146	87

Devido ao augmento de producção das officinas, já ha carros e vagões reparados, em reserva, nos abrigos de Conceição da Feira e Monte Cruzeiro».

Via permanente

E', em geral, satisfatorio o estado da via permanente da Central da Bahia, tendo sido feita a substituição, em maior escala, de dormentes e de outros materiaes.

Accidentes ocorridos durante o anno :

Natureza dos accidentes	}	Collisões	1
		Descarrilamentos	91

Dos accidentes resultaram uma pessoa morta e 5 feridas, 18 animaes alcançados e 4 trolles tambem alcançados pelos trens.

Principaes serviços realizados na conservação :

	1926	1927	1928
EDIFICIOS (reparação)	3	33	10
<i>Obras d'arte</i>	1	—	3
<i>Linha</i>			
Lastro de pedra MI	—	—	426
« de areia grossa ou cascalho MI	29.295	206.221	180.632
Reforço de aterros M ³	—	43.470	13.839
Dormentes substituidos Unidade	67.235	69.895	85.291
Trilhos substituidos MI	120	20	2.320
Grampos Unidade	3.040	30.743	—
Talas de junção substituidas «	328	179	464
Parafusos de linha »	12.956	20.819	9.697
Tirefonds «	34.367	36.180	27.322
Isoladores «	—	80	70
Alem do material acima, foram reempregados :			
Trilhos MI	1.120	740	3.570
Grampos Unidade	109.457	75.651	97.381
Parafusos de linha «	8.400	2.746	9.864
Tirefonds «	111.415	141.377	229.666
Talas de junção «	470	166	775

Estrada de Ferro Bahia e Minas

BITOLA de 1^m,00

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1928:

Designação das linhas	Kilometros
Ponta d'Areia a Queixada	512,478
Ramal de Caravellas	5,000
Total	<u>517,478</u>

Resultados financeiros do trafego no triennio:

	1926	1927	1928
Receita	2.643:892\$088	3.540:572\$529	4.052:082\$807
Despesa de custeio	3.435:722\$734	3.504:546\$022	4.606:241\$933
Saldo ou deficit	791:830\$646	36:026\$507	554:159\$126
Coefficiente de tra- fego	129,95	98,98	113,68

Discriminação da receita no triennio:

	1926		1927		1928	
	N.º	Receita	N.º	Receita	N.º	Receita
Passageiros de 1a. classe	77.052	310:509\$700	119.894	433:380\$400	106.463	464:462\$200
Passageiros de 2a. classe						
Bagagens e encomendas .	348	32:918\$783	547	51:095\$874	435	51:726\$878
Animaes .	3.497	24:453\$200	5.204	32:491\$700	4.133	23:246\$080
Mercadorias .	49.279	2.005:513\$470	60.241	2.734:404\$026	60.173	2.945:164\$472
Telegrammas .	15.593	46:589\$400	16.632	51:515\$400	20.180	52:795\$500
Diversos e eventuaes .	—	141:286\$647	—	120:353\$120	—	377:703\$820
Total .	—	2.561:271\$200	—	3.423:240\$520	—	3.915:098\$950
Accessorias .	—	82:620\$888	—	117:332\$009	—	176:983\$857
Total geral .	—	2.643:892\$088	—	3.540:572\$529	—	4.052.082\$807

Discriminação da despesa de custeio no triennio:

	1926	1927	1928
Administração .	644:777\$747	545:267\$937	785:303\$376
Trafego .	462:359\$195	501:408\$834	598:082\$290
Locomoção .	1.071:846\$749	1.196:668\$892	1.620:022\$134
Via permanente .	1.256:739\$043	1.261:200\$359	1.602:834\$133
Total .	3.435:722\$734	3.504:546\$022	4.606:241\$933

Trafego

Durante o anno o trafego foi duas vezes interrompido, parcialmente, entre 10 e 19 de janeiro devido a grandes enchentes, e entre 5 e 11 de julho por terem sido damnificados diversos pontos da linha, quando entraram em vigor as actuaes tarifas.

Em 10 de agosto foram inaugurados novos horarios estabelecendo trens directos entre Ponta d'Areia e Theophilo Ottoni, os quaes estão correndo regularmente.

MOVIMENTO DOS TRENS:

	1926		1927		1928	
	N.º	Percurso-km	N.º	Percurso-km	N.º	Percurso-km
Em serviço remunerado:						
Trens de passageiros	687	110.740	2.273	140.185	3.244	134.939
« de carga .	1.977	173.622	1.550	187.007	1.802	214.080
Total dos trens remunerados .	2.664	284.362	3.823	327.192	5.046	349.019
Em serviço não remunerado:						
Trens de carga	510	34.212	579	30.126	1.382	35.445
« de lastro .	8.511	31.252	1.549	18.334	751	21.538
Total dos trens não remunerados .	9.021	65.464	2.128	48.460	2.133	56.983
Total geral .	11.685	349.826	5.951	375.652	7.179	406.002

Movimento dos vehiculos :

	1926		1927		1928	
	N.o	Percorso-km	N.o	Percorso-km	N.o	Percorso-km
Em serviço remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	1.290	226.227	4.751	301.979	6.555	331.089
Carros de passageiros de 2a. classe .						
Carros mixtos						
Carros de correio e bagagem .	457	98.463	845	114.466	888	118.690
Vagões de animaes	483	101.446	851	115.564	806	115.483
« de mercadorias	13.109	1.258.202	12.402	1.475.311	13.295	1.491.760
Total em serviço remunerado .	15.339	1.684.338	18.849	2.007.320	21.544	2.057.022
Em serviço não remunerado:						
Carros de passageiros de 1a. classe .	125	12.813	337	23.191	1.520	22.086
Carros de passageiros de 2a. classe .						
Carros mixtos						
Carros de correio e bagagem .	4	335	87	6.679	34	204
Vagões de animaes	2	140	—	—	36	226
Vagões de mercadorias .	3.654	256.225	3.913	260.700	3.913	221.051
Vagões de lastro .	14.281	65.302	4.309	41.065	1.905	59.870
Total em serviço não remunerado .	18.066	334.815	8.646	331.635	7.408	303.437
Total geral .	33.405	2.019.353	27.495	2.338.955	28.952	2.360.459

Transportes effectuados no triennio :

	1926		1927		1928	
	N.	Pass.—km	N.	Pass.—km	N.	Pass.—km
Passageiros de 1a. classe, pagando .	29.456	1.779.342	38.979	2.135.619	38.079	2.135.619
Passageiros de 1a. classe, gratis .	608	106.185	3.680	285.262	771	139.277
Passageiros de 1a. classe, total .	30.064	1.885.527	42.659	2.420.881	39.750	2.274.896
Passageiros de 2a. classe, pagando .	47.596	9.608.326	67.484	3.618.195	67.484	3.618.195
Passageiros de 2a. classe, gratis .	948	109.183	9.751	650.241	1.168	150.058
Passageiros de 2a. classe, total .	48.544	2.717.509	77.235	4.268.436	68.652	3.768.253
Animaes, pagando .	3.497	378.000	5.204	517.341	4.133	391.578
« gratis .	59	7.606	1.071	16.749	74	9.169
« total .	3.556	385.606	6.275	534.090	4.207	400.747
	Tons.	Tons. - km	Tons.	Tons. - km	Tons.	Tons. - km
Bagagens e encomendas, pagando .	348	42.864	547	62.743	435	54.331
Bagagens e encom-						

Transportes effectuados no triennio:

	1926		1927		1928	
	Tons.	Tons. - Km	Tons.	Tons. - Km	Tons.	Tons. - Km
mendas, gratis	94	17.544	121	23.716	132	24.480
Bagagens e encomendas, total	442	60.408	668	86.459	567	78.811
Mercadorias, pagando	49.279	11.590.530	60.241	13.789.132	60.173	14.064.395
« gratis	81.505	3.920.355	52.439	3.164.312	47.079	2.807.437
« total	130.784	15.510.885	112.680	16.953.444	107.252	16.871.832
	N.	Palavras	N.	Palavras	N.	Palavras
Telegrammas, pagando	15.593	192.039	16.632	202.620	20.180	337.398
« gratis	—	—	12.901	391.038	14.878	592.405
« total	15.593	192.039	29.533	593.658	35.058	729.803

Especificação das principais mercadorias transportadas:

	1928	
	Tons.	Tons.-km
Alcool e aguardente	185	31.693
Algodão	9	4.359
Arroz	849	235.321
Assucar	309	88.711
Batatas	22	4.447
Café	11.367	3.715.092
Couros	219	53.879
Feijão	447	107.944
Fumo	50	9.062
Madeiras	29.420	4.809.748
Milho	69	7.130
Sal	3.943	1.358.119
Tecidos	583	215.470
Varque	195	28.530
Diversos de importação	7.586	2.717.988
« « exportação	4.920	676.922
Total	60.173	14.064.395

LOCOMOÇÃO

Relação do material rodante e de tracção existente no ultimo triennio

	1926	1927	1928			
	Total	Total	Bom	Em reparo	Aguardando reparo	Total
Locomotivas	21	24	16	2	6	24
Carros de passageiros de 1a. classe	7	7	6	—	1	7
« « » de 2a. «	7	7	6	1	—	7
« de correio e bagagem	3	3	3	—	—	3
« « inspecção	1	1	1	—	—	1
Vagões de animaes	10	10	4	—	6	10
« de mercadorias	66	66	41	4	21	66
« de inflammaveis	3	3	—	—	3	3
« de bordas altas	12	12	7	—	5	12
« plataformas	95	95	63	2	30	95
Automoveis de linha	—	3	2	1	—	3

Percurso das locomotivas

	Kms.
Em serviço remunerado	349,019
« « de lastro	21,538
« outros serviços não remunerados	35,445
Escoteiras	6,143
Em manobras	46,211
Total	458,356

Officinas

Principaes serviços executados nas officinas, em reparação de locomotivas e vehiculos, durante o anno de 1928 :

Designação	Reparações			Total
	Geraes	Medias	Pequenas	
Locomotivas	5	6	14	25
Carros de passageiros de 1a. classe	2	1	5	8
« » « 2a. «	1	1	—	2
« « correio e bagagem	1	—	3	4
Vagões de animaes	1	1	5	7
« de mercadorias	2	6	11	19
« de bordas altas	—	1	7	8
« plataformas	—	6	14	20
Automoveis de linha	1	2	14	17

Via permanente

A conservação da linha foi regular, durante o anno, notadamente no trecho entre Theophilo Ottoni e Queixada, que apresenta a parte mais pesada da linha (kms. 376 a 512).

Foram feitos ligeiros reparos e pintura em estações e casas de agentes, e substituição de vigas em diversas pontes do trecho bahiano, inclusive na ponte provisoria, de 100 metros sobre o rio Mucury.

Afim de melhorar as condições da via permanente, é necessario o augmento do numero de dormentes por kilometro, o lastramento do leito, em grande extensão, com pedra britada, e, como medida urgente, a substituição dos antigos trilhos de 18 kilos por metro corrente, entre os kilometros 283 e 313.

Trabalhos executados e materiaes substituidos :

Roçada (extensão de linha) Ml	477,452
Capim idem	« 1,516,084
Nivelamento idem	« 518,982
Valletas novas	« 23,348
« limpas	« 311,769
Esgotos novos	« 56,895
« limpos	« 143,527
Lastro de pedra	M ³ 2,192
« de terra	« 140,843
Dormentes reempregados N ^o	350,192
« substituidos	« 84,000
Trilhos substituidos	« 363
Chapas de junção	« 875
Parafusos novos	« 31,123
Tirefonds «	« 137,856
Postes «	« 26
Isoladores «	« 816

CONSTRUÇÃO

A parte em construção comprehende o trecho Gravatá-Arassuahy, com 16km,600 de extensão, cujos estudos definitivos foram approvados pelos decretos ns. 10.315, de 2 de julho de 1913, e 9.615, de 13 de junho de 1912.

As medições provisórias dos trabalhos realizados durante o anno de 1928 importaram em 2.391:742\$924, e o volume excavado foi de 189.744m³,128.

A extensão total de leito preparado é de 31km,077 dos quaes 19km,820 sem interrupção. Além do trecho em construção ha ainda a extensão de 2km,743, a partir do eixo da estação de Queixada, com trilhos assentados, que, sommada á de leito prompto para receber trilhos, perfaz o total de 22km,563 em condições de poder ser em breve entregue ao trafego. A primeira estação a inaugurar fica a 19,833 da de Quixada, ultima em trafego, já tendo concluidos a esplanada e o triangulo de reversão, faltando somente a construção do edificio.

Foram construidas durante o anno considerado as seguintes obras d'arte:

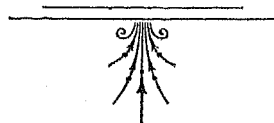
Bueiros abertos	6
Ditos capeados simples	6
Ditos capeados, duplo	1
Passagem de nivel	1
Ditas inferiores	7
Pontilhão aberto	1
Ponte de 10 metros de vão	1
Muros de arrimo	9

Acha-se tambem concluido o primeiro grupo de casas de turmas de conserva.

Acham-se em construção um pontilhão de 3 metros de vão e dois muros de arrimo.

Situação do trecho em construção em 31 de dezembro de 1928:

	km
Leito com trilhos assentados (do trecho anterior)	2,743
« prompto para receber trilhos	19,820
« com solução de continuidade, mas com obras concluidas	11,257
Trecho em construção adeantada	8,923
« locado	21,600
Total	<u>64,343</u>



delivered and sh. amount

Estrada de Ferro Maricá (PROLONGAMENTO)

(Estado do Rio de Janeiro)

Arrendataria: — «Compagnie Générale des Chemins de Fer des États Unis du Bréoil.»

E' de 7 de julho de 1910 o contracto de arrendamento do trecho federal em trafego, da Estação Nilo Peçanha a Iguaba Grande, que constitue o prolongamento da linha de concessão estadual que parte da Estação das Neves, em Nictheroy.

Extensão em trafego :

	km.
De Nilo Peçanha a Iguaba Grande	65,180
Desvios e linhas de serviço	2,303

A continuação do prolongamento, cujos estudos definitivos na extensão de 24,km760 foram approvados pelo decreto n. 17.456, de 6 de outubro de 1926, deverá levar a linha até a cidade de Cabo-Frio, não tendo sido ainda iniciada a construcção.

Resultados financeiros do trafego da linha federal no ultimo triennio :

	1926	1927	1928
Receita	302:169\$180	418:855\$344	436:980\$590
Despeza de custeio	663:041\$584	632:445\$572	543:599\$697
Deficit	360:872\$404	213:590\$228	106:619\$107
Coefficiente de trafego	220,35	150,99	124,39
Quota de arrendamento	24:585\$340	52:569\$870	57:101\$130
Quota de fiscalização	12:000\$000	12:000\$000	12:000\$000
Despeza total	699:627\$424	697:015\$442	612:700\$827

Discriminação comparada da receita :

Passageiros	108:835\$500	139:974\$200	448:565\$600
» de 1. ^a classe	56:092\$500		64:932\$200
» de 2. ^a classe	52:743\$500		83:633\$400
Animaes	4:362\$600	4:928\$100	5:390\$900
Bagagens e encomendas	66:246\$200	81:611\$800	90:081\$700
Mercadorias	99:521\$500	114:439\$600	120:166\$700
Telegrammas	168\$200	206\$900	205\$400
Armazenagens	1:585\$300	1:826\$500	1:701\$900
Diversos e eventuaes	20:400\$300	74:855\$900	69:902\$600
Receitas accessorias	1:049\$580	1:012\$344	965\$790

Discriminação do custeio :

	1926	Pessoal	Material	TOTAL
Adminstração	33:000\$000		3:559\$810	36:559\$819
Telegrapho ou telephone	51:731\$300		13:288\$200	65:019\$505
Trafego	61:906\$300		102:309\$543	164:215\$843
Locomoção	137:964\$250		238:423\$325	376:887\$575
Via Permanente	2:525\$000		1:481\$502	4:006\$502
Diversos	15:765\$000			
Totales	287:126\$850	359:062\$394	663:541\$584	663:541\$584

Discriminação do custeio :

	Pessoal	Material	TOTAL
1927			
Administração	48:488\$150	2:596\$707	51:084\$857
Telegrapho ou telephone	54:418\$200	15:830\$246	70:248\$446
Trafego	61:769\$600	109:960\$174	171:729\$774
Locomoção	139:759\$300	194:198\$794	333:958\$094
Via permanente	2:482\$000	2:942\$401	5:424\$401
Totaes	306:917\$250	325:528\$322	632:445\$572
1928			
Administração	29:522\$650	20:288\$765	49:811\$415
Telegrapho ou telephone	3:251\$000	1:248\$700	4:499\$700
Trafego	54:117\$000	13:474\$047	67:591\$047
Locomoção	61:364\$816	120:035\$374	181:400\$190
Via permanente	123:875\$800	116:421\$545	240:297\$345
Totaes	272:131\$266	271:468\$431	543:599\$697

TRAFEGO

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
<i>Movimento de trens :</i>						
Em serviço remunerado :						
trens de passageiros	2	132	5	319	4	311
» mixtos	730	48.180	869	61.140	731	52.771
» de cargas	156	10.296	40	2.682	327	22.812
Total dos trens remunera-						
dos	888	58.608	914	64.141	1.062	75.894
Em serviço não remunerado :						
trens de lastro	36	3.147	30	2.503	39	2.415
» especiaes de						
passageiros					1	108
trens de carga					1	71
Total dos trens não re-						
munerados	36	3.147	30	2.503	41	2.594
Total geral	924	61.755	944	66.644	1.103	78.488

Movimento de vehiculos:

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km	Nº.	Percurso-km
Em serviço remunerado :						
Carros de passageiros de						
1ª. classe	397	52.296				
Carros de passageiros de						
2ª. classe	356	48.800				
Carros mixtos, passageiros			2 555	163.256	2.716	175.598
» correio e bagagem	1.025	50.182	1.670	67.588	543	28.530
vagões de animaes	1.306	49.632	1.040	59.084	1.021	69.195
» mercadorias fe-						
chados	814	43.885	1.960	79.309	2.240	117.779
vagões de mercadorias a-						
bertos	419	21.931				
Total	4.317	264.690	7.225	370.237	6.520	391.102

Movimento de vehiculos:

Em serviço não remunerado :	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.	N.º	Percurso - Km.
Carros especiaes						
» de passageiros de 1ª. classe	24	1.584	25	1.584	1	108
Carros passageiros mixtos vagões de mercadorias	2	264				
» » » em serviço de lastro	75	9.552				
Total			186	7.547	406	19.975
Total	101	11.400	211	7.131	407	20.083
Total geral	4.418	276.096	7.436	388.368	6.927	411.185

Transportes realizados no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
<i>Passageiros :</i>						
	N.º	Passag. km.	N.º	Passag. km.	N.º	Passag. km.
Serviço remunerado	52.882	1.819.090	53.176	1.930.239	58.846	2.250.763
Serviço não remunerado :	547	18.597	2.897	134.654	446	20.036
Totaes	53.429	1.837.687	56.073	2.064.893	59.292	2.270.799
<i>Animaes :</i>						
	N.º	Cabeça km.	N.º	Cabeça km.	N.º	Cabeça km.
Serviço remunerado	3.979	153.854	3.369	132.030	3.632	144.941
Serviço não remunerado	7	204	2	130	2	65
Totaes	3.986	154.058	3.371	132.160	3.634	145.006
<i>Bagagens e encomendas</i>						
	N. de tons.	Tons. km.	N. de tons.	Tons. km.	N. de tons.	Tons. km.
Serviço remunerado	4.396	201.416	4.093	186.203	3.924	187.932
Serviço não remunerado	39	1.214	69	3.522	27	1.101
Totaes	4.435	202.630	4.162	189.725	3.951	189.033
<i>Mercadorias :</i>						
	N.	Palavras	N.	Palavras	N.	Palavras
Serviço remunerado	18.630	789.051	14.907	698.495	7.619	374.684
Serviço não remunerado	2.732	78.274	4.440	136.781	2.487	63.529
Totaes	21.363	867.325	19.347	835.276	10.106	438.213
<i>Telegrammas :</i>						
	N.	Palavras	N.	Palavras	N.	Palavras
Serviço remunerado	875	10.720	1809	17.281	546	5.098

Resumo dos transportes effectuados :

		1926	1927	1928
Passageiros	Numero	53.429	56.073	59.292
Passageiros-kilometro	»	1.837.687	2.064.893	2.270.799
Animaes	»	3.986	3.371	3.634
»	Cab. km.	154.058	132.160	145.006
Bagagens e encomendas	Tons.	4.435	4.162	3.951
» » »	Tons.-km.	202.630	189.725	189.033
Mercadorias	Tons.	21.363	19.347	10.106
»	Tons.-km.	867.325	835.276	438.213
Telegrammas	Numero	875	1.809	546
»	Palavras	10.720	17.281	5.098

Locomoção

Relação do material rodante existente em 31 de dezembro de 1928 :

	1927		1928	
	Bom	Máo	Bom	Máo
Locomotivas communs	5	1	5	1
Carros de 2ª. classe	1	—	1	—
« mixtos	2	—	2	—
» Carros correio e bagagem	2	—	2	—
Vagões para animaes	6	—	6	—
» fechados para mercadorias	50	—	50	—
» abertos para mercadorias	8	—	8	—
» especiaes para inflammaveis	2	—	2	—
» de lastro	4	—	4	—

Percurso das locomotivas:

	1927	1928
	kms.	kms.
Em serviço remunerado	64.141	75.894
» » não remunerado	2.503	2.697
Total	66.644	78.591

Consumo de combustivel, lubrificante e estopa com as locomotivas, vehiculos e officinas :

		1927	1928
Carvão estrangeiro	tons.	898	640
Lenha	m3.	4.458	3.222
Oleo	lt.	2.990	2.879
Graxa	kg.	932	370
Estopa	«	562	359

Via permanente

Consistiu o principal serviço de conservação da linha em substituição de 14.225 dormentes, tendo-se empregado 19.644 grampos, 1.746 parafusos e 30 trilhos novos.



RÊDE SUL MINEIRA

Rêde Sul Mineira (Minas Geraes, São Paulo e Rio de Janeiro)

ARRENDATARIO : o Estado de Minas Geraes

Constituida pelas linhas ferreas principaes : Cruzeiro a Tuyuty, Soledade a Sapucahy e Soledade á Barra do Pirahy e pelos ramaes de Itajubá, Piranguinho, Tres Corações, Campanha, Alfenas e Barra, achou-se durante 1928 a Rêde de Viação Sul Mineira arrendada ao Estado de Minas Geraes em virtude do contracto de 6 de abril de 1922, autorizado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março do mesmo anno.

Para effectuar esse contracto de arrendamento, o governo por decreto n. 14.598 A de 31 de dezembro de 1920, rescindiu o contracto de 2 de janeiro de 1910 celebrado entre a União e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras e resolveu encampar e incorporar immediatamente ao dominio federal a Estrada de Ferro Sapucahy e o ramal de Piranguinho a Paraisopolis, linhas que estavam arrendadas á referida companhia.

Ficou estabelecido no referido contracto:

a) Contribuir o arrendatario, semestralmente, até trinta dias após o encerramento da respectiva tomada de contas, com a quota de arrendamento correspondente á metade da renda liquida do trafego.

b) Pagar ao Thesouro Nacional, em prestações semestraes adeantadas, a quota de fiscalização, á razão de sessenta contos annuaes.

c) Realizar, por conta propria, nas linhas então em trafego, os melhoramentos necessarios e a aquisição de material rodante, despendendo para isso, em media, até a quantia de quatorze contos de réis por kilometro das linhas consideradas.

d) O prazo de Arrendamento deve terminar a 31 de dezembro de 1950, podendo, entretanto, ser prorogado, se assim o resolverem as partes contractantes.

Extensão das linhas em trafego em 31 de dezembro de 1928

Linhas principaes :

	km.
Cruzeiro a Tuyuty	360.435
Soledade a Sapucahy	269.529
Soledade a Barra do Pirahy	285,030
SOMMA	914.994

Ramaes :

	km.
Ramal de Freitas a Campanha	85.970
» « Tres Corações a Lavras	95,022
» » Gaspar Lopes a Alfenas	7,578
« » Alfenas a Machado	40,507
» » Espera a Tres Pontas	20.000
» » Itajubá a Delphim Moreira	35.700
» « Piranguinho a Paraisopolis	51.998
» » Barra do Pirahy a Passa Tres	40.782
SOMMA	377.557
Total geral em trafego	1.292.551

A 14 de abril do anno findo foi entregue ao trafego o trecho de Cayana a Machado, com 15km,590 no ramal de Alfenas a Machado, que constituia a E. F. Machadense, de concessão estadual, cujo trafego, em caracter provisório, está sendo feito pela Rêde Sul Mineira, aguardando a aprovação do convenio de incorporação da mesma ao trafego da rêde federal.

A E. F. Trespontana, formada pelo ramal de Espera a Tres Pontas, foi incorporada a dita rêde por ter sido approvedo pelo Sr. Ministro o convenio respectivo firmado entre os representantes da rêde ferrea e a referida estrada.

Resultado financeiro do trafego nos tres ultimos annos :

	1926	1927	1928
Receita propria	14.674:026\$807	16.165:363\$336	17.252:299\$272
Despeza de custeio	17.655:492\$370	22.335:490\$348	20.104:879\$290
Deficit	2.981:465\$563	6.170:127\$012	2.852:580\$018
Coeficiente de trafego	120,32	138,17	116,60
Receita accessoria	423.574\$206	652:470\$987	758:440\$527
Despeza accessoria	498.052\$484	616:217\$464	736:247\$633
Quota de fiscalisação	60:000\$000	60:000\$000	60:000\$000
Receita total	15.097:601\$013	16.817:834\$323	18.010:739\$799
Despeza total	18.213:544\$854	23.011:707\$812	20.901:126\$923
Discriminação da receita :			
Passageiro 1ª. classe	1.628:644\$850	1.751:192\$900	1.878:680\$900
Ditos de 2ª. classe	1.674:136\$700	2.026:916\$000	2.174:228\$500
Total	3.302:781\$550	3.778:108\$900	4.052:909\$400
Bagagens e encomendas	1.647:320\$933	1.626:564\$100	1.599:728\$925
Animaas :			
Equideos e muares	6:874\$950	5:536\$200	6:453\$900
Bovinos	664:428\$800	782:060\$100	887:294\$250
Suinos e outros	222:373\$850	287:124\$300	251:051\$550
Total	893:677\$600	1.074:720\$600	1.144:799\$700
Mercadorias :			
Alcool e aguardente	49:155\$400	41:716\$600	32:854\$400
Algodão	19:984\$000	25:197\$200	24:957\$800
Arroz	146:516\$400	163:300\$300	129:182\$900
Assucar	690:647\$400	620:216\$600	619:233\$300
Batatas	60:372\$100	61:114\$600	53:173\$100
Agua mineral	226:596\$300	241:525\$800	241:092\$600
Cal	46:928\$400	79:864\$500	82:122\$000
Café	2.290:394\$400	3.199:913\$100	2.710:689\$900
Canna	—	—	2:888\$500
Cannas conservadas	5:791\$700	10:357\$600	6:668\$900
Carvão	6:942\$300	1:516\$500	85:476\$400
Couros	—	7:415\$900	11:384\$500
Feijão	91:728\$350	88:714\$900	110:551\$600
Fumo	124:808\$400	85:246\$100	107:077\$600
Lenha	8:593\$400	8:719\$800	25:605\$500
Madeiras	76:493\$900	51:693\$900	74:785\$000
Milho	18:759\$800	13:294\$600	23:175\$000
Sal	132:974\$100	178:066\$900	166:066\$800
Tecidos	67:508\$200	97:144\$800	75:053\$600
Xarque	30:595\$300	14:734\$200	12:185\$000
Diversas	3.887:872\$584	4.318:019\$538	5.075:330\$325
Total	7.982:662\$434	9.307:773\$438	9.669:554\$725
Telegrammas	96:939\$974	93:993\$138	71:299\$775
Receitas diversas	710:004\$916	232:712\$960	714:006\$747
Receitas accessorias	423:574\$206	652:470\$987	500:081\$027
Adicional de 10 %	—	—	258:359\$500
Receita total	15.097:601\$000	16.817:834\$323	18.010:739\$799

Comquanto a renda do transporte de mercadorias em 1928 fosse pouco mais elevada que a de 1927, soffreu grande depressão a do café, cerca de 500 contos a menos.

A receita propria, porém, não levando em conta as accessorias, foi no anno findo, superior de 1.086:935\$936 á de 1927.

Discriminação do custeio

Anno de 1926

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	440:336\$050	46.211\$432	486:547\$482
Trafego	1.798:907\$700	181:164\$097	1.980 071\$797
Locomoção	2.750:918\$900	5.632:228\$420	8.383:147\$320
Via permanente	2.806:025\$800	3.276:950\$705	6.082:976\$505
Diversas e eventuaes	—	—	722:749\$266
Total	7.796:188\$450	9:136:554\$654	17.655:492\$370
Despezas accessorias	—	—	558:052\$484
Despezas totaes	—	—	18.213:544\$854

Anno de 1927

Administração	531:943\$062	55:117\$612	587:060\$674
Trafego	2.144:378\$660	553:284\$081	2.697:662\$741
Locomoção	3.188:426\$600	8.350:038\$044	11.538:464\$644
Via permanente	3.080:321\$420	3.471:061\$549	6.551:382\$969
Diversas e eventuaes	—	—	960:919\$320
Total de custeio	8.945:069\$742	12.429:301\$286	22.335:490\$348
Despezas accessorias	—	—	676:217\$464
Despezas totaes	—	—	23.011:707\$812

Anno de 1928

Administração	600:051\$800	69:294\$563	669:346\$363
Trafego	2.616:706\$000	242:120\$545	2.858:826\$545
Locomoção	3.252:070\$300	7.209:301\$535	10.461:371\$835
Via permanente	2.358:398\$474	3.175:318\$952	5.533:717\$426
Diversas e eventuaes	—	—	581:617\$121
Total de custeio	8.827:226\$574	10.696:035\$595	20:104:879\$290
Despezas accessorias	—	—	796:247\$633
Despezas totaes	—	—	20.901:126\$923

A despeza relativa a 1928 está sujeita a correcção na tomada de contas.

Tendo diminuido de 2.230:611\$058 a despeza de custeio no anno findo, em relação a de 1927, e tendo augmentado, como já observamos a receita nesse mesmo anno de 1.086:935\$936, a somma dessas duas parcelas deu lugar á reduccão do deficit no anno de 1928, ficando assim expresso :

6.170:127\$012 (deficit de 1927) — (2.330:611\$058) + 1.086:935\$936 = 2.852:580\$018 (deficit do anno de 1928).

Trafego

Movimento dos trens.—No quadro seguinte estão especificados os trens com os respectivos percursos em serviço remunerado e não remunerado, tudo relativo ao ultimo triennio.

Movimento dos trens no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso km.	Nº.	Percurso km.	Nº.	Percurso km.
Em serviço remunerado :						
Trens de passageiros	8.905	687.787	6.547	1.118.321	5.810	992.690
» mixtos	10.065	626.502	7.360	309.027	9.683	483.371
» de carga	12.502	793.262	8.950	763.329	7.167	595.844
Total do serviço de trens remunerados	31.472	2.107.451	22.857	2.190.677	22.660	2.071.905
Em serviço não remunerado :						
Trens de passageiros	—	—	—	—	582	48.156
» » carga	4.232	292.719	3.706	184.406	3.647	140.036
» » lastro	5.901	258.857	4.922	199.363	6.498	284.132
Total do serviço de trens não remunerados	10.133	551.576	8.628	383.769	10.727	472.324
Total geral	41.605	2.659.127	31.485	2.574.446	33.387	2.544.229

Observação.—Nos trens de carga em serviço não remunerado estão incluídos os trens de socorro, os de lenha, de inspecção e os de pagamento.

Movimento dos vehiculos no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
	Nº.	Percurso km.	Nº.	Percurso km.	Nº.	Percurso km.
Em serviço remunerado :						
Carros de passageiros de 1ª classe	24.170	1.494.718	20.154	1.948.582	13.884	1.898.710
Carros de passageiros de 2ª classe	15.287	1.052.174	15.332	1.388.328	10.244	1.447.008
Carros mixtos	7.579	425.160	4.047	332.182	3.535	355.641
» de correio e bagagem	20.884	1.377.343	16.164	1.432.751	11.988	1.593.416
Vagões de animaes	46.480	2.651.584	29.031	3.324.002	23.189	3.044.680
» » mercadorias	68.890	3.826.964	61.594	3.902.063	56.979	3.788.081
Total de serviço de vehiculos não remunerados	183.290	10.827.943	146.322	12.327.908	119.819	12.127.536
Em serviço não remunerado :						
Carros de passageiros de 1ª classe	746	147.312	884	74.535	690	62.446
Vagões de mercadorias	32.000	1.215.372	22.423	904.896	3.657	127.642
» » lastro	3.097	204.802	2.999	130.909	17.752	581.229
Total de serviço de vehiculos não remunerados	35.843	1.567.486	26.306	1.110.340	22.099	771.317
Total geral	219.133	12.395.429	172.628	13.438.248	141.918	12.898.853

Transportes effectuados no ultimo triennio :

	1926		1927		1928	
	1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe
Passageiros :						
Transportes remunerados	299.191	678.795	326.858	815.204	331.720	839.328
Não remunerados	3.600	9.531	3.518	9.907	3.857	14.676
Total	302.791	688.326	330.376	825.111	335.577	854.004
Passageiros-km	18.775.848	29.720.118	20.375.141	36.937.543	20.745.120	38.387.198
Animaes :	N. ^o	cabeças km.	N. ^o	cabeças km.	N. ^o	cabeças km.
Transportes remunerados	125.456	21.655.152	155.190	28.005.429	153.672	27.733.931
Não remunerados	—	—	—	—	153	11.954
Total	125.456	21.655.152	155.190	28.005.429	153.825	27.745.885
Bagagens e encomendas :	Tons.	Tons. - Km.	Tons.	Tons - Km.	Tons.	Tons. - Km.
Transportes remunerados	25.125	2.043.748	25.799	2.092.978	26.801	2.198.519
Não remunerados	1.518	243.258	2.841	355.256	3.557	44.646
Total	26.643	2.287.006	28.640	2.448.234	30.358	2.243.165
Mercadorias :						
Transportes remunerados	172.345	26.632.436	199.896	31.451.317	204.810	31.135.900
Não remunerados	46.201	3.435.130	46.321	3.443.717	57.387	4.244.234
Total	218.546	30.067.566	246.217	34.901.034	262.197	35.380.134
Telegrammas :	N. ^o	Palavras	N. ^o	Palavras	N. ^o	Palavras
Serviço remunerado.	46.000	723.872	40.695	570.264	24.277	330.311
Não remunerado	200.769	3.436.888	210.806	3.036.853	260	11.945
Total	246.769	4.160.760	651.501	3.607.117	24.537	342.256

Resumo dos transportes effectuados

		1926	1927	1928
Passageiros	Numero	991.117	1.355.487	1.189.581
Passageiros-kilometro	»	48.495.966	57.312.684	59.132.318
Animaes	»	125.456	155.190	153.825
Animaes	Cabeças-kilom.	21.655.152	28.005.429	27.745.885
Bagagens e encomendas	Tons.	26.643	28.640	30.358
Bagagens e encomendas	Tons.-km.	2.287.006	2.448.234	2.243.165
Mercadorias	Tons.	218.546	246.217	262.197
Mercadorias	Tons.-km.	30.067.566	34.901.034	35.380.134

Tarifas

Por portaria de 28 de Setembro de 1928 foram approvadas novas bases das tarifas e autorizada a applicação do adicional de 10 0/0, entretanto em vigor a 1.^o de novembro do dito anno.

Relação do material rodante existente em 31 de dezembro de cada um dos annos seguintes:

	1926	1927	1928
Locomotivas	110	126	126
Carros :			
Administração	5	6	7
De 1a. classe	29	34	30
» 2a. »	27	31	36
Mixtos	11	12	13
Salão	3	3	6
Dormitorio	1	1	1
Restaurants	7	8	10
Funebre	1	1	1
Correio e bagagem	26	27	26
Total de carros	110	123	130
Vagões :			
Fechados para animaes	222	170	160
» para mercadorias	440	362	336
« » frigorificos	2	2	2
» » inflammaveis	44	49	47
» de soccorros	4	3	2
Vagões abertos	230	248	203
Total de vagões	942	834	750
Automovel de linha	—	1	1

Das locomotivas existentes pertencem duas á Estrada de Ferro Trespontana.

Estado do material no ultimo anno considerado :

Acham-se em máo estado 6 locomotivas, 2 carrós-correios e bagagem, 18 vagões para animaes e 50 vagões para mercadorias.

Acham-se em pessimo estado 2 vagões para animaes e 50 para mercadorias.

Não fazem parte da relação supra os vagões considerados imprestaveis.

Percurso das locomotivas

	1926	1927	1928
	kms.	kms.	kms.
Em serviço remunerado	2.107.551	2.190.677	2.071.905
» » de lastro	258.857	199.363	284.132
» outros serviços não remun- « nerados	292.719	184.406	188.192
« marcha isolada	52.501	54.086	52.430
« manobras	135.014	199.453	872.525
Total	2.846.642	2.827.985	3.469.184

Officinas

Constam do seguinte quadro os principaes serviços feitos nas officinas de reparação de locomotivas e vehiculos, com os respectivos custos.

Anos	Discriminações dos serviços	Numero	Custo
1926	Reparações de locomotivas	50	2.080:127\$195
«	« de carros	46	525:693\$334
«	« de vagões	99	503:173\$269
1927	Reparações de locomotivas	84	2.414:474\$292
«	« de carros	45	1.061:494\$310
«	« de vagões	231	855:658\$747
1928	Reparações de locomotivas	54	1.335:253\$870
«	« de carros	63	2.445:093\$741
«	« de vagões	319	1.090:428\$360

Consumo de combustível, lubrificante e estopa:

		1926	1927	1928
<i>Nas locomotivas :</i>				
Carvão estrangeiro	Tons	22.074	26.051	23.804
Lenha	M3	232.842	274.679	189.561
Oleo	Lts.	110.174	116.844	56.192
Estopa	Kgs.	15.566	14.199	9.310
<i>Nos vehiculos:</i>				
Oleo	Lts.	39.180	57.096	50.428
Estopa	Kgs.	14.219	19.144	21.662
<i>Nas officinas:</i>				
Carvão estrangeiro	Tons.	711	911	613
Coke	Kgs.	168	155	145
Lenha	M3.	3.772	4.484	8.201
Oleo	Lts.	6.937	11.691	6.915
Estopa	Kgs.	4.426	3.350	5.661

Preços medios :		1926	1927	1928
Carvão estrangeiro	Ton.	96\$100	111\$323	100\$392
« coke	«	163\$000	182\$000	170\$350
Lenha	M3.	7\$476	8\$224	8\$539
Oleo	Litro	1\$055	1\$335	1\$529
Estopa	Kg.	1\$639	1\$423	1\$472

Via permanente

Principaes serviços realizados na conservação das linhas no anno findo:

EM EDIFICIOS :

Reparações em estações e postos kilometricos	94
Idem em casas de turmas	45
Coastrucção de casas de turmas	16
Edificios diversos construidos	7
« « reformados	3
« « reparado	63

Obras d'arte :

Bueiros construidos		284
Pontilhões construidos		7
" reconstruidos		8
" reparados		11
Muros de arrimo construidos		15
Pontes construidas		1
Ditas reconstruidas		2
" reparadas		19
Reforma de lastro de terra	ml	490.181
Idem de lastro e pedra	»	65.049
Alargamento de cortes	m3	8.692
Reparações de aterros	«	13.191
Abertura de novas vallas e valetas	ml	69.846
Capinação de leito	m2	5.299.864
Roçado na zona lateral	«	3.952.743
Nivelamento da linha	ml	576.050
Dormentes novos	n. ^o	295.277
Trilhos substituidos	«	843
Parafusos novos de linha	«	76.725
Talas de junção novas	«	14.635
Cercas de arame reformadas	ml	349.275
Ditas novas	«	377.594

Accidentes na linha

Occorreram em 1928 descarrilamentos e collisões em numero de 439, motivados, em grande parte, pelo máo estado da linha, em alguns trechos.

Desses accidentes registraram-se 17 pessoas mortas e 54 feridas e algum material avariado.

Melhoramentos nas linhas em trafego :

Por conta de capital em melhoramentos nas linhas em trafego a que se obrigou o Estado arrendatario, bem como em aquisição de material rodante, de conformidade com a clausula III do contracto assignado a 6 de abril de 1922 entre a União e o Estado de Minas Geraes, continuou a substituição de trilhos do peso de 21 kgs. por metro corrente por outros de 24.800 kgs. no ramal de Campanha e no de Tres Corações, e a substituição dos de 25 kgs. por metro corrente, por trilhos de 34,720 kgs. por metro corrente nos trechos entre os kilometros 29 da linha tronco e Itajubá.

Os trilhos retirados serão empregados para substituir os de menor peso em alguns trechos na linha tronco, no ramal de Paraisopolis e na linha da Barra do Pirahy.

As despesas feitas em 1928 foram as seguintes :

(Por conta de capital e melhoramentos)

Machinas para officinas	1.814:002\$627
Material rodante e de tracção	6.062:899\$096
Edificios	665:097\$283
Linha telegraphica	212:942\$969
Substituição de trilhos	5.552:825\$957
Empedramento da linha	1.568:385\$659
Desvios	23:386\$604
Caixas d'agua	21:208\$592
Obras d'arte	37:586\$260
	<hr/>
	15.658:335\$047

Construcção

Esteve paralyzado o serviço de construcção.

Ramal de Lavras:

Procedendo no terreno á medição final das obras executadas no trecho de 53,km540, de Carmo da Cachoeira á Lavras, a commissão para esse fim designada por esta Inspectoria, organisou, em seguida os desenhos respectivos para o calculo de cubação dos cortes e empréstimos para aterros, tendo sido verificado o cubo total escavado de 222.505,3090.

A avaliação das obras d'arte e edificios, constando de 34 bueiros, 1 pontilhão, 3 passagens de nivel, 1 ponte de 7 m. de vão, 1 de 12 m., 2 de 15 m. e uma de 20 m., um tunnel e 4 estações, uma casa de turma e um abrigo para carros, foi feita na forma indicada pela commissão, em seu relatorio: "Munidos dos projectos fornecidos pela fiscalização local, dos typos approvados, das notas que tomamos por occasião da nossa inspecção e do exame de alguns projectos que compulsamos no archivo da 1.^a Secção da 1.^a Divisão, procedemos á cubação e avaliação geral de todas as obras executadas, conforme se verifica dos quadros que juntamos, com excepção apenas dos volumes referentes á escavação para as respectivas fundações, que, de accordo com as instrucções em vigor, devem ser definitivamente avaliados por occasião das medições provisórias, motivo porque mantivemos as quantidades constantes destas ultimas."

Completando essa avaliação com a do assentamento da via permanente dormentes e cercas, o total a que chegou a commissão foi de 3.622:145\$807 elevado a 3.776:846\$428 em consequencia de uma revisão de medição que foi reclamada.

Houve em confronto com o total das medições provisórias, a mais 1.454:673\$011, resultante, diz a commissão em seu relatorio, da melhoria de classificação do material escavado, do augmento do respectivo volume e de grande parte dos serviços em edificios, porquanto quasi todas as estações foram concluidas depois da ultima medição provisória, assim como as cercas de arame.

Medição final do ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá no trecho do Km. 12.000 ao Km. 35,700 (trecho acabado)

Pelo decreto n. 16.454, de 16 de abril de 1924 foram approvados o projecto para a conclusão desse trecho e o orçamento de 2.136:532\$817.

Estando concluidas todas as obras, procedeu-se em 1928 á medição final dos serviços executados desde o inicio das mesmas, no trecho acima citado, até 01 de maio do dito anno.

O engenheiro desta Inspectoria designado para effectuar essa medição apresentou o seu relatorio onde se lê a seguinte classificação que deu ao material das excavações, em confronto com a classificação feita nas medições provisórias:

	Classificação da medição final	Classificação das medições provisórias
Terra	70,895 %	23,684 %
Moledo	6,467	17,977
Schisto	—	36,107
Pedra solta	8,743	13,084
Rocha branda.	9,666	—
Rocha dura	4,229	9,148
	<u>100,000</u>	<u>100,000</u>

Dando a razão da discordancia da classificação, diz no relatorio o engenheiro que fez a medição final: «Em geral, e principalmente nos valles dos

affluentes, a constituição do terreno é de tal forma que é relativamente pouca a terra *propriamente dita*, e o material classificado como tal é terreno arenoso ou em decomposição, que podendo se escavar com a mesma facilidade que a terra como tal tem que ser classificado».

O total das medições feitas nos diversos serviços, quer de escavações como de obras d'arte na linha, edificios, assentamento da via permanente importaram em 1.766:749\$056.

O das medições provisórias praticadas até 1927 importou em 1.613:227\$827, restando, assim, um saldo de 153:521\$229 a pagar.

Além das obras consideradas nas medições indicadas construíram-se algumas para as quaes foi pedida autorização, ainda não concedida até a data das medições, razão porque não foram incluídas ainda em medição.

