









INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

---

RELATORIO

APRESENTADO AO

Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Dr. Gabriel Osorio de Almeida

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

ANNO DE 1922



RIO DE JANEIRO  
IMPRESA NACIONAL

1925

1249 27 11 48

# INDICE

---

	Pag.
Viação Ferrea dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1922.	3
Assumptos geraes. . . . .	27

## Estradas directamente subordinadas á Inspectoria

1 <sup>a</sup> . Estrada de Ferro Tocantins. . . . .	28
2 <sup>a</sup> . » » » S. Luiz a Therezina. . . . .	29
3 <sup>a</sup> . » » » Central do Piahy . . . . .	32
4 <sup>a</sup> . Prolongamento da Estrada de Ferro de Mossoró. . . . .	35
5 <sup>a</sup> . Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. . . . .	35
6 <sup>a</sup> . » » » de Petrolina a Therezina . . . . .	41
7 <sup>a</sup> . » » » Sul de Alagôas. . . . .	45
8 <sup>a</sup> . » » » de Goyaz . . . . .	45
9 <sup>a</sup> . » » » Santa Catharina . . . . .	49
10 <sup>a</sup> . » » » Cruz Alta a Porto Lucena . . . . .	56

## Estradas de Ferro da União, arrendadas ou contractadas sob a fiscalização da Inspectoria

1 <sup>a</sup> . Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. . . . .	57
2 <sup>a</sup> . » » » de Bragança . . . . .	61
3 <sup>a</sup> . Ligações Ferro-Viarias em Therezina . . . . .	62
4 <sup>a</sup> . Rêde de Viação arrendada á Companhia «Great Western of Brasil Ry». . . . .	63
5 <sup>a</sup> . Rêde de Viação a cargo da Companhia Ferro Viaria Êste Brasileiro . . . . .	69
6 <sup>a</sup> . Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá. . . . .	89
7 <sup>a</sup> . Rêde Sul Mineira . . . . .	92
8 <sup>a</sup> . Rêde de Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina. . . . .	95
Estrada de Ferro do Paraná. . . . .	101
Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe. . . . .	104
9 <sup>a</sup> . Estrada de Ferro de Santa Catharina. . . . .	108
10 <sup>a</sup> . » » » D. Thereza Christina e ramaes. . . . .	108
11 <sup>a</sup> . Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul . . . . .	116
12 <sup>a</sup> . Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja. . . . .	123
13 <sup>a</sup> . Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul . . . . .	126

Estradas de Ferro de concessão federal, directamente  
sujeitas á fiscalização da Inspectoria

	Pags.
1ª. Estrada de Ferro Victoria a Minas. . . . .	127
2ª. Estradas Federaes da Rêde de «The Leopoldina Railway Company Limited» . . . . .	134
3ª. Estrada de Ferro de Rezende a Bacoína . . . . .	157
4ª. » » » Santos a Jundiahy . . . . .	158
5ª. » » » Mogyana — Linhas federaes . . . . .	161
6ª. » » » Sorocabaná » » . . . . .	169
7ª. Rêde Paraná-Santa Catharina — Linhas garantidas. . . . .	174
8ª. Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy . . . . .	187

Linhas coloniaes subvencionadas e outras

1ª. Estrada de Ferro de Barreiros a Sertãozinho. . . . .	190
2ª. » » » Funilense . . . . .	190
3ª. » » » do Jacuhy . . . . .	191

---





# RELATORIO

DA

Secção das Estradas em trafego e estatistica



# VIAÇÃO FERREA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922

(NÃO INCLUIDAS AS ESTRADAS DE CARACTER PRIVADO)

	Extensão em trafego Kilms.
1. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré . . . . .	354,260
2. Estrada de Ferro do Tocantins (a) . . . . .	82,430
3. Estrada de Ferro Bragança. . . . .	299,090
4. Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina . . . . .	450,652
5. Estrada de Ferro Central do Piauhy. . . . .	57,141
6. Rêde de Viação Cearense . . . . .	1.039,584
7. Estrada de Ferro Mosoró. . . . .	37,690
8. Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte . . . . .	176,430
9. The Great Western of Brasil Railway . . . . .	1.627,078
10. Rêde de Viação Bahiana . . . . .	2.023,321
11. Estrada de Ferro Nazareth e ramal de Amar- gosa . . . . .	221,684
12. Estrada de Ferro Santo Amaro . . . . .	88,350
13. Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista. . . . .	82,750
14. Estrada de Ferro Victoria a Minas . . . . .	622,436
15. Estrada de Ferro Corcovado . . . . .	3,824
16. Estrada de Ferro Theresopolis . . . . .	37,757
17. Estrada de Ferro Maricá . . . . .	130,472
18. The Leopoldina Railway Company Ltd. . . . .	2.948,696
19. Estrada de Ferro Rezende a Bocaina . . . . .	38,810
20. Estrada de Ferro Central do Brasil . . . . .	2.552,499
21. Estrada de Ferro Rio do Ouro . . . . .	127,676
22. Estrada de Ferro Oeste de Minas . . . . .	1.929,077
23. Rêde Sul Mineira. . . . .	1.141,800
24. Estrada de Ferro Morro Velho . . . . .	8,000
25. Estrada de Ferro Paracatú. . . . .	96,000
26. Estrada de Ferro Goyaz. . . . .	289,461
27. Estrada de Ferro Mogyana. . . . .	1.966,016
28. S. Paulo Railway . . . . .	247,312
29. Estrada de Ferro Paulista . . . . .	1.277,560
30. Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	1.770,080
31. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. . . . .	1.273,480
32. Estrada de Ferro Dourado. . . . .	273,368
33. Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz. . . . .	146,000
34. Estrada de Ferro Funilense . . . . .	94,263
35. Estrada de Ferro S. Paulo a Minas . . . . .	136,600
36. Estrada de Ferro Itatibense . . . . .	20,097
37. Estrada de Ferro Norte de S. Paulo (Arara- quara) . . . . .	279,136
38. Estrada de Ferro Santos a Juquiá . . . . .	159,482

(a) Com trafego suspenso desde 25 de abril de 1920.

	Extensão em trafego Klms.
39. Estrada de Ferro Campineira. . . . .	41,444
40. Tramway da Cantareira . . . . .	43,000
41. Tramway de Santo Amaro. . . . .	15,820
42. Estrada de Ferro Campos do Jordão. . . . .	45,820
43. Estrada de Ferro Monte Alto. . . . .	31,870
44. Estrada de Ferro Jaboticabal . . . . .	27,200
45. Estrada de Ferro Perús Pirapora. . . . .	16,000
46. Estrada de Ferro Fazenda Dumont . . . . .	24,000
47. Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande. . . . .	1.927,341
48. Estrada de Ferro Norte do Paraná . . . . .	43,397
49. Estrada de Ferro Thereza Christina e ramaes.	174,646
50. Estrada de Ferro Santa Catharina. . . . .	69,700
51. Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.	2.361,791
52. The Brasil Great Southern Railway Comp. Ltd.	299,467
53. Estrada de Ferro Porto Alegre a Tristeza. . . . .	11,980
54. Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Bento Gonçalves (b). . . . .	22,000
55. Estrada de Ferro Taquara ao Canella (b) . . . . .	52,000
56. Estrada de Ferro do Jacuhy (c) . . . . .	56,303
Total. . . . .	29.389,141

### VIAÇÃO FERREA DE CARACTER PRIVADO (incompleta)

	Klms.
1. Usina S. Bento (Estado da Bahia). . . . .	20,000
2. Usina Terra Nova (idem) . . . . .	12,000
3. Usina Alliança (idem) . . . . .	14,000
4. Usina Capimirim (idem). . . . .	1,300
5. Usina Nalembá (idem) . . . . .	6,000
6. Usina S. Carlos (idem) . . . . .	8,000
7. Usina Colonia (idem). . . . .	13,000
8. Usina S. João (idem). . . . .	4,000
9. Usina Pitanga (idem). . . . .	6,000
10. Companhia Salinas de Margarida (idem). . . . .	16,000
11. Estrada de Ferro Industria e Lavoura (idem) . . . . .	18,000
12. Estrada de Ferro Agricola de Quissamã (Estado do Rio) . . . . .	34,000
13. Usina Barcellos a S. Bento (idem). . . . .	22,730
14. Usina das Dôres a S. Sebastião (idem) . . . . .	11,000
15. City of Santos Improvements Company (Estado de S. Paulo. . . . .	9,000
16. Companhia Guarujá (idem) . . . . .	9,000
17. Tramway electrico Municipal de Pirajú (idem). . . . .	26,000
Total . . . . .	230,030

(b) Estas linhas foram incorporadas á Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (contracto de 13 de abril de 1922) e figuram no logar competente com as extensões, em trafego, de 19km,30) o 49km,43).

(c) Sujeta no Ministerio da Agricultura.

Nota — Doixam de figurar: a Estrada de Ferro Recife a Bobocibe, que foi substituida por uma linha do bondes: — a Estrada do Ferro Nazareth á Salina de Margarida; incluída, por engano, no anno passado (Vide nota c, pag. 15).

Trechos de estradas de ferro federaes abertos ao trafego em 1922

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DATA DA INAUGURAÇÃO	EXTENSÃO INAUGURADA KILOMETROS	TOTAES KILOMETROS
Central do Piahy:	—	—	31.141
Cacimão a Bom Principio . . .	1 de maio	25,000	
Ramal de Igarassú . . . . .	14 de julho	6,141	
Rêde Cearcnse—Estrada de Ferro Ba-			
turité: . . . . .	—	—	100,041
Anhora a Ingazeiras . . . . .	7 de setembro	24,086	
Sub-ramal de Orós . . . . .	31 de dezembro	13,200	
Ramal de Icó . . . . .	31 de dezembro	29,540	
Ramal do Poço dos Paus . . . . .	31 de dezembro	33,220	
Central do Rio Grande do Norte. Ra-			
mal de Macau: . . . . .	—	—	27,700
Lages a Epitacio Pessoa . . . . .	9 de janeiro	27,700	
Rêde Great Western—Ramal de Pichy:			
Borborema a Bocca do Tunnel . . . . .	20 de outubro	10,061	10,061
Victoria a Minas: . . . . .	—	—	31,758
Cachocira Escura a Ipatinga . . . . .	1 de agosto	31,758	
Central do Brasil—Ramal de Montes			
Claros: . . . . .	—	—	52,453
Catoni a Jequitahy . . . . .	—	27,453	
Ramal de Marianna: (a) Marianna			
a Lavras Velhas . . . . .	16 de novembro	25,000	
Goyaz: . . . . .	—	—	33,000
Roncador a Tapiocanga . . . . .	9 de novembro	33,000	
Sorocabana: . . . . .	—	—	32,908
Presidente Wencesláu a Presi-			
dente Epitacio . . . . .	1 de maio	32,908	
São Paulo-Rio Grande—Linha do Rio			
do Peixe: . . . . .	—	—	30,699
Wencesláu Braz a Thomazina . . . . .	20 de abril	30,699	
			349.766

(a) Prolongamento do Ramal de Bournier.

Além da extensão acima, foram recebidos provisoriamente pela fiscalização local, mas não entregues ao trafego publico, 65 kilometros nas linhas estrategicas do Rio Grande do Sul, assim distribuidos:

	DATA DO RECEBIMENTO	EXTENSÃO	TOTAES
Linha de Basilio a Jaguarão: . . . . .	—	—	14.000
Kilometro 23 ao kilometro 37 . . . . .	30 de junho	14.000	14.000
Linha de S. Sebastião a Sant'Anna: . . . . .	—	—	37.000
Minas a Baixo Fundo . . . . .	2 de setembro	14.000	37.000
Linha de Alegrete a Quarahy: . . . . .	—	—	—
Alegrete ao kilometro 23 . . . . .	20 de setembro	23.000	—
Kilometro 23 ao kilometro 37 . . . . .	20 de dezembro	14.000	—
			65.000

Trechos de estradas de ferro estadcaes abertos ao trafego em 1922

	DATA DA INAUGURAÇÃO	EXTENSÃO	TOTAES
Companhia Paulista [de Estradas de Ferro: . . . . .	—	—	32.505
Ramal de Piracicaba . . . . .	29 de julho	32.505	—
Companhia Melhoramentos de Monte Alto: . . . . .	—	—	7.350
Prolongamento de Monte-Alto a Taboado . . . . .	20 de março	7.350	—
			39.855

Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1922, por bitolas

Bitolas	Extensão em trafego Kilms.
1,60 . . . . .	1.655.481
1,44 . . . . .	15.820
1,00 . . . . .	26.348.183
0,76 . . . . .	723.417
0,66 . . . . .	8.000
0,60 . . . . .	559.898
Mixta . . . . .	78.342
	29.389.141

Não estão incluídas as estradas de ferro de caracter privado.

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil  
em 31 de dezembro de 1922

(NÃO INCLUIDAS AS ESTRADAS DE FERRO DE CARACTER PRIVADO)

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

I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO

TOCANTINS (a):				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	82,430	—	307,910	390,340
S. LUIZ A THEREZINA:				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	450,652	—	—	450,652
COROATÁ AO TOCANTINS:				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	—	—	(b) 105,000	105,000
CENTRAL DO PIAUHY:				
(Amarração a Campo Maior).				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	57,141	95,000	152,327	304,468
PETROLINA A THEREZINA:				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	—	204,000	558,914	762,914
REDE VIAÇÃO CEARENSE:				
Bitola de 1 <sup>m</sup> .00 . . . . .	1.039,584	84,540	703,906	1.828,030
BATURITÉ . . . . .				
Fortaleza a Crato e ramal de Macapá. (c)	537,321	35,000	101,138	673,459
Ramal de Maranguape . . . . .	7,246	—	—	7,246
» Central á Alfandega . . . . .	2,900	—	—	2,900
» de Icó . . . . .	29,540	—	14,000	43,540
» do Poço dos Paus . . . . .	33,220	—	—	33,220
Sub-ramal de Orós. . . . .	13,200	—	—	13,200
Ramal de Quixeramobim. . . . .	2,716	—	—	2,716
» » Patú . . . . .	4,328	—	—	4,328
» » Pedreira. . . . .	—	4,360	—	4,360
SOBRAL . . . . .				
Camocim a Therezina. . . . . (d)	373,493	—	268,917	642,410
LINHAS DE LIGAÇÃO DA BATURITÉ COM A SOBRAL . . . . .				
Fortaleza a Itapipoca (e) . . . . .	35,620	45,180	30,851	111,651
Sobral a Itapipoca. . . . .	—	—	(f) 15,000	15,000
Girão a Cratheús . . . . .	—	—	217,220	217,220

(a) Adquirida pela União em hasta publica. Todo o serviço suspenso; (b) Decreto n. 10.131, de 19 de março de 1913; (c) De Fortaleza a Ingazeira; (d) De Camocim a Ibiapaba; (e) De Fortaleza a Arara; (f) Construção suspensa.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
PENETRAÇÃO — Ceará — Parahyba e ramaes — Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	493,918	—	493,918
PROLONGAMENTO DA E. F. MOSSORO — Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	(g) 39,482	39,482
<b>CENTRAL DO R. G. DO NORTE:</b>				
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	176,430	5,148	127,973	309,551
Natal a Caicó . . . . .	148,730	—	(h) 63,695	212,425
Ramal de Lages a Macau . . . . .	27,700	—	(h) 64,278	91,978
Linha de contorno . . . . .	—	5,148	—	5,148
<b>RECIFE A PEDRAS DE FOGO:</b>				
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	130,900	130,900
<b>CENTRAL DO BRASIL . . . . .</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	2.552,499	185,283	343,006	3.080,788
Bitola de 1 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	1.117,319	94,283	—	1.211,602
Central á Barra do Pirahy . . . . .	(i) 108,120	—	—	108,120
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras . . . . .	20,296	—	—	20,296
Juparanã a Parahyba . . . . .	55,025	—	—	55,025
Entre Rios a Lafayette . . . . .	264,813	—	—	264,813
Barra do Pirahy a Norte . . . . .	389,919	—	—	389,919
Ramal da Gambóia . . . . .	1,003	—	—	1,003
» de S. Diogo . . . . .	0,291	—	—	0,291
» » Angra dos Reis . . . . .	(h) 81,105	62,283	—	143,468
» » Paracamby . . . . .	5,216	—	—	5,216
» » Paraopeba . . . . .	162,095	—	—	162,095
» » Lima Duarte . . . . .	(c) 14,695	32,000	—	46,695
» » Morro da Mina . . . . .	7,320	—	—	7,320
Circular de Bangú . . . . .	2,408	—	—	2,408
» » Matadouro . . . . .	3,270	—	—	3,270
» » D. Clara . . . . .	1,662	—	—	1,662
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	1.371,406	91,000	343,006	1.805,412
Burnier a Independencia . . . . .	509,942	—	—	509,942
Triagem a Parahyba . . . . .	161,558	—	—	161,558
Ramal de Porto Novo . . . . .	63,771	—	—	63,771
» de Santa Barbara . . . . .	76,312	—	—	76,312
» » Montes Claros . . . . .	(d) 137,037	56,000	319,126	512,163
» » Piranga . . . . .	56,977	—	—	56,977
» » Bello Horizonte . . . . .	14,343	—	—	14,343
» » Marianna . . . . .	75,391	35,000	23,820	134,181

(g) Construção suspensa; (h) Parte em construção suspensa; (i) Linha dupla; (b) Santa-Cruz a Mangaratiba; (c) Bemfica a Penido; (d) De Coryntho (Currallinho) a Jequitayba.



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Deodoro . . . . .	3,022	—	—	3,022
» » Santa Rita de Jacutinga . .	100,594	—	—	100,594
» » Saudade a Bananal (e) . . .	28,000	—	—	28,000
» » Lorena á Piquete (f) . . . .	19,670	—	—	19,670
Chave de Valença a Barra Longa . .	59,970	—	—	59,970
Ligação — Taboas a Commercio . . .	17,920	—	—	17,920
Governador Portella á Chave Barão de Vassouras . . . . .	42,937	—	—	42,937
Circular da Pavuna . . . . .	4,062	—	—	4,062
BITOLA MIXTA . . . . .	63,774	—	—	63,774
Barão de Vassouras a Juparanã . . .	3,619	—	—	3,619
Parahyba a Entre Rios . . . . .	10,405	—	—	10,405
Lafayette a Burnier . . . . .	35,653	—	—	35,653
Alfredo Maia á Triagem . . . . .	4,379	—	—	4,379
Burnier á Metallurgica . . . . .	9,713	—	—	9,713
<b>RIO DO OURO:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	127,676	—	—	127,676
Cajú a S. Pedro . . . . .	61,600	—	—	61,600
Ramal de D. Anna Nery . . . . .	0,862	—	—	0,862
» » Engenho de Dentro . . . . .	2,324	—	—	2,324
» da Penha . . . . .	6,346	—	—	6,346
» do Xerem e sub-ramal de Mantiqueira . . . . .	40,527	—	—	40,527
Ramal do Registro . . . . .	1,184	—	—	1,184
» do Tinguá . . . . .	12,314	—	—	12,314
» da Represa . . . . .	2,519	—	—	2,519
<b>TIHERESOPOLIS:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .				
Piedade a Venda Nova . . . . .	37,757	—	22,772	60,529
OESTE DE MINAS . . . . .	1.929,077	44,050	420,767	2.403,774
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	1.191,002	34,350	420,767	1.715,200
Barra Mansa a Angra dos Reis . . . .	71,120	34,350	—	105,470
Lavras a Barra Mansa . . . . .	285,251	—	—	285,251
Alv. Botelho a Formiga e ramal de Itapeçerica . . . . .	136,853	—	—	136,853
Divinópolis a Belle Horizonte . . . .	155,816	—	—	155,816
» » Garças . . . . .	142,585	—	—	142,585

(e) Decreto n. 13.206, de 25 de setembro de 1918; (f) Foi incorporada á Central em 1 de janeiro de 1922.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal do Bom Jardim . . . . .	12,456	—	—	12,456
» do Pará . . . . .	27,601	—	—	27,601
» de Contagem . . . . .	3,140	—	—	3,140
Formiga ao rio Paranahyba . . . . .	356,270	—	216,402	572,672
S. Pedro de Alcantara a Uberaba . . . . .	—	—	273,365	273,365
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,76 . . . . .	723,417	10,600	—	734,017
Sítio a Paraopeba . . . . .	601,800	(a) 10,600	—	612,400
Ramal de Aguas Santas . . . . .	11,800	—	—	11,800
» » Ribeirão Vermelho . . . . .	43,500	—	—	43,500
» » Itapecerica . . . . .	35,258	—	—	35,258
» » Claudio . . . . .	26,194	—	—	26,194
» » Pitanguy . . . . .	4,865	—	—	4,865
BITOLA MIXTA . . . . .	14,568	—	—	14,568
Ribeirão Vermelho a Lavras . . . . .	9,311	—	—	9,311
» » » Alvaro Botelho . . . . .	5,257	—	—	5,257
<b>GOYAZ:</b>				
(b) BITOLA 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	289,461	67,000	328,100	684,561
Araguary a Goyaz . . . . .	(c) 244,220	65,000	328,100	637,320
Ramal de Catalão:				
Goyandira ao rio Paranahyba . . . . .	45,241	2,000	—	47,241
PIQUETE A ITAJUBÁ . . . . .	—	—	(a) 61,366	61,366
<b>NOROESTE DO BRASIL:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	1.273,480	—	99,000	1.363,480
Baurú a Porto Esperança . . . . .	1.273,480	—	—	1.273,480
Porto Esperança a Corumbá . . . . .	—	—	99,000	99,000
<b>UBERABA A VILLA PLATINA:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	275,423	275,423
<b>CRUZ ALTA A PORTO LUCENA (b) :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Trecho de Santo Angelo a Porto Lucena . . . . .	—	45,000	85,000	130,000
<b>S. PEDRO A PELOTAS:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	466,800	466,800

(a) Ramal de Barbacena ; (b) A parte restante da antiga E. F. de Goyaz está incorporada à E. F. Oeste de Minas (Formiga a Paranahyba e ramal de Uberaba) ; (c) Araguary a Tapiocanga ; (a) Construção suspensa de Itajubá a Soledade (37.800) ; (b) O trecho inicial (Cruz Alta a Santo Angelo) figura na Rêde Riograndense, a que foi incorporado.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
<b>ALEGRETE A QUARAHY :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	(c) 57,000	60,600	117,600
<b>S. SEBASTIÃO A SANT'ANNA DO LIVRAMENTO :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	(c) 60,000	99,900	159,900
<b>BASILIO A JAGUARÃO :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	(c) 53,000	60,634	113,634
<b>DILERMANDO (S. Pedro) a S. Luiz e São Thiago a S. Borja (*) :</b>				
Do rio Jaguary a S. Luiz e de S. Thiago a S. Borja . . . . .	—	—	255,957	255,957

## II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO, ARRENDADAS

<b>MADEIRA-MAMORÉ :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Porto Velho a Guajará-Mirim . . . . .	364,260	—	—	364,260
<b>BRAGANÇA e Ramaes (d) . . . . . :</b>	299,090	—	—	299,090
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	259,138	—	—	259,138
<b>Linha principal:</b>				
Belém a Bragança . . . . .	233,178	—	—	233,178
"    ao Entroncamento. . . . .	9,179	—	—	9,179
<b>Ramaes:</b>				
Central a Utianga . . . . .	1,307	—	—	1,307
Entroncamento a Pinheiro. . . . .	15,474	—	—	15,474
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	39,952	—	—	39,952
Igarapé-Assú ao Prata. . . . .	20,777	—	—	20,777
Prolongamento de Bragança a B. Constante . . . . .	19,175	—	—	19,175
<b>RÊDE GREAT WESTERN (a) . . . . .</b>	1.627,078	1,400	344,921	1.973,379
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Rêde Norte . . . . .	639,779	1.400	125,400	766,579
Natal a Itamatahy . . . . .	164,620	—	—	164,620
Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy . . . . .	204,694	b) 1,400	125,400	331,494

(c) A fiscalização local recebeu provisoriamente 37 kilometros de cada uma das estradas Alegrete a Quarahy, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Basílio a Jaguarão, os quaes ainda não foram entregues ao trafego; (d) Pelo decreto n. 15.237, de 31 de dezembro de 1921, o Governo resolveu adquirir esta estrada, de propriedade do Estado do Pará, e arrendal-a ao mesmo Estado.

(\*) O trecho de Dilermando ao rio Jaguary está incorporado à Rêde Rio-grandense.

(a) Em virtude da clausula 8 da innovação do contracto, autorizada pelo decreto n. 14.326, de 24 de agosto de 1920, todas as linhas reverterão para o Governo, sem indemnização, findo o contracto; (b) A construção do prolongamento para Picuhy está sendo feita por administração do Governo, por intermedio da Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Recife Limoeiro e Timbaúba . . . . .	141,955	—	—	141,955
Ligação com a Recife a Limoeiro . . . . .	9,984	—	—	9,984
Timbaúba ao Pilar . . . . .	39,239	—	—	39,239
Ramal de Campina Grande . . . . .	80,196	—	—	80,196
Rêde Central. . . . .	269,268	—	185,620	455,888
Central de Pernambuco . . . . .	269,268	—	186,620	455,888
Rêde Sul . . . . .	602,895	—	32,884	635,779
Recife a S. Francisco . . . . .	124,739	—	—	124,739
Ligação com a Central de Pernambuco . . . . .	6,222	—	—	6,222
Sul de Pernambuco e ramaes. . . . .	193,998	—	—	193,998
Central de Alagoas e ramal . . . . .	194,969	—	32,981	227,950
Ribeirão a Bouito . . . . .	28,657	—	—	28,657
Ribeirão a Barreiros . . . . .	55,300	—	—	55,300
Paulo Afonso . . . . .	115,136	—	—	115,136
<b>RÊDE DE VIAÇÃO DA BAHIA. . . . .</b>	<b>2.028,321</b>	<b>311,031</b>	<b>1.995,335</b>	<b>4.214,687</b>
BITOLA DE 1,1000				
Bahia ao Joazeiro . . . . .	575,440	—	—	575,440
Alagoinhas a Propriá e ramal de Capella . . . . .	441,796	—	—	441,796
S. Felix a Machado Portella . . . . .	258,187	—	—	258,187
Ramal da Feira de Sant'Anna. . . . .	47,043	—	—	47,043
" de Bandeira de Mello . . . . .	10,713	—	—	10,713
Bahia e Minas (Caravellas a Theophilo Ottoni) . . . . .	376,270	—	—	376,270
Centro-Oeste. . . . .	51,863	—	—	51,863
Bomfim a Sitio Novo e ramaes . . . . . (c)	129,683	132,000	178,000	439,683
Machado Portella a Carinhauha . . . . . (d)	71,861	28,139	462,500	562,500
Bandeira de Mello a Brotas . . . . .	—	25,500	279,000	304,500
Cajueiro a Cipó . . . . .	—	—	102,600	102,600
Bom Jesus a Tremedal. . . . .	—	—	297,627	297,627
Theophilo Ottoni a Tremedal . . . . . (e)	65,465	73,392	439,608	578,465
Conceição a Buranhém . . . . .	—	52,000	—	52,000
Barra a Brotas . . . . .	—	—	146,000	146,000
<b>PROLONGAMENTO DA MARICÁ:</b>				
BITOLA DE 1,1000				
Nilo Peçanha a Iguaba Grande . . . . .	65,180	—	—	65,180
<b>RÊDE SUL MINEIRA (n):</b>				
BITOLA DE 1,1000 . . . . .	1.141,800	—	53,318	1.195,118

(c) Sendo : Bomfim a Jacobinã 119,783 e ramal de Campo Formoso 9,905; (d) Machado Portella a Jequi; (e) Theophilo Ottoni a Ladainha; (n) Decretada a rescisão do contracto com a Companhia E. F. F. Brasileiras (decreto n. 16.598 A, de 31 de dezembro de 1921), firmou-se o de arrendamento ao Estado de Minas (decreto n. 15.406, de 23 de março de 1922).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Cruzeiro a Tuyuty . . . . .	360,435	—	—	360,435
Ramal da Campanha . . . . .	85,970	—	—	85,970
» de Alfenas . . . . .	7,578	—	—	7,578
Passa Tres ao rio Elcuterio. . . . .	594,257	—	—	594,257
Tres Corações a Lavras . . . . .	41,562	—	53,318	94,880
Ramal de Piranguinho a Paraisópolis . . . . .	51,998	—	—	51,998
PARANÁ. . . . .	407,001	—	—	407,001
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Paranaguá a Curitiba. . . . .	110,387	—	—	110,387
Curitiba a Ponta Grossa . . . . .	190,989	—	—	190,989
Ramal de Serrinha a Rio Negro. . . . .	88,630	—	—	88,630
» » Morretes a Antonina . . . . .	16,995	—	—	16,995
SUB-RAMAL DO PARANAPANEMA PARA AS JAZIDAS DE CARVÃO DA BARRA BONITA E RIO DO PEIXE:				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Wenceslau Braz a Barra Bonita e Rio do Peixe . . . . .	30,699	61,000	30,926	121,625
D. THERESA CHRISTINA . . . . .	174,646	67,570	59,645	301,861
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Imbituba a Lauro Müller . . . . .	111,100	—	—	111,100
Ramal da Laguna . . . . .	6,996	—	—	6,996
» » Massiambú . . . . .	—	—	59,615	59,615
» » Tubarão a Araranguá . . . . .	(b) 56,550	35,390	—	91,940
» » Urussanga . . . . .	—	32,260	—	32,260
SANTA CATHARINA :				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Itajahy a Pepery-Guassú e ramal de Brusque . . . . .	(c) 69,799	—	152,479	222,278
RÊDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL . . . . .	2.361,791	—	—	2.361,791
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Porto Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão . . . . .	766,238	—	—	766,238
Santa Maria a Marcelino Ramos. . . . .	535,234	—	—	535,234
Cacequy a Rio Grande . . . . .	499,937	—	—	499,937
Neustadt a Taquara . . . . .	53,002	—	—	53,002
Couto a Santa Cruz . . . . .	30,311	—	—	30,311
Monte Negro a Caxias . . . . .	116,592	—	—	116,592
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento. . . . .	158,564	—	—	158,564

(b) Tubarão a Crissiuma ; (c) Blumenau a Hansa, Arrendada ao Estado de Santa Catharina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Accesso à margem do Taquary . . . . .	2,108	—	—	2,108
Ramal fluvial de Pelotas . . . . .	2,718	—	—	2,718
Ramal da Costa do Mar . . . . .	17,281	—	—	17,281
S. Pedro à margem do Rio Jaguarý . . . . .	80,706	—	—	80,706
Cruz Alta a Santo Angelo . . . . .	109,000	—	—	109,000
<b>ITAQUY A S. BORJA:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	123,870	—	—	123,870
JACUHY — BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	(a) 56,303	—	—	56,303

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

<b>VICTORIA A MINAS:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	622,436	36,242	96,848	755,526
Victoria a Itabira . . . . .	474,920	36,242	96,848	608,010
Curralinho a Diamantina . . . . .	147,516	—	—	147,516
<b>LEOPOLDINA RAILWAY:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	144,670	—	—	144,670
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	—	51,440
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itape- mirim . . . . .	93,230	—	—	93,230
<b>S. PAULO-RIO GRANDE (b):</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	1.489,641	—	—	1.489,641
Itararé ao Uruguay . . . . .	83,206	—	—	83,206
Serrinha a Nova Restinga . . . . .	44,990	—	—	44,990
Jaguariahyva a C. Mincira . . . . .	99,123	—	—	99,123
S. Francisco a Porto União (c). . . . .	62,332	—	—	62,332
<b>MOGYANA:</b>				
BITOLA DE 1,00				
Jaguára a Araguay . . . . .	281,118	—	—	281,118
<b>SOROCABANA:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	838,433	—	—	838,433
Ramal de Tibagy (Rubião Junior a P. Epitacio . . . . .	588,386	—	—	588,386
Ramal de Itararé (Tatuhý a Itararé). . . . .	250,047	—	—	250,047
<b>BARREIROS A SERTÃO SINHO:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m,00</sup> . . . . .	—	15,762	35,420	51,182

(a) O arrendamento não esteve em pleno vigor, tendo surgido duvidas. A estrada fleou subordinada ao Ministerio da Agricultura; (b) A parte em construção e com estudos aprovados continúa a figurar provisoriamente na relação IV, devido a uma anomalia do contracto vigente; (c) De accordo com o novo cadastro, a extensão total, em trafego, é de 463,332.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
<b>IV — CONCEDIDAS SEM GARANTIA DE JUROS OU QUE GOSARAM DE GARANTIA</b>				
LEOPOLDINA RAILWAY . . . . .	1.050,075	—	54,160	1.104,235
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Central de Macahé (*) . . . . .	43,523	—	—	43,523
Porto Novo a Saúde . . . . .	375,527	—	—	375,527
Ramal de Vista Alegre a Leopoldina .	12,651	—	—	12,651
Ramal de Sumidouro (Mello Barreto a Sumidouro) (a) . . . . .	34,295	—	—	34,295
<b>GARANGOLA (*):</b>				
Campos a Porciuncula . . . . .	169,187	—	—	169,187
Murundú a Santo Eduardo. . . . .	21,608	—	—	21,608
Itaperuna a Patrocínio. . . . .	35,423	—	—	35,423
NORTE (Praia Formosa a Entroncamento) . . . . .	46,138	—	—	46,138
Victoria á divisa com Minas Geraes. .	200,539	—	—	200,539
Ramal de Coitinho a Castello. . . . .	21,184	—	—	21,184
Capivary a Cabo Frio. . . . .	—	—	54,160	54,160
<b>CORCOVADO (b):</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Laranjeiras ao Alto do Corcovado. .	3,824	—	—	3,824
<b>REZENDE A BOCAINA:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Oliveira Botelho a Barreiro. . . . .	38,810	—	—	38,810
<b>MOGYANA. . . . .</b>	593,199	—	176,124	769,323
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Ribeirão Preto a Jaguára (*) . . . .	192,000	—	—	192,000
Ramal de Caldas (*) . . . . .	76,137	—	—	76,137
Igarapava a Rodolpho Paixão. . . .	47,763	—	—	47,763
Mogymirim a Santos e ramal . . . .	—	—	152,489	152,489
Tuyuty a Passos. . . . .	247,861	—	—	247,861
Guaxupé a Jacuhy . . . . . (b)	29,438	—	23,625	53,063
<b>S. PAULO RAILWAY:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,60				
Santos a Jundiaby (*) . . . . .	139,466	—	—	139,466

(\*) Este signal indica linhas que gosaram de garantia de juros, federal.

(a) Concessão federal. O trecho Estadual tem a extensão de 57,664; (b) E. F. Electrica, com cremalheira, passou para a fiscalização da Prefeitura do Districto Federal em virtude do aviso n. 309, de 13 de julho de 1910; (b) Guaxupé a Biguatinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
<b>SOROCABANA :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Prolongamento para Santos . . . . .	—	—	183,000	183,000
<b>S. PAULO RIO GRANDE . . . . .</b>	—	40,500	949,283	989,783
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
C. Mineira a Ourinhos . . . . .	—	40,500	79,294	119,794
Porto União á foz do Iguassú . . . . .	—	—	723,989	723,989
Ramal de Guarapuava . . . . .	—	—	146,000	146,000
<b>QUARAHIM A ITAQUY (*):</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	175,597	—	—	175,597
<b>GANDARELLA (c) :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	—	—	64,520	64,520

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

<b>Estado do Rio Grande do Norte . . . . .</b>	37,699	—	—	37,699
<b>MOSSORÓ — BITOLA DE 1<sup>m</sup>,00</b>				
Porto Franco a Mossoró . . . . . (d)	37,699	—	—	37,699
<b>Estado da Bahia . . . . .</b>	392,784	65,918	67,420	526,122
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Nazareth a Jaguaquara . . . . .	194,929	65,918	—	260,847
Ramal de Amargosa . . . . .	26,755	—	—	26,755
Santo Amaro e ramaes . . . . .	88,350	—	—	88,350
Ilhêos a Conquista e ramaes. . . . .	82,750	—	20,000	102,750
Nazareth a Salinas de Margarida (e). . .	—	—	47,420	47,420
<b>Estado do Rio de Janeiro. . . . .</b>	1.056,904	40,750	—	1.097,654
<b>LEOPOLDINA RAILWAY . . . . .</b>	991,612	40,750	—	1.032,362
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Niteroy a Macuco . . . . .	178,655	—	—	178,655
Ramal de Macahê . . . . .	146,494	—	—	146,494
Cordeiro a Portella. . . . .	77,203	—	—	77,203
Imbetiba a Miracema. . . . .	241,230	—	—	241,230

(\*) Gosaram de garantias de juros, federal.

(c) Decreto n. 13.319, de 18 de dezembro de 1918 e decreto n. 14.953, de 2 de setembro de 1921; (d) De Mossoró em diante a linha (construção suspensa) passou a ser federal; (e) decreto n. 1.726, de 13 de outubro de 1917. Esta estrada, que no quadro da Viação Ferrea referente ao anno de 1921 figura com 16<sup>km</sup>,000 em trafego, tem apenas 47<sup>km</sup>,420 com estudos aprovados. (Informação do Secretario da Agricultura e Viação do Estado da Bahia no seu telegramma do dia 27 de janeiro de 1922.)



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos aprovados	Total
Conselheiro Paulino a Sumidouro. . .	57,664	—	—	57,664
Araruama a Triumpho . . . . .	40,105	—	—	40,105
Ramal de Magdalena . . . . .	27,224	—	—	27,224
Campos a Santo Amaro . . . . .	38,588	—	—	38,588
Campista .	{ Campos a Atafona . . .	42,049	—	42,049
	{ Martins Lage a Colomina .	13,739	—	13,739
Grão-Pará. .	{ Mauá a S. José do Rio Preto . . . . .	91,809	—	91,809
	{ Areal a Piracema. . . .	36,861	—	36,861
	Ligação de Rosario a Porto das Caixas.	—	49,759	—
<b>MARICÁ :</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00				
Porto das Neves a Nilo Peçanha . . .	65,292	—	—	65,292
<b>Estado de Minas Geraes. . . . .</b>	866,339	41,000	88,420	995,759
<b>LEOPOLDINA RAILWAY</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .				
Ponte Nova a S. Sebastião do Matipó.	90,937	—	—	90,937
Recreio a Manhuassú . . . . .	266,540	—	—	266,540
Ramal de Pirapetinga . . . . .	31,261	—	—	31,261
Cysneiros a Paraopeba . . . . .	17,738	—	—	17,738
Patrocínio a S. Paulo. . . . .	17,688	—	—	17,688
Cataguazes a Mirahy . . . . .	35,275	—	—	35,275
Sereno a João Pinheiro . . . . .	12,630	—	—	12,630
Piracema á Ligação . . . . .	156,684	—	—	156,684
Guarany a Pomba . . . . .	27,469	—	—	27,469
Furtado de Campos a Juiz de Fora . .	66,683	—	—	66,683
Sub-ramal de Mar de Hespanha . . .	25,570	—	—	25,570
Espera Feliz á Divisa. . . . .	14,764	—	—	14,764
<b>PARACATÚ — BITOLA DE 1<sup>m</sup>,00 :</b>				
Martinho de Campos a Confusão (a) . .	95,000	41,000	88,420	225,420
<b>MORRO VELHO — BITOLA DE 0<sup>m</sup>,66 :</b>				
Raposos a Morro Velho (b). . . . .	8,000	—	—	8,000
<b>Estado de S. Paulo . . . . .</b>	4.762,052	—	—	4.762,052
<b>PAULISTA . . . . .</b>	1.277,560	37,120	123,600	1.366,060
BITOLA DE 1, <sup>m</sup> 60 . . . . .				
Jundiay a S. Carlos (c) . . . . .	266,368	—	—	266,368

(a) Em trafego de Martinho de Campos ao S. Francisco: do Estado e sob sua administração,

(b) Tracção electrica; (c) A linha é dupla electrica entre Jundiay e Campinas (44,042).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
Ramal de Descalvado . . . . .	106,808	—	—	106,808
» » Santa Veridiana . . . . .	40,374	—	—	40,374
Nova Odessa a Piracicaba . . . . .	45,206	—	—	45,206
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	828,455	30,000	59,400	917,856
Rio Claro a Barretos . . . . .	329,644	—	—	329,644
Ramal de Jahú. . . . .	144,324	—	—	144,324
» » Baurú. . . . .	38,178	—	—	38,178
» » Agudos . . . . .	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú . . . . .	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha . . . . .	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito . . . . .	40,071	—	—	40,071
Piratinga-Tibiricá (c) . . . . .	—	30,000	59,400	89,400
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	50,408	—	—	50,408
Ramal de Santa Rita. . . . .	36,568	—	—	36,568
» de Aurora . . . . .	13,840	—	—	13,840
MOGYANA. . . . .	1.091,699	—	—	1.091,699
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	1.007,205	—	—	1.007,205
Campinas a Ribeirão Preto . . . . .	316,000	—	—	316,000
Ramal de Amparo . . . . .	48,019	—	—	48,019
» » Socorro . . . . .	31,630	—	—	31,630
» » Itapira . . . . .	50,000	—	—	50,000
» do Pinhal . . . . .	36,474	—	—	36,474
» de Vargem Grande e Prolongamento . . . . .	19,516	—	—	19,516
» » Mocóca e sub-ramal de Boiada . . . . .	72,115	—	—	72,115
Ramal de Guaxupé . . . . .	44,806	—	—	44,806
» » Santos Dumont a Cajurú . . . . .	60,000	—	—	60,000
» » Sertãozinho e Ligação com a Paulista. . . . .	39,378	—	—	39,378
» » Santa Rita do Paraíso. . . . .	157,000	—	—	157,000
S. Simão a Ribeirão Preto . . . . .	120,181	—	—	120,181
Monteiros a Guataparã (Ligação com a Paulista). . . . .	12,086	—	—	12,086
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	84,494	—	—	84,494
Ramal de Serra Negra. . . . .	40,188	—	—	40,188
» » Cravinhos e Prolongamento . . . . .	28,662	—	—	28,662
Sub-ramal de Jandaya. . . . .	15,644	—	—	15,644

(c) Prolongamento do ramal dos Agudos,

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
SOROCABANA (a) . . . . .	931,647	—	—	931,647
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 :				
S. Paulo a Baurú . . . . .	436,802	—	—	436,802
Ramal de Boituva a Tatuhy . . . . .	21,796	—	—	21,796
> > Tietê . . . . .	8,069	—	—	8,069
> > Pirajú . . . . .	25,380	—	—	25,380
> > Porto Martins e Araquá . . . . .	36,950	—	—	36,950
> > Boreby (b) . . . . .	19,244	—	—	19,244
Mayrink a S. Pedro . . . . .	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiáhy . . . . .	43,100	—	—	43,100
> > João Alfredo . . . . .	17,428	—	—	17,428
> do Rio Pardo . . . . .	23,890	—	—	23,890
Chave Ligação a Guanabara . . . . .	34,845	—	—	34,845
Ramal de Itatinga . . . . .	13,253	—	—	13,253
Boituva a Porto Feliz . . . . .	23,873	—	—	23,873
S. PAULO RAILWAY . . . . .	107,846	—	—	107,846
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00:				
Campo Limpo á Vargem . . . . .	77,664	—	—	77,664
Ramal de Piracaia . . . . .	30,782	—	—	30,782
S. PAULO — GOYAZ . . . . .	146,000	—	20,000	166,000
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 :				
Passagem a Monte Azul . . . . .	74,210	—	—	74,210
Ibitiuva a Terra Roxa . . . . .	32,000	—	—	32,000
Monte Azul a Olympia . . . . .	39,790	—	20,000	59,790
S. PAULO — MINAS — BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 :				
Bento Quirino a S. Sebastião do Paraíso (c) . . . . .	136,600	—	—	136,600
ITATIBENSE — BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 :				
Louveira a Itatiba . . . . .	20,097	—	—	20,097
NORTE DE S. PAULO :				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 (d) . . . . .	279,136	—	—	279,136
Araraquara a S. José do Rio Preto . . . . .	228,136	—	—	228,136
Ramal de Sylvania a Tabatinga . . . . .	51,000	—	—	51,000

(a) Propriedade e administração do Estado ; (b) Da estação Virgílio Rocha a Coronel Leite (antiga Rodrigo Silva) ; (c) Sendo 106 kms. até Morro da Mesa, no Estado de Paulo, e 30 (60) kms. até S. Sebastião no Estado de Minas Geraes ; (d) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
DOURADO . . . . .	273,368	7,129	—	280,498
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	149,368	7,120	—	156,488
Ribeirão Bonito a Bariry . . . . .	33,243	—	—	33,243
Ranal de Tabatinga a Itapolis . . . . .	26,129	7,120	—	33,249
Posto Rangel a Ayrosa Galvão . . . . .	40,000	—	—	40,000
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 :				
Ribeirão Bonito a Ibitinga . . . . .	121,000	—	—	124,000
FUNILENSE (a) . . . . .	94,263	—	—	94,263
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 :				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira . . . . .	52,263	—	—	52,263
Arthur Nogueira a Padua Salles (b) . . . . .	42,000	—	—	42,000
SANTOS A SANTO ANTONIO DE JUIQUIÁ (c) :				
Santos a Juquid . . . . .	159,482	—	—	159,482
RAMAL FERREO CAMPINEIRO — BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 :				
Campinas a Cabras e ramal . . . . .	41,444	—	—	41,444
TRAMWAY DA CANTAREIRA (d) . . . . .	43,000	—	—	43,000
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 :				
Mercado á Cantareira . . . . .	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guarulhos . . . . .	18,000	—	—	18,000
TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO :				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,44 . . . . .	15,820	—	—	15,820
Domingos de Moraes á Represa do Guapiranga . . . . .	13,160	—	—	13,160
Santo Amaro a Represa . . . . .	2,660	—	—	2,660
MELHORAMENTOS DE MONTE ALTO :				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	31,870	—	—	31,870
Ibitirama a Hemem de Mello . . . . .	18,000	—	—	18,000
Prolongamento de Monte Alto a Taboado . . . . .	13,870	—	—	13,870
JABOTICABAL — BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 :				
Jaboticabal a Ibitiúva (e) . . . . .	27,200	—	14,500	41,700
PERÚS-PIRAPORA :				
BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 . . . . .	16,000	—	30,000	46,000
AGRICOLA FAZENDA DUMONT — BITOLA DE 0 <sup>m</sup> ,60 :				
Ribeirão Preto a Dumont . . . . .	24,000	—	—	24,000

(a) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo ; (b) Gosou de subvenção Federal de 15:000\$ por kilometro ; (c) Southern S. Paulo Railway ; (d) Propriedade e administração do Estado de S. Paulo ; (e) Jaboticabal a Luzitana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
<b>CAMPOS DO JORDÃO (a):</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00:				
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe . . . . .	45,820	—	—	85,820
<b>Estado do Paraná . . . . .</b>	43,397	31,590	133,600	208,587
<b>NORTE DO PARANÁ</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00:				
Curitiba a Rio Branco . . . . .	43,397	—	—	43,397
<b>NOROESTE DO PARANÁ. . . . .</b>	—	31,590	—	31,590
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00.				
<b>OESTE DO PARANÁ . . . . .</b>	—	—	133,600	133,600
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00.				
<b>Estado do Rio Grande do Sul . . . . .</b>	85,993	50,000	62,000	197,993
<b>PORTO ALEGRE Á TRISTEZA:</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00:				
Praia de Bellas á Pedra Redonda . . . . .	11,980	—	—	11,980
<b>CARLOS BARBOSA A ALFREDO CHAVES (b)</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	22,000	42,000	62,000	126,000
<b>E. F. TAQUÁRA AO CANELLA: (b)</b>				
BITOLA DE 1 <sup>m</sup> ,00 . . . . .	52,000	8,000	—	70,000

**Resumo**

ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS				
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total	
Propriedade da União.	(Administradas pelo Governo Federal . . . . .)	8.016,187	1.391,839	4.765,737	14.173,763
	(Arrendadas . . . . .)	8.749,739	139,691	2.516,641	11.406,071
Concedidas pela União.	(Com garantia de juros ou subvenção kilométrica . . . . .)	3.376,298	52,004	232,263	3.760,565
	(Sem garantia de juros (c))	2.000,571	49,560	1.470,987	3.521,118
Propriedades dos Estados.	(Administradas pelos Governos Estaduales . . . . .)	1.767,530	159,938	100,420	2.027,888
	(Arrendadas . . . . .)	33,350	—	—	33,350
Concedidas pelos Estados . . . . .	5.360,666	169,370	210,220	5.740,256	
	<b>20.389,141</b>	<b>2.193,622</b>	<b>9.347,935</b>	<b>41.929,798</b>	

(a) Do Estado e por elle administrada; a tracção se faz por automoveis em caracter provisório; (b) Estas linhas foram incorporadas a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul (contracto de 18 de abril de 1922); (c) Ineluidas as que já gozaram de garantia de juros, federal

## Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1922

Estados	Kilometros
Amazonas . . . . .	8,281
Pará . . . . .	381,520
Maranhão . . . . .	450,652
Piauhy . . . . .	57,141
Ceará . . . . .	1 039,584
Rio Grande do Norte . . . . .	352,401
Parahyba do Norte . . . . .	338,883
Pernambuco . . . . .	823,113
Alagoas . . . . .	326,801
Sergipe . . . . .	312,433
Bahia . . . . .	1.809,342
Espirito Santo . . . . .	611,353
Districto Federal . . . . .	173,891
Rio de Janeiro . . . . .	2 634,230
Minas Geraes . . . . .	6 880,603
S. Paulo . . . . .	6.766,474
Paraná . . . . .	1.140,966
Santa Catharina . . . . .	1.074,118
Rio Grande do Sul . . . . .	2.803,541
Matto Grosso . . . . .	1.167,035
Goyaz . . . . .	236,779
	29.389,141

Não estão incluídas as Estradas de Ferro de caracter privado.

## Viação Ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922

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

Estado do Amazonas :

	Klm.	Klm.	Klm.
Estrada de Ferro Madeira Mamoré . .	—	8,281	—
Porto Velho ás divisas com Matto Grosso . . . . .	8,281	—	8,281

Estado do Pará :

Estrada de Ferro Bragança . . . . .	—	299,090	
» » Tocantins . . . . .	—	82,430	381,520

Estado do Maranhão :

Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina .	—	450,652	450,652
--	---	---------	---------

Estado do Piauhy :

Estrada de Ferro Central do Piauhy . .	—	57,141	57,141
--	---	--------	--------

Estado do Ceará :

Rêde de Viação Cearense . . . . .	—	1.039,584	—
Estrada de Ferro Baturité . . . . .	630,471	—	—
Estrada de Ferro Sobral . . . . .	373,493	—	—

Linha de ligação da Baturité com a Sobral :

	Klm.	Klm.	Klm.
Fortaleza a Arara . . . . .	35,620	—	1.039,584
Estado do Rio Grande do Norte :			
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte . . . . .	—	176,430	—
Estrada de Ferro Mossoró . . . . .	—	37,690	—
The Great Western of Brasil Railway. Natal a Caiçara . . . . .	133,281	133,231	—
			352,401
Estado da Parahyba do Norte :			
The Great Western of Brasil Railway. Caiçara a Rosa e Silva . . . . .	150,970	338,833	—
Ramal do Picuhy . . . . .	34,404	—	—
» de Alagôa Grande . . . . .	23,115	—	—
» » Cabedello . . . . .	50,193	—	—
» » Campina Grande . . . . .	80,195	—	333,833
Estado de Pernambuco :			
The Great Western of Brasil Railway. Rosa e Silva a Recife . . . . .	129,530	823,113	—
Ramal de Linóeiro . . . . .	23,101	—	—
Ligação com a «Rêde Central» Central de Pernambuco . . . . .	9,934	—	—
Ligação com a «Rede Sul» Recife a Serra Grande . . . . .	269,268	—	—
Ramal de Garanhuns . . . . .	6,222	—	—
Ribeirão a Barreiros . . . . .	230,862	—	—
» » Cortez . . . . .	56,427	—	—
Paulo Afonso . . . . .	55,300	—	—
	28,637	—	—
	13,762	—	823,113
Estado de Alagoas :			
The Great Western of Brasil Railway. Serra Grande a Jaraguá . . . . .	119,358	326,801	—
Ramal de Viçosa . . . . .	106,069	—	—
Paulo Afonso . . . . .	101,374	—	326,801
Estado de Segipe :			
Companhia Ferro-Viaria Este Brasileiro Da ponte sobre o Rio Real a Propriá . . . . .	300,543	312,433	—
Ramal de Capella . . . . .	11,890	—	312,433
Estado da Bahia :			
Estrada de Ferro Nazareth e ramal de Amargosa . . . . .	—	221,684	—
Estrada de Ferro Santo Amaro e ramaes Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista e ramaes . . . . .	—	83,350	—
Companhia Ferro-Viaria Este Brasileiro Alagoinhas á Ponte sobre o Rio Real . . . . .	129,363	82,750	—
Bahia a Joazeiro . . . . .	575,440	1.416,558	—
Central da Bahia . . . . .	387,804	—	—
Bahia e Minas . . . . .	142,400	—	—
Centro Oeste . . . . .	51,863	—	—
Bomfim a Sitio Novo e ramal . . . . .	129,688	—	1.809,342
Estado do Espirito Santo :			
Estrada de Ferro Victoria a Minas Victoria á divisa de Minas Geraes . . . . .	206,400	206,400	—
The Leopoldina Railway Company Ltd. Santo Eduardo a Cachoeira do Itape- mtrim . . . . .	93,230	404,953	—
Cachoeira a Alegre . . . . .	61,040	—	—

	Klm.	Klm.	Klm.
Alegre á divisa de Minas Geraes. . . . .	70,643	—	—
Coutinho a Castello . . . . .	21,184	—	—
Itapemirim a Mathilde . . . . .	79,937	—	—
Mathilde a Victoria . . . . .	78,919	—	611,353
<b>Districto Federal:</b>			
Estrada de Ferro Central do Brasil . . . . .	—	106,721	—
Central á divisa do Estado do Rio . . . . .	27,141	—	—
Alfredo Maia á divisa do Estado do Rio . . . . .	25,145	—	—
Ramal da Gamboa . . . . .	1,003	—	—
» de S. Diogo . . . . .	0,291	—	—
» » Deodoro . . . . .	3,022	—	—
» » Santa Cruz . . . . .	40,689	—	—
Circular de D. Clara. . . . .	1,662	—	—
» » Bangú . . . . .	2,408	—	—
» do Matadouro . . . . .	3,270	—	—
» da Pavuna . . . . .	2,090	—	—
Estrada de Ferro Rio do Ouro. . . . .	—	43,243	—
Estrada de Ferro do Corcovado . . . . .	—	3,824	—
The Leopoldina Railway Company Ltd. . . . .	—	20,103	—
Praia Formosa a Merity . . . . .	20,103	—	173,891
<b>Estado do Rio de Janeiro:</b>			
Estrada de Ferro Central do Brasil . . . . .	—	735,475	—
Barra do Pirahy a Serraria. . . . .	185,041	—	—
Trecho entre Parahybuna e Sobragy. . . . .	1,732	—	—
Barra do Pirahy á divisa do Estado de S. Paulo . . . . .	111,235	—	—
Saudade á divisa do Estado de S. Paulo . . . . .	16,544	—	—
Da divisa do Districto Federal a Mangaratiba . . . . .	40,496	—	—
Da divisa do Districto Federal a Parahyba do Sul . . . . .	140,792	—	—
Ramal de Paracamby . . . . .	5,216	—	—
» » Porto Novo . . . . .	17,846	—	—
Governador Portella a Chave Barão de Vassouras. . . . .	42,937	—	—
Juparanã á divisa do Estado de Minas Geraes. . . . .	93,784	—	—
Chave de Valença a Barra Longa. . . . .	59,960	—	—
Tabôas a Commercio . . . . .	17,920	—	—
Cirçu ar da Pavuna . . . . .	1,972	—	—
Estrada de Ferro Rio do Ouro . . . . .	—	84,433	—
The Leopoldina Railway Company Ltd. . . . .	—	1.373,123	—
Nitheroy a Macuco. . . . .	178,655	—	—
Ramal de Sumidouro . . . . .	91,959	—	—
» » Macahé . . . . .	146,494	—	—
» Ferreo de Cantagallo . . . . .	77,203	—	—
Imbetiba a Miracema . . . . .	241,230	—	—
Entroncamento a Glycerio (C. de Macahé) . . . . .	43,523	—	—
Conde de Araruama a M. de Moraes . . . . .	91,545	—	—
Ramal de Magdalena . . . . .	27,224	—	—
Campos a Santo Amaro. . . . .	38,583	—	—
Campos a Atafona . . . . .	42,049	—	—
Martins Lage a Colomins . . . . .	13,730	—	—
Campos a Porciuncula . . . . .	169,187	—	—
Murundú a Santo Eduardo. . . . .	21,608	—	—
Itaperuna a Patrocínio . . . . .	35,423	—	—
Mauá a S. José do Rio Prcto. . . . .	91,809	—	—
Areal a Piracema. . . . .	36,861	—	—
Merity a Entroncamento . . . . .	26,035	—	—
Estrada de Ferro Oeste de Minas . . . . .	—	120,700	—



	Klm.	Klm.	Klm.
Barra Mansa a Angra dos Reis . . . . .	71,120	—	—
Do Kilometro 235,671 a Barra Mansa . . . . .	49,580	—	—
Rêde Su.-Mineira . . . . .	—	123,934	—
Rio Preto a Passa-Tres . . . . .	123,934	—	—
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina . . . . .	—	28,336	—
Re-ende á divisa do Estado de S. Paulo . . . . .	28,336	—	—
Estrada de Ferro Maricá e Prolonga- mento . . . . .	—	130,472	—
Estrada de Ferro Therezopolis . . . . .	—	37,757	2.634,230

Estado de Minas Geraes:

Estrada de Ferro Central do Brasil . . . . .	—	1.400,493	—
Da divisa do Estado do Rio a Pirapora . . . . .	793,959	—	—
Ramal de Porto Novo . . . . .	45,925	—	—
» » Piranga . . . . .	56,977	—	—
» » Ouro Preto . . . . .	85,019	—	—
» » Morro da Mina . . . . .	7,320	—	—
» » Santa Barbara . . . . .	76,312	—	—
» » Bello Horizonte . . . . .	14,343	—	—
» » Montes Iaros . . . . .	137,037	—	—
» » Lima Duarte . . . . .	14,695	—	—
» » Paraopeba . . . . .	162,096	—	—
Da divisa do Estado do Rio a Jacutinga . . . . .	6,810	—	—
Estrada de Ferro Oeste de Minas . . . . .	—	1.808,377	—
Sítio a Paraopeba . . . . .	601,800	—	—
Ramal de Agua Santa . . . . .	11,800	—	—
» » Ribeirão Vermelho . . . . .	43,500	—	—
» » Itapecerica . . . . .	35,258	—	—
» » Claudio . . . . .	25,194	—	—
» » Pitanguy . . . . .	4,865	—	—
De Lavras ao klm. 235,671 . . . . .	235,671	—	—
Alvaro Botelho a Formiga . . . . .	136,853	—	—
Divinopolis a Bello Horizonte . . . . .	155,816	—	—
Divinopolis a Garças . . . . .	142,585	—	—
Ramal de Bom Jardim . . . . .	12,456	—	—
» do Pará . . . . .	27,601	—	—
» de Contagem . . . . .	3,140	—	—
Ribeirão Vermelho a Lavras . . . . .	9,311	—	—
» » Alvaro Botelho . . . . .	5,257	—	—
Formiga a Patrocínio . . . . .	356,270	—	—
Estrada de Ferro Victoria a Minas . . . . .	—	416,036	—
Da divisa do E. de Minas Geraes a Ipatinga . . . . .	268,520	—	—
Curralinho a Diamantina . . . . .	147,516	—	—
Estrada de Ferro Bahia e Minas . . . . .	—	299,330	—
Aymorés a Theophilo Ottoni . . . . .	233,870	—	—
Theophilo Ottoni a Ladainha . . . . .	65,450	—	—
Estrada de Ferro Mogyana . . . . .	—	625,622	—
Jaguará a Araguay . . . . .	281,118	—	—
Ramal de Poços de Caldas . . . . .	17,637	—	—
» » Guaxupé . . . . .	13,806	—	—
Da divisa do Estado a Rodolpho Paixão . . . . .	35,762	—	—
Tuyuty a Passos . . . . .	247,861	—	—
Guaxupé a Biguatinga . . . . .	29,438	—	—
Rêde Sul Mineira . . . . .	—	992,946	—
Do kilometro 24,929 a Tuyuty . . . . .	335,515	—	—
Ramal de Campanha . . . . .	85,970	—	—
» » Alfenas . . . . .	7,578	—	—
Soledade ao Rio Eleuterio . . . . .	269,529	—	—
» » Rio Preto . . . . .	200,794	—	—
Tres Corações ao Carmo da Cachoeira . . . . .	41,562	—	—
Piranguinho a Paraiópolis . . . . .	51,998	—	—
Estrado de Ferro S. Paulo a Minas . . . . .	—	30,600	—

	Klm.	Klm.	Klm.
Da divisa do Estado a S. Sebastião do Paraiso . . . . .	33,600	—	—
Estrada de Ferro Goyaz . . . . .	—	52,682	—
De Araguay á divisa do Estado . . . . .	52,682	—	—
The Leopoldina Railway Company Ltd.	—	1.150,517	—
Porto Novo a Saúde . . . . .	375,527	—	—
Ponte Nova a Matipó . . . . .	90,37	—	—
Ramal de Pirapetanga . . . . .	31,231	—	—
Recreio a Mauhuassú . . . . .	266,540	—	—
Espera Feliz á divisa do Estado do Espírito Santo . . . . .	14,764	—	—
Cysneiros a Paraokena . . . . .	17,738	—	—
Patrocinio a S. Paulo . . . . .	17,688	—	—
Vista Alegre a Leopoldina . . . . .	12,651	—	—
Cataguazes a Mirahy . . . . .	35,275	—	—
Sereno a João Pinheiro . . . . .	12,630	—	—
Piracema a Ligação . . . . .	156,684	—	—
Guarany a Pomba . . . . .	27,469	—	—
Furtado de Campos a Juiz de Fora . . . . .	66,683	—	—
Ramal de Mar de Espanha . . . . .	25,570	—	—
Estrada de Ferro Morro Velho . . . . .	—	8,000	—
Estrada de Ferro Paracatu . . . . .	—	95,000	—
<b>Estado de S. Paulo :</b>			
Estrada de Ferro Central do Brasil . . . . .	—	309,810	—
Da divisa do Estado do Rio a S. Paulo . . . . .	278,684	—	—
» » » » » » Bananal . . . . .	11,456	—	—
Ramal de Lorena a Piquete . . . . .	19,670	—	—
S. Paulo Railway . . . . .	—	247,312	—
Estrada de Ferro Sorocabana . . . . .	—	1.770,030	—
» » » Mogyana . . . . .	—	1.340,394	—
» » » Paulista . . . . .	—	1.277,560	—
» » » Araraquara . . . . .	—	279,136	—
» » » Dourado . . . . .	—	273,368	—
» » » Noroeste do Brasil . . . . .	—	462,424	—
Baurú a Itapura . . . . .	436,480	—	—
Itapura a Jupiá . . . . .	25,944	—	—
Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz . . . . .	—	146,000	—
» » » » » Minas . . . . .	—	105,000	—
» » » Itatibense . . . . .	—	20,097	—
Rêde Sul Mineira . . . . .	—	24,920	—
Cruzeiro a Tunnel . . . . .	24,920	—	—
Estrada de Ferro Funilense . . . . .	—	94,263	—
» » » Canpinea . . . . .	—	41,444	—
Tramway da Cantareira . . . . .	—	43,000	—
Electrico de Santo Amaro . . . . .	—	15,820	—
Melhoramentos de Monte Alto . . . . .	—	31,870	—
Estrada de Ferro Perús Pirapora . . . . .	—	16,000	—
» » » Fazenda Dumont . . . . .	—	24,000	—
» » » Jaboticabal . . . . .	—	27,200	—
» » » Campos do Jordão . . . . .	—	45,820	—
» » » Santos a Santo Antonio de Juquiá . . . . .	—	159,482	—
Estrada de Ferro Rezende a Bocaina . . . . .	—	10,474	6.766,474
<b>Estado do Paraná:</b>			
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande . . . . .	—	1.097,569	—
Itararé a União da Victoria . . . . .	515,766	—	—
Serrinha . . . . .	44,980	—	—
Juguariahya a Colonia Mineira . . . . .	99,123	—	—
Paraná . . . . .	407,01	—	—
Wenceslau Braz a Thomazina . . . . .	30,699	—	—
Estrada de Ferro Norte do Paraná . . . . .	—	43,397	1.140,966

Estado de Santa Catharina:

	klm.	klm.	klm.
Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande . . . . .	—	829,772	—
União da Victoria ao Rio Uruguay . . .	367,440	—	—
S. Francisco a Porto União . . . . .	462,332	—	—
Estrada de Ferro Santa Catharina . . .	—	69,700	—
Estrada de Ferro D. Thereza Christina e ramaes. . . . .	—	174,646	1.074,118

Estado do Rio Grande do Sul:

Viação Ferrea do Rio Grande do Sul . .	—	2.351,791	—
Porto Alegre a Uruguayana e ramal de Paredão . . . . .	765,238	—	—
Santa Maria a Marcellino Ramos . . . .	535,234	—	—
Cacequy a Rio Grande . . . . .	490,037	—	—
Neusadt a Taquara . . . . .	53,002	—	—
Couro a Santa Cruz. . . . .	30,311	—	—
Monte Negro a Caxias. . . . .	116,552	—	—
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento. . . . .	158,564	—	—
Accesso á margem do Taquary . . . . .	2,108	—	—
Ramal Fluvial de Pelotas . . . . .	2,718	—	—
» da Costa do Mar . . . . .	17,281	—	—
S. Pedro á margem do rio Jaguarý . . .	80,705	—	—
Cruz Alta a Santo Angelo. . . . .	109,000	—	—
Brasil Great Southern Railway Comp. Quarahim a Itaquy . . . . .	175,597	299,467	—
Itaquy a S. Borja . . . . .	123,870	—	—
Estrada de Ferro Porto Alegre a Tristeza . . . . .	—	11,980	—
Estrada de Ferro Carlos Barbosa a Bento Gonçalves . . . . .	—	22,000	—
Estrada de Ferro Taquara ao Cancellia .	—	52,000	—
Estrada de Ferro do Jacuhy . . . . .	—	56,303	2.803,541

Estado de Matto Grosso:

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

Estado de Goyaz:

Estrada de Ferro Goyaz . . . . .	—	236,779	—
Da divisa do Estado de Minas a Tapicanga . . . . .	191,538	—	—
Goyandira a Ouidor . . . . .	45,241	—	236,779

29.389,141

Não estão incluídas as Estradas de Ferro de caracter privado.

## ASSUMPTOS GERAES

O decreto n. 15.673, de 7 de setembro de 1922, approvou o novo *Regulamento de Policia, Seguranca e Trafego das Estradas de Ferro*, cujo estudo e redacção se d'vem fundamentalmente a esta Inspectoria, que do assumpto se occupou por largo tempo.

A redacção final foi precedida de duas outras successivamente publicadas, com grande intervallo, nas columnas do «Diario Oficial» e elaborada em presenca da suggestões provocadas por taes publicações, propositadamente annunciadas nos jornaes mais lidos desta Capital.

\* \* \*

Elaborou igualmente esta repartição as novas — *Instrucções para tomada de contas das estradas de ferro de concessão federal* — que, com pequenas modificações, foram approvadas, successivamente, por portarias ministeriaes de 28 de agosto de 1922 e de 4 de abril de 1923.

Estas novas «Instrucções» se referem explicitamente aos diversos regimens a que estão sujeitas as estradas, o que não se dava com as antigas, de 1897, que apenas figuravam o caso da garantia de juros.

\* \* \*

O Aviso ministerial n. 97, de 10 de agosto de 1922 approvou o *glossario*, em vernaculo, das partes da locomotiva a vapor.

\* \* \*

Em 4 de agosto de 1922 (Off. n. 717/S) a Inspectoria submetteu á approvação do Governo um projecto de *Regulamento para subvenção federal a estradas de rodagem*, conforme o decreto n. 4.46), de 11 de janeiro do mesmo anno.

\* \* \*

Em 27 de junho (Off. n. 489/S) já havia esta repartição oferecido ao Ministerio da Viação outro projecto de regulamento, relativo á lei n. 4.514, de 16 de fevereiro de 1922, que assegura a *igualdade de deveres do Estado para com os empregados das diversas estradas de ferro administradas pela União Federal, conforme as categorias*.

\* \* \*

A portaria de 21 de julho de 1922, tornou extensivo ás estradas de ferro administradas por esta Inspectoria o art. 180 do actual regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil.

## ESTRADAS DIRECTAMENTE SUBORDINADAS A' INSPECTORIA

### 1ª — Estrada de Ferro Tocantins (Pará)

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO (suspenso). . . . .	82,430

Em consequencia de haverem sido suspensos os trabalhos de construcção e paralyzados os serviços do trafego, o Governo, pelo decreto n. 14.369, de 21 de setembro de 1923, declarou caducos o contracto de concessão, com garantia de juros, dessa estrada, contracto esse oneroso aos cofres publicos e confessadamente inexequível, em cujo goso se achava a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil.

Essa concessão, que datava dos primeiros annos do regimen republicano, avultára continuamente em direito a maiores extensões, ao passo que apresentava menos de cem kilometros construidos, com um trafego provisório incomparavelmente precario.

Decretada a caducidade, foi á praça o acervo da estrada, que a União adquiriu em hasta publica realizada em Belém do Pará, em 7 de junho de 1922, pelo preço de 1.281:000\$000.

A parte removivel dos bens adquiridos foi avaliada em 3.565:532\$500 pelo chefe de districto desta Inspectoria, engenheiro Eugenio de Souza Brandão, para tal fim mandado em commissão ao Pará.

Do seu volumoso relatório consta a relação minuciosa de taes bens, cujo aproveitamento poderá o Governo fazer alhures, si assim lhe aprouver.

## 2ª — Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina (Maranhão)

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . Km.  
450,652

Esta via-ferrea resulta da incorporação da Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras (78<sup>km</sup>,000) á estrada de Ferro S. Luiz a Caxias (372<sup>km</sup>,652), de conformidade com o decreto n. 14.589 A, de 30 de dezembro de 1920.

Resultados do trafego dos dois ultimos annos:

	1921	1922
Receita. . . . .	428:387\$770	721:872\$713
Despesa de custeio. . . . .	1.863:152\$940	2.182:854\$031
<i>Deficit</i> . . . . .	1.434:765\$170	1.460:981\$318
Coef. de trafego . . . . .	434,92	302,39

Discriminação comparada da receita:

Passageiros . . . . .	179:976\$500	249:783\$800
Bagagens e encomendas . . . . .	49:586\$310	59:865\$430
Animaes . . . . .	7:319\$300	7:229\$520
Mercadorias. . . . .	174:637\$900	377:716\$573
Telegrammas . . . . .	13:093\$400	7:752\$500
Armazenagem . . . . .	251\$140	4\$000
Baldeação no canal dos Mosquitos. . . . .	2:909\$220	17:323\$060
Diversas e eventuaes . . . . .	614\$000	2:197\$830
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>428:387\$770</b>	<b>721:872\$713</b>

Como renda que lhe não pertence, a Estrada arrecadou nos dois annos considerados as seguintes importancias:

	1921	1922
Imposto de transporte. . . . .	27:577\$200	37:490\$400
Taxa de viação . . . . .	6:963\$686	11:575\$423
Imposto de sello . . . . .	11:818\$222	3:656\$840
Montepio. . . . .	737\$756	702\$207
	<b>47:096\$864</b>	<b>53:424\$870</b>

Discriminação da despesa dos dois referidos annos:

Administração . . . . .	282:377\$813	288:057\$862
Trafego . . . . .	270:661\$961	439:401\$758
Locomoção . . . . .	442:364\$662	522:907\$892
Via permanente. . . . .	846:299\$504	879:167\$739
Serviço sanitario . . . . .	22:049\$000	35:569\$650
Diversas . . . . .	—	17:749\$130
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>1.863:152\$940</b>	<b>2.182:854\$031</b>

Explica-se o avultamento relativo das despcsas da via permanente pelo facto de não estar a linha ainda sufficientemente consolidada, tendo, aliás, soffrido muitos damnos com as chuvas e, principalmente, com as enchentes do rio em cuja margem corre.

— Desdobramento da despesa do ultimo anno nos titulos *pessoal e material*:

	Pessoal	Material	Total
Administração . . . . .	199:943\$927	88:113\$935	288:057\$862
Trafego . . . . .	314:544\$049	124:857\$718	439:401\$758
Locomoção . . . . .	269:018\$429	253:889\$463	522:907\$892
Via permanente . . . . .	588:391\$482	290:776\$257	879:167\$739
Serviço sanitario . . . . .	20:705\$500	14:864\$150	35:569\$650
Diversas . . . . .	—	17:749\$130	17:749\$130
	<b>1.392:603\$378</b>	<b>790:250\$653</b>	<b>2.182:854\$031</b>

Com melhoramentos da Estrada, durante o anno, despendeu-se a quantia de 114:189\$138 (pessoal 51: 49\$ e material 63:140\$138) a ser levada á *conta de capital*.

### Trafego

Durante o anno de 1922 circularam 3 229 trens, que percorreram 220.277 kilometros, a saber:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens espezias de passageiros . . . . .	4	1.393
» mixtos . . . . .	597	138.440
» de carga . . . . .	437	12.841
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.038</b>	<b>152.674</b>

Em serviço não remunerado :

Trens de inspecção . . . . .	8	2.121
» » lastro . . . . .	2.183	65.482
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>2.191</b>	<b>67.603</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>3.229</b>	<b>220.277</b>

Transportes realizados no anno de 1921 : (1)

Passageiros :

1ª classe . . . . .	11.133
2ª » . . . . .	15.137
<b>Total. . . . .</b>	<b>26.270</b>

Animaes . . . . .	3.631
Toneladas de bagagens e encomendas . . . . .	385
» » mercadorias . . . . .	17,085

### Locomoção

O serviço de tracção foi executado no anno de 1922 por 20 locomotivas que percorreram 232.139 kilometros, sendo :

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego. . . . .	152.674
» » » de lastro . . . . .	65 482
» » trens espezias não remunerados . . . . .	2.121
» » manobras . . . . .	5.665
» escoteiras. . . . .	6.197
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>232.139</b>

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

	Locomotivas	Vehiculos	Officinas
Lenha (M3). . . . .	18.755	—	2.181
Graxa (Kgs.) . . . . .	906	2.603	37
Oleo (Lts.) . . . . .	11.788	1.641	445
Kerozene (Lts.) . . . . .	1.119	7	133
Estopa (Kgs.) . . . . .	1.426	670	156

(1) Em relação aos dados congeneres referentes ao anno de 1922, o director da estrada no telegramma de 16 de agosto de 1923 communicou só poderia fornecer-os em outubro.

## Via permanente

Devido a uma cheia extraordinaria do rio Itapicurú, que inundou um grande trecho da linha, e desleou dois cavalletes das pontes de 15 metros sobre os riachos Companhia e Igarapé-grande, respectivamente nos kilometros 180 e 188, o trafego ficou interrompido durante o periodo de 5 de abril a 29 de maio.

Os serviços de reparação determinaram um volumoso movimento de terras, em alargamento de aterros, desobstrucção de cortes, abertura de vallas, etc. Fez-se a substituição de grande numero de dormentes.

Para melhorar as condições da linha nas duas obras d'arte citadas, substituiram-se os dois cavalletes da ponte do «Companhia» por um pilar, central de alvenaria, tendo-se iniciado a construcção de outro pilar, de alvenaria, para substituir os cavalletes da ponte do Igarapé-grande.

Os serviços de conservação ordinaria constaram de substituição ou emprego dos seguintes materiaes :

Trilhos . . . . .	79
Grampos . . . . .	5.785
Parafusos. . . . .	509
Tirafundos . . . . .	10.742
Dormentes . . . . .	26.845
Postes telegraphicos . . . . .	293
Isoladores. . . . .	161

A linha telegraphica foi tambem damnificada pela cheia do rio Itapicurú e exigiu trabalhos de reconstrucção parcial e de reparações gcaes, que foram devidamente realizados.

Foram construidos durante o anno os seguintes edificios :

Um pequeno armazem de mercadorias em S. Luiz ;

Um trapiche na primeira margem do canal dos Mosquitos ;

A estação de Maracajá no kilo netro 200.

— *Construcção da ponte «Benedicto Leite» sobre o canal dos Mosquitos —* (110 metros de vão).

Os serviços de construcção dessa importante obra foram inaugurados no dia 6 de outubro de 1922 com a cravação da primeira estaca de fundação. Até 31 de dezembro foram cravadas, no encontro do continente, 33 estacas.

A firma contractante, Bromberg & Comp., já havia, desde abril, dado inicio aos trabalhos preliminares, constantes de installações geraes, cravação de estacas de provas, etc.

\* \* \*

Dos elementos fornecidos, em abril, directamente pela Directoria da Estrada e que não podem ser considerados como definitivos, extrahimos os seguintes dados concernentes ao movimento financeiro geral de 1922 e que serão convenientemente revistos no anno vindouro :

A lei da despesa consignou, para esta estrada, as seguintes verbas :

— Verba 16, art. 63 :

— Custeio e melhoramentos — 2.050:000\$, assim distribuidos :

Pessoal . . . . .	1.450:000\$000
Material . . . . .	600:000\$000

Construcção da ponte Benedicto Leite :

Pessoal e material . . . . .	1.500:000\$000
Daquelles 2.050:000\$ foram despendidos . . . . .	1.977:815\$834
Sobrando um saldo de . . . . .	72:134\$166
A parcella pessoal foi de . . . . .	1.443:652\$578
E a parcella material foi de . . . . .	534:163\$456

Tendo sido a despesa - material - de custeio e melhoramentos calculada em 853:390\$791, deduz-se que a differença (319:227\$335) deve corresponder ao aproveitamento de material do almoxarifado já existente em deposito.

Segundo o mencionado relatório, a verba de 1.500:000\$ para a ponte Benedicto Leite, foi assim utilizada :

Pessoal . . . . .	134:219\$281
Material. . . . .	261:642\$449
	<hr/>
	395:861\$730

Além disso, segundo informações colhidas na Secção de Contabilidade, foram despendidos 667:874\$700, por intermedio desta Administração Central. Ao todo, portanto, 1.063:736\$430.

### Ramal de Coroaá ao Tocantins

Em 12 de outubro de 1922 deu-se inicio aos trabalhos preparatorios da construcção do trecho deste ramal que vae da estação de Coroaá á cidade de Pedreiras (kilometro 86), á margem do rio Mearim.

Os estudos correspondentes, aprovados pelo decreto n. 10.133 de 19 de março de 1913, abrangem maior extensão (105 kilometros).

Os trabalhos foram suspensos por deliberação do Governo, no mez de dezembro.

### 3ª — Estrada de Ferro Central do Piahy (Piahy)

EXTENSÃO EM TRAFEGO (provisorio) :

	Km.
Amarração a Bom Principio . . . . .	51,000
Ramal de Igarassú . . . . .	6,141
	<hr/>
	57,141

Durante o anno foram inaugurados 31km,141, dos quaes 25km,000 na linha principal, de Cacimbão a Bom Principio, e 6km,141, total do ramal de Igarassú

A despesa effectuada com o serviço do trafego provisorio não pôde ser rigorosamente apreciada, porque tanto o pessoal como o material são empregados indistinctamente no trecho em trafego e na construcção, não estando computada no apanhado seguinte a quota de Administração, cujo total foi levado á conta da construcção

Movimento financeiro (trecho em trafego):

Receita . . . . .	27:128\$790
Despesa. . . . .	101 940\$260
	<hr/>
Deficit . . . . .	74:811\$470

No anno de 1921 a receita importou em 15:546\$700 e em 6:200\$, approximadamente, a despesa de custeio, calculada com as mesmas folhas,

Discriminação da receita :

Passageiros. . . . .	21 371	23:896\$900
Carros especiaes . . . . .	—	594\$000
Bagagens e encomendas . . . . .	72 <sup>1</sup> ,850	1:880\$570
Diversas e eventuaes . . . . .	—	757\$320
		<hr/>
Receita do trafego . . . . .	—	27:128\$790

Receita estranha arrecadada pela estrada :

Imposto de transporte e taxa de viação . . . . .	1:095\$000
--	------------



**Discriminação da despesa :**

	Verbas	Pessoal	Material	Total
Trafego . . . . .		18:331\$050	1:494\$780	19:825\$830
Locomoção . . . . .		3:797\$000	7:043\$460	10:840\$460
Via permanente, edificios e telegraphos		58:200\$650	13:073\$320	71:273\$970
<b>Total.</b> . . . . .		<b>80:328\$700</b>	<b>21:611\$560</b>	<b>101:940\$260</b>

**Trafego**

Durante o anno correram a linha 2.445 trens com o percurso total de 53.635 kilometros, rebocando 8.604 vehiculos que percorreram 457.222 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço remunerado:

	Trens	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .		1.294	19.759
Em serviço não remunerado :			
Especiaes de passageiros . . . . .		20	354
Especiaes de cargas . . . . .		705	22.180
Lastro . . . . .		426	11.342
<b>Totaes.</b> . . . . .		<b>2.446</b>	<b>53.635</b>

Vehiculos:

Em serviço retribuido :

Passageiros . . . . .	2.292	34.272
Correio e bagagem. . . . .	1.294	19.596
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>3.586</b>	<b>53.868</b>

Em serviço não retribuido:

Passageiros . . . . .	52	1.059
Lastro . . . . .	4.966	402.295
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>5.018</b>	<b>403.354</b>
<b>Totaes geraes</b> . . . . .	<b>8.604</b>	<b>457.222</b>

Transportes realizados (includos os transportes gratuitos):

Passageiros . . . . .	27.544	420.688
Bagagem e encommendas. . . . .	85,241	1.953
Mercadorias (material da estrada desembarcado em Amarração). . . . .	329,000	4.606

**Locomoção**

As locomotivas realizaram o percurso total de 56.841 kilometros, comprehendidos os serviços não retribuidos e as manobras nas estações:

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego . . . . .	19.759
» » » » lastro . . . . .	11.342
» » trens especiaes não remunerados. . . . .	22.534
» escoteiras e em manobras . . . . .	3.206
<b>Total.</b> . . . . .	<b>56.841</b>

O material de tracção é o mesmo existente desde 1919, constante apenas de tres locomotivas, das quaes duas do typo «Mogul» e «Ten Wheel», que attendem simultaneamente ás necessidades da construcção e do trafego. A terceira pouco serviço pôde prestar.

Por todo este anno deverá ser recebido, no porto de Amarração, o seguinte material, já encomendado por esta Inspectoria no anno passado.

- 3 locomotivas typo «Consolidation».
- 2 » typo «Ten Wheel».
- 2 » typo «Manobras».
- 1 carro de inspecção.
- 6 carros para passageiros de 1<sup>a</sup> classe.
- 4 » » » 2<sup>a</sup> » »
- 2 vagões de correio e bagagem.
- 6 » fechados para mercadorias.
- 6 » para animaes.
- 10 » de bordas altas.
- 20 » pranchas com fuciros.

Do material acima já foi recebida, no começo deste anno, uma locomotiva typo «Manobras».

### Construcção

Durante o anno de 1922 ficou terminado o movimento de terras até Piracuruca, cuja estação ficará no kilometro 146,460, extensão a que ficou reduzido, em virtude de pequenas variantes approvadas e executadas, e bem assim, o traçado de 148 kilometros entre Amarração e aquella cidade, approvado pelo decreto n. 9.930, de 11 de dezembro de 1912.

O assentamento da linha, em 31 de dezembro, attingiu o kilometro 92,340, não tendo esse serviço o desenvolvimento que era de esperar, á vista da extensão do leito preparado, por falta do material fixo necessario. Sómente em 26 de dezembro foi recebida a primeira partida, de 1.012<sup>m</sup>,863, do fornecimento de 65 kilometros de linha encomendados por esta Inspectoria.

No correr do anno foram entregues ao trafego provisório 31<sup>km</sup>,141, dos quaes 25.000, de Cacimbão a Bom Princípio, a 1 de maio, e o ramal do Igarassú, com 6<sup>km</sup>,141, a 14 de julho; e até o fim do corrente anno, si fôr recebido todo o material encomendado, poder-se-á levar o trafego até a cidade de Piracuruca — em quasi metade da extensão total desta via ferrea.

Dentre os serviços executados em 1922 figuram: a ponte do Portinho, cujo ultimo encontro ficou terminado, dependendo a conclusão definitiva da mesma do recebimento da viga metallica, já encomendada para o seu ultimo vão de 40<sup>m</sup>,0; as estações de Bom Princípio, no kilometro 51, Amarração, inicial da linha tronco, e Igarassú, no ponto terminal do ramal, as quaes foram inauguradas, respectivamente, em 1 e 13 de maio e 14 de julho; ficando em via de conclusão a estação do kilometro 75 e em construcção adiantada a do kilometro 87. Assentaram-se duas caixas d'agua nos kilometros 7 e 51.

Até o kilometro 87,500 ficaram concluidas ou em via de conclusão todas as obras d'arte, especiaes e correntes, tendo-se estendido até esse ponto a linha telegraphica.

Effectuou-se o reconhecimento do trecho Piracuruca-Periperi-Campo Maior, no intuito de confrontal-o com o traçado por Barras-Campo Maior, approvado pelo decreto n. 10.156, de 2 de abril de 1913.

Fizeram-se estudos de campo completos nos 50 kilometros que vão de Piracuruca a Periperi.

\* \* \*

Pela lei da despesa do anno de 1922 o credito votado para a construcção desta estrada, inclusive custeio do trafego provisório, foi de 2.550:000\$, em dinheiro, dos quaes 1.550:000\$ destinados a *peçoal* e 1.000:000\$ a *material*.

O Governo ficou ainda autorizado a despender 3.550:000\$ em operações de credito, autorização essa que não foi utilizada.

Por conta dos 2.550:000\$ em dinheiro foram despendidos 2.363:834\$917, sendo:

Pessoal . . . . .	1.351:833\$318
Material . . . . .	1.012:001\$599

## 4ª — Prolongamento da Estrada de Ferro Mossoró

( RIO GRANDE DO NORTE )

Os serviços de construção do prolongamento desta estrada, cujo trecho inicial, em trafego (Areia Branca-Mossoró), pertence a uma firma particular, foram suspensos em virtude do aviso n. 474, de 10 de agosto de 1920. Ficaram em construção paralyzada cerca de 30 kilometros (de Mossoró a S. Sebastião): ficou ultimado o reconhecimento geral até Souza e até Pombal, no Estado da Parahyba.

O Governo tentou um novo accôrdo para o proseguimento dos trabalhos, anteriormente emprehendidos como meio de auxiliar e soccorrer os flagellados da ultima grande secca do Nordeste, mediante aquisição da propriedade do pequeno trecho inicial e arrendamento de toda a linha aos actuaes concessionarios.

Na lei da despesa do anno de 1922 havia uma autorização ao Governo para a abertura de um credito de 1.500:000\$, em apolices, destinado a esta construção, credito este que não foi aberto. O orçamento da despesa do corrente exercicio consigna tambem o credito de 1.000:000\$, em apolices, a despende com a construção do trecho de Mossoró a S. Sebastião, conclusão dos estudos até Caraubas, e bem assim autoriza a abrir os creditos necessarios para incorporar às linhas ferreas federaes o trecho em trafego de Porto Franco a Mossoró, tendo sido, por decreto n. 16.008, de 11 de abril, aberto o respectivo credito de 1.000:000\$, e por portaria de 4 do mez seguinte approvadas as instruções regulamentares para os estudos e construção.

## 5ª — Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte

Esta estrada passou, desde 1 de julho de 1920, á administração directa da União, em virtude do decreto n. 14.136, de 10 de abril do mesmo anno e respectivo termo de accôrdo de 29 do dito mez.

Ao findar o anno de 1922, a extensão em trafego era de 176<sup>km</sup>,430, tendo sido inaugurado em 9 de janeiro o trecho do ramal de Macau, entre Lages e Epitacio Pessoa, com a extensão de 27.700.

Procedeu-se, durante o anno, ao levantamento da linha em trafego para a posteação kilometrica, verificando-se o alongamento de 1<sup>km</sup>,372 na linha de Natal a Lages, cuja extensão, de 147<sup>km</sup>,358 em 31 de dezembro de 1921, passou a 148<sup>km</sup>,730.

### Movimento financeiro dos tres ultimos annos;

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	410:249\$083	501:600\$237	647:871\$241
Despesa. . . . .	698:955\$062	779:375\$771	967:308\$668
<i>Deficit</i> . . . . .	288:705\$979	277:775\$534	319:437\$427
Coefficiente do trafego . . . . .	170,37	155,38	149,31

A receita, no anno de 1922, attingiu a uma importancia ainda não observada e ascenderia acima de 700 contos si fossem computados os transportes effectuados gratuitamente para as grandes obras do Nordeste, que estão sendo executadas pela Inspectoria de Obras Contra as Seccas.

Por outro lado, verificou-se um forte augmento das despesas, proveniente em grande parte do maior numero de trabalhadores admittidos afim de attender — na Via Permanente — á conservação do novo trecho ainda não consolidado, e — na Locomoção — ás reparações do material rodante já muito damnificado desde o tempo da Companhia ex-arrendataria.

**Discriminação comparada da receita:**

Designação	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	133:513\$800	148:492\$000	178:820\$890
Bag. e encomendas . . . . .	31:400\$800	34:978\$400	38:932\$000
Animaes . . . . .	16:818\$200	13:584\$600	11:628\$500
Mercadorias . . . . .	195:194\$800	283:224\$300	386:887\$060
Telegrammas . . . . .	3:999\$200	4:538\$800	5:649\$800
Armazenagens . . . . .	1:190\$800	807\$200	680\$700
Eventuaes . . . . .	22:691\$047	10:059\$854	8:929\$620
Commissão de 4 % . . . . .	897\$436	1:466\$283	1:671\$961
Trens especiaes . . . . .	4:543\$000	4:448\$800	14:670\$800
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>410:249\$083</b>	<b>501:600\$237</b>	<b>647:871\$241</b>

Conforme se observa em quasi todas as rubricas, as rendas do anno de 1922 tiveram sensivel augmento sobre as do anno anterior; tendo-se, porém, verificado um apreciavel decrescimo na receita de animaes.

**Discriminação da despesa do anno de 1922:**

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração Central . . . . .	111:933\$137	45:828\$681	157:761\$818
Trafego . . . . .	132:235\$079	37:729\$890	169:964\$969
Locomoção . . . . .	210:347\$232	177:837\$667	388:184\$899
Via permanente . . . . .	143:669\$818	107:727\$164	251:396\$982
<b>Total . . . . .</b>	<b>598:185\$265</b>	<b>369:123\$402</b>	<b>967:308\$668</b>

**Discriminação comparada da despesa nos tres annos considerados:**

Designação	1920	1921	1922
Administração Central . . . . .	89:155\$016	123:069\$523	157:761\$818
Trafego . . . . .	124:288\$664	166:678\$558	169:964\$969
Locomoção . . . . .	306:872\$924	281:550\$268	388:184\$899
Via permanent . . . . .	172:495\$932	184:725\$792	251:396\$982
Diversas . . . . .	6:142\$526	23:351\$630	—
<b>Total . . . . .</b>	<b>698.955\$062</b>	<b>779:375\$771</b>	<b>967:308\$668</b>

**Trafego**

Durante o anno correram 2.989 trens com o percurso total de 106.350 kilometros, rebocando 11.786 vehiculos que percorreram 708.363 kilometros, assim distribuidos:

**Em serviço remunerado:**

Trens	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .	27	2 809
Mixtos . . . . .	501	51.699
Cargas . . . . .	232	20.091
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>760</b>	<b>74.599</b>

**Em serviço não remunerado:**

Especiaes . . . . .	918	22.999
Lastro . . . . .	1.311	8.752
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>2.229</b>	<b>31.751</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>2.989</b>	<b>106.350</b>

Vehiculos:

Em serviço remunerado:

Passageiros . . . . .	1.547	155.781
Bag. e encomendas . . . . .	543	55.544
Animaes . . . . .	542	52.903
Mercadorias . . . . .	2.875	236.601
Totaes . . . . .	5.507	500.829

Em serviço não remunerado:

Lastro e outros . . . . .	6.279	207.534
Totaes geraes. . . . .	11.786	708.363

Transportes realizados:

Passageiros:

1ª classe . . . . .	25.828	1.783.652
2ª classe . . . . .	33.501	2.116.218
Total . . . . .	59.329	3.899.870

Animaes:

De montaria. . . . .	841	67.684
Bois, vaccas e vitellas. . . . .	1.642	154.225
Carneiros, porcos e cães . . . . .	319	30.094
Total . . . . .	2.802	252.003

Bagagens e encomendas:

	Toneladas	Tons.-kilometro
Remuneradas . . . . .	690,756	46.286
Gratis. . . . .	17,819	1.664
Total . . . . .	708,575	47.950

Mercadorias :

Remuneradas . . . . .	30.641,534	2.976.936
Gratis. . . . .	8.494,649	617.479
Total . . . . .	39.135,183	3.594.415

Os passageiros transportados ainda subdividem-se:

Pagando . . . . .	56.048
Por conta do Governo Federal . . . . .	1.749
» » » Estadual . . . . .	754
Gratis . . . . .	778
Total . . . . .	59.329

Mercadorias transportadas nos dois ultimos annos:

Designação	1922 Toneladas	1921 Toneladas
Café. . . . .	154,292	104,371
Assucar . . . . .	3.491,225	2.531,214
Tecidos nacionaes . . . . .	185,994	179,996
Algodão . . . . .	6.328,450	3.494,420
Fumo . . . . .	16,214	14,357

Designação	1922 Toneladas	1921 Toneladas
Feijão . . . . .	170,556	168,761
Arroz . . . . .	34,158	31,158
Milho . . . . .	171,744	163,703
Aguardente . . . . .	75,119	70,107
Xarque . . . . .	2,414	1,903
Couros . . . . .	50,491	47,196
Sal . . . . .	69,200	63,119
Diversos, importação . . . . .	24.545,885	16.550,556
» , exportação . . . . .	3.840,441	2.266,058
<b>Total . . . . .</b>	<b>39.136,183</b>	<b>25.686,929</b>

Telegrammas transmittidos:

	Numerò	Palavras
Particulares . . . . .	2.541	24.942
Por conta do Governo Federal . . . . .	8	394
» » » » Estadual . . . . .	78	1.741
Em serviço do trafego . . . . .	8.940	104.942
<b>Total . . . . .</b>	<b>11.537</b>	<b>132.019</b>

### Locomoção

As locomotivas realizaram o percurso total de 140.600 kilometros, assim discriminados:

Em serviço do trafego . . . . .	74.599
» » trens especiaes não remunerados . . . . .	22.999
» » serviço do lastro . . . . .	8.752
» » manobras e escoteiras . . . . .	34.250
<b>Total . . . . .</b>	<b>140.600</b>

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 constava de 20 locomotivas, 18 carros para passageiros, quatro vagões para correio e bagagem, nove para animaes, cinco para inflammaveis, 119 para mercadorias, oito vagões-tanques, 18 vagões-pranchas, seis diversos e seis gondolas.

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

Com as locomotivas:

	M3	
Lenha . . . . .	17.650,000	52:950\$000
		Kg.
Oleo . . . . .	3.509,000	3:747\$649
Estopa . . . . .	426,200	601\$790
		Lt.
Kerozenc . . . . .	447,000	341\$160
		<b>57:640\$599</b>

Com os vehiculos:

	Kg.	
Graxa . . . . .	3.114,200	4:148\$150
Estopa . . . . .	831,250	1:173\$725
Oleo . . . . .	2.998,000	3:201\$880
		<b>8:523\$755</b>

## Via permanente

Os trabalhos em 1922 constaram de:

Nivelamento da linha (Ml) . . . . .	128.347
Capina (idem) . . . . .	188.324
Repregação . . . . .	53.078
Roçada . . . . .	63.163
Limpeza de valletas . . . . .	11.560
Dormentes substituídos (N.) . . . . .	23.908
Trilhos substituídos (idem) . . . . .	3
Grampos substituídos . . . . .	3.633
Parafusos . . . . .	258
Lastro ordinario (M <sup>3</sup> ) . . . . .	30.042

Fizeram-se reparos geraes e parciaes nas estações de Lages, Pedra Preta, Jardim, Baixa-Verde, Taipú, Ceará-Mirim e Itapassaroca, sendo que nesta ultima, além de limpeza e pintura, fez-se uma instalação constante de dois compartimentos e mais uma casa para moradia do agente telegraphista.

Foi assentado um triangulo de reversão em Igapó.

Fizeram-se reparações geraes e parciaes em diversas casas de turmas, sendo reconstruidas duas situadas nos kilometros 63 e 80.

Foram pintadas as pontes dos kilometros 2, 3, 8, 15 e 23 e 10 pontilhões do ramal de Macau.

Substituiu-se uma viga de madeira, de 11 metros, na ponte do Gamelleira.

Nos dois passeios lateraes da ponte de 520 metros sobre o rio Potcngy, substituiram-se 300 pranchas de 1,50 × 0,22 × 0,08.

Foi aprofundado de mais um metro em rocha o poço de Lages e fez-se a limpeza dos de Ceará-Mirim e das officinas de Natal.

Procedeu-se á pintura da caixa d'agua de Baixa-Verde e repararam-se os moinhos de vento.

Durante o anno houve 38 accidentes, dos quaes 18 por descarrilamentos de locomotivas, 15 por descarrilamentos de vehiculos, dois por quedas de barreiras e tres por fracturas de peças nas locomotivas.

## Construcção

Sem falar dos estudos e locação realisados no ramal de Macau e na linha de Lages a Angicos e dos acabamentos do trecho de Lages a «Epitacio Pessoa», naquelle ramal, os serviços de construcção em 1922, limitaram-se á «linha de contorno», cujos trabalhos foram iniciados em dezembro de 1921, e comprehendem 5<sup>km</sup>5,140 estando o trecho quasi concluido. Os serviços estão sendo executados pelo systema de tarefas e, em 31 de dezembro de 1922, constavam de:

Trabalhos preliminares . . . . .	3:446\$896
Movimento de terras . . . . .	69:811\$387
Obras d'arte . . . . .	98:927\$485
Trabalhos diversos . . . . .	45:592\$842
Via permanente . . . . .	86:765\$059
Desapropriações . . . . .	20:285\$389
Transportes de materiaes . . . . .	7:750\$800

Total . . . . . 332:579\$840

As importancias acima foram distribuidas pelas quantidades de trabalho abaixo discriminadas:

Trabalhos preliminares :

Designação	Unidade	Quantidade
Roçado e limpa em capoeira . . . . .	M2	8.168,00
Idem de capoeira de machado . . . . .	>	32.672,00
Destocamento . . . . .	>	3.267,20

Movimento de terra :

Excavação em terra, carga e descarga . . . . .	M3	42.613,947
Idem em pedra solta, idem, idem . . . . .	»	3.792,962

Obras d'arte :

Excavação para fundação de obras d'arte . . . . .	»	503,748
Idem idem com escoramento . . . . .	»	334,233
Accrescimento de preço para o mesmo trabalho por necessidade de esgotamento por um metro de profundidade abaixo do nivel d'gua . . . . .	M3	125,895
Alvenaria ordinaria com argamassa n. 8 . . . . .	»	18,966
Idem com argamassa n. 5 . . . . .	»	548,322
Idem de tijolos, com argamassa n. 8 . . . . .	»	131,125
Idem de lajões sem argamassa . . . . .	»	3,306
Idem idem com argamassa n. 8 . . . . .	»	23,292
Concreto n. 1 de 1 vol. de pedra britada para 1 vol. de argamassa n. 3 . . . . .	»	104,308
Idem n. 3 de 3 vols. de pedra para um vol. de argamassa n. 3 . . . . .	»	107,910
Chapa de argamassa n. 3 ( 2 de cimento e 3 de areia )	M2	580,85
Rejuntamento com argamassa n. 3 . . . . .	»	260,71

Trabalhos diversos:

Transporte dos materiaes de excavação . . . . .	M3	46.406,909
---	----	------------

Transporte de materias para obras d'arte :

Pedra . . . . .	»	589,398
Cimento . . . . .	»	134,566
Cal . . . . .	»	20,904
Areia . . . . .	»	313,533
Tijolo . . . . .	»	135,305
Carga e descarga de pedra . . . . .	»	722,319

Via Permanente :

Dormentes de madeira de lei de 1,80×0,18×0,14 . . . . .	Um	7.979
Assentamento de trilhos inclusive desvios, lastro, excepto o de pedra, entalhe e perfuração dos dormentes . . . . .	M1	5.927,36
Cercas de arame farpado, com cinco fios, postes de madeira de lei . . . . .	»	5.006,38
Porteiras de madeira de lei de batentes, assentadas . . . . .	Uma	6
Assentamento de chaves simples completas para mudança de linha . . . . .	»	6
Calçamento de macadam . . . . .	M2	18,00
Assentamento de trilhos inclusive desvios, sem lastro, entalhe e perfuração dos dormentes . . . . .	M1	96,00

Continuaram paralisados os serviços de construção da linha da serra (Lages a Raja da 52<sup>km</sup>,000) e do ramal de Macáu, (Epitacio Pessoa a Macáu 63<sup>km</sup>,334) suspensos de conformidade com o decreto n. 14.136, de 10 de abril de 1920, que rescindiu o contracto de construção e arrendamento desta estrada.

Foram realísados estudos comparativos afim de se decidir sobre a conveniencia de proseguir no prolongamento da estrada por Curraes novos ou voltar ao primitivo projecto por Angicos, cujo trecho de Lages a Angicos (45 km.) em adelantada construção, ficou abandonado desde 1911.

Por aviso n. 24, de 7 de março de 1922, o Governo resolveu adoptar este ultimo traçado, tendo-se procedido á relocação, a partir de Lages, na extensão de 35,840<sup>km</sup>.

Em dezembro do mesmo anno foi autorísado o proseguimento dos trabalhos, por administração, nos primeiros 24 kilometros.



Ficou resolvido tambem terminar os serviços da parte atacada da linha da serra, que constituiria um simples ramal, cuja principal utilidade seria facilitar os grandes transportes destinados ás obras do Nordeste a cargo da Inspectoria de Obras Contra as Seccas; e, bem assim, mandar concluir os trabalhos do ramal de Macau até o povoado de Carapebas, tendo-se procedido aos estudos de uma variante de 4.000 metros no intuito de approximar daquelle povoado o traçado primitivo.

A verba 16ª do art. 63 da Lei de despesa para o anno de 1922 consignou para esta estrada:

a) Custeio e melhoramentos:

Pessoal . . . . .	600:000\$000
Material . . . . .	600:000\$000
b) Construcção (pessoal) . . . . .	200:000\$000

1.400:000\$000

As despesas realisadas com a verba a) foram as seguintes:

Pessoal . . . . .	598:185\$266
Material . . . . .	421:194\$782

1.019:380\$048

tendo-se recolhido o saldo de . . . . . 180:619\$952

1.200:000\$000

A despesa — material — se decompõe em duas parcelas:

Material consumido no custeio . . . . .	369:123\$402
Material adquirido e não econsumido . . . . .	52:071\$380

421:194\$782

Da verba b) (pessoal) foram consumidos . . . . . 131:635\$215

tendo sido recolhidos . . . . . 68:364\$785

200:000\$000

Esta verba, assim como 33:945\$227 de material vindo dos annos anteriores, foi empregada nos trabalhos realizados nas linhas, além de Lages, mas não nas obras da — «linha de contorno» —, que deveriam ser eusteadas com o producto de operações de eredito que não chegaram a realizar-se (art. 64 da lei da despesa).

Existem, portanto, a pagar mais de 332:000\$, das medições acima especificadas.

## 6ª — Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina

(PERNAMBUCO E PIAUHY)

Em 31 de dezembro de 1922 a construcção attingia o kilometro 204, sendo que os 61 kilometros iniciais, construidos por administração, ficaram em condições de ser trafegados.

Os serviços effectuados neste ultimo trecho, em 1922, consistiram no seguinte:

alargamento de plat formasa pelo trem de lastro, num volume total de 26.231<sup>m3</sup> de terra, transportadas;

construcção de obras d'arte (especiaes e correntes), das quaes algumas iniciadas em 1921;

assentamento de linha em 18<sup>km</sup>,500, attingindo a ponta dos trilhos o kilometro 61,500 ;

construção, até o mesmo ponto, de mais 21<sup>km</sup>,500 de linha telegraphica ;  
construção que ficou muito adeantada das estações de Petrolina e Pau

Ferro ;

assentamento de um triangulo de reversão em cada uma destas duas estações e estabelecimento de varios desvios provisorios para o serviço do trem de lastro ;

inicio, em Petrolina, de um armazem para mercadorias, de dois abrigos para material rodante, de uma officina para pequenos reparos, e de tres casas de turma, respectivamente nos kilometros 15, 25 e 35 ;

conclusão da casa de turma do kilometro 5.

Dentre as obras d'arte acima alludidas, foram concluidas, entre outras, a ponte de 30<sup>m</sup>,000 sobre o riacho Terra Nova (kilometro 34.680) e o pontilhão de 4<sup>m</sup>,000 sobre o riacho Carnahyba ; sendo que entre os kilometros 53 e 61, por falta de pedra, foram feitas de concreto armado as obras correntes.

O trecho seguinte, de 143 kilometros, entre os kilometros 61 e 204, está sendo construido pelo regimen de tarefas, introduzido na estrada em março de 1920.

Os preços unitarios a pagar aos tarefeiros são os que constam da tabella approvada por portaria ministerial de 20 de maio de 1922 para substituir a lista dos preços orçamentarios que vinha sendo applicada anteriormente.

Ficaram com o leito preparado os primeiros 109 kilometros deste segundo trecho (kilometro 61 a kilometro 170).

Os serviços nelle realizados, em 1922, podem ser assim resumidos:

Trabalhos preparatorios:

	m <sup>2</sup>
Rocado em capoeira . . . . .	331.435,20
Idem em capoeirão de machado . . . . .	629.356,30
Idem em matta virgem . . . . .	130.776,00
Destocamento . . . . .	53.933,05

Terraplenagem:

	m <sup>3</sup>
Excavação em terra . . . . .	46 354,945
» » molledo . . . . .	6.847,364
» » pedra solta . . . . .	154.686,446
» » rocha . . . . .	146.596,456
Total . . . . .	354.485,711

Obras d'arte:

Cavas para fundação:

	m <sup>3</sup>
Excavação em terra . . . . .	1.669,785
» » pedra solta . . . . .	2.258,728
» » rocha . . . . .	630,119
Total . . . . .	4.558,632

Alvenarias:

	m <sup>3</sup>
Alvenaria ordinaria . . . . .	6.041,891
» de lajões com argamassa . . . . .	37,999
» » » sem » . . . . .	450,447
Concreto . . . . .	13,856
» moldado . . . . .	1,936
» armado . . . . .	35,395
Rejuntamento . . . . .	1.415,66
Chapa de argamassa . . . . .	438,41

As medições provisorias correspondentes ao anno de 1922 importaram em 2.874:553\$449 (ainda não pagos), segundo a apuração feita na Contabilidade.



Telegrapho e telephone . . . . .	95:616\$350	—
Obras d'arte correntes e especiaes. . . . .	100:978\$825	—
Cercas. . . . .	903\$600	—
Preparo de leito e assentamento da linha. . . . .	251:844\$027	—
Reconhecimento. . . . .	411\$500	—

*Estudos*

Pessoal tecnico. . . . .	5:397\$000	—	—
» operario . . . . .	4:842\$750	10:239\$750	1.002:026\$132

**MATERIAL**

Diversos materiaes. . . . .	82:206\$579	—
Capatazias e armazenagens . . . . .	124:036\$700	—
Transportes, despachos e descargas . . . . .	492:160\$553	—
Machinas . . . . .	107:366\$745	—
Serviço medico e hospitalar . . . . .	14:600\$740	—
Dormentes . . . . .	187:014\$800	—
Trem rodante . . . . .	6:328\$000	—
Aluguel de casa. . . . .	4:140\$000	—
Lenha . . . . .	190\$500	—
Indemnizações . . . . .	330\$000	—
Desapropriações. . . . .	15:550\$000	—
Reconhecimento. . . . .	1:295\$000	—
Diversas despesas . . . . .	9:912\$345	—
Construcção de casa . . . . .	2:400\$000	—
Material de construcção . . . . .	202:843\$185	—
Moveis e utensilios. . . . .	40:870\$500	—
Animaes . . . . .	500\$000	—
Ferramentas . . . . .	17:674\$150	1.309:409\$897

Despesas pagas no Thesouro Nacional:

Pessoal . . . . .	5:350\$000	—
Despesas feitas pelo engenheiro Francisco Xavier Pacheco, por conta do adiantamento recebido da Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Therezina . . . . .	—	—

*Estudos*

Pessoal . . . . .	39:660\$475	—
Material . . . . .	9:954\$400	—

**Resumo**

Pessoal . . . . .	1.047:035\$607	—	
Material . . . . .	1.319:374\$297	2.366:410\$904	
Saldo da dotação . . . . .		2.433:589\$036	
		<u>4.800:000\$000</u>	
Dotação pessoal . . . . .	2.950:000\$000	Dotação material . . . . .	1.050:000\$000
Despesa . . . . .	<u>1.047:035\$607</u>	Despesa . . . . .	<u>1.319:374\$297</u>
Saldo . . . . .	1.902:963\$393	Saldo . . . . .	530:625\$703

Despesas realizadas por conta da autorização de 3.600:000\$ (em apolices) e ainda não pagas:

Material rodante . . . . .	fb. 989.500
Medições de trabalhos executados. . . . .	2.874:553\$149

### 7ª — Estrada de Ferro Sul de Alagoas (Alagoas)

Adoptado o traçado Collegio-Anadia-Cajueiro (aviso 84/E/3, de 23 de junho de 1921), foram feitos os estudos definitivos desta estrada, que se destina a ligar a rede ferro viaria, arrendada a «The Great Western of Brasil Railway Company» á Rêde Viação Bahiana.

A linha de exploração, que parte de Cajueiro, estação da «Great Western», á margem do rio Parahyba, e vae entroncar na Rêde Bahiana, tem a extensão de 193km,752 Para a travessia do rio S. Francisco projectou-se uma ponte metallica de vigas descontinuas, com oito vãos de 150 metros e tres de 60 metros.

### 8ª — Estrada de Ferro de Goyaz (Minas e Goyaz)

#### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Km.
Araguary a Tapiocanga . . . . .	244,220
Ramal de Catalão (Goyandira a Ouvidor). . . . .	45,241
<b>Total. . . . .</b>	<b>289,461</b>

Em 9 de novembro de 1922 inaugurou-se o novo trecho de Roncador a Tapiocanga com a extensão de 33,000 kilometros.

#### Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita. . . . .	969:626\$200	947:821\$799	1 095:229\$726
Despesa de custeio. . . . .	91 -:977\$374	871:424\$095	1.103:735\$694
<b>Saldo. . . . .</b>	<b>50:640\$826</b>	<b>76:397\$704</b>	<b>—</b>
<b>Deficit. . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8:505\$968</b>
Coefficiente de trafego. . . . .	94,78	91,94	100,78

#### Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	320:698\$500	323:172\$550	322:483\$700
Bagagens e encomendas. . . . .	64:650\$300	55:476\$600	57:995\$000
Animaes . . . . .	49:602\$900	33:418\$600	70:375\$800
Mercadorias . . . . .	500:095\$450	481:170\$300	574:416\$400
Telegrammas . . . . .	9:322\$278	29:372\$774	44:662\$518
Armazenagens . . . . .	1:433\$800	1:473\$300	1:686\$700
Diversas e eventuaes . . . . .	23:822\$972	23:729\$675	23:609\$608
<b>Totaaes . . . . .</b>	<b>969:626\$200</b>	<b>947:821\$799</b>	<b>1.095:229\$726</b>

#### Discriminação comparada da despesa de custeio:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	122:493\$177	143:731\$983	139:313\$794
Trafego . . . . .	153:998\$057	151:437\$128	190:316\$261
Locomoção . . . . .	255:194\$719	342:516\$769	443:727\$782
Via permanente. . . . .	337:291\$421	233:738\$215	330:377\$357
<b>Totaaes do custeio . . . . .</b>	<b>918:977\$374</b>	<b>871:424\$095</b>	<b>1.103:735\$694</b>

Esta despesa ainda se decompõe:

	Pessoal	Material	Total
Administração . . . . .	129:234\$261	10:079\$533	139:313\$794
Telegrapho . . . . .	5:760\$000	8:762\$978	14:522\$978
Trafego . . . . .	161:107\$200	29:209\$061	190:316\$261
Locomoção . . . . .	138:998\$933	304:728\$849	443:727\$782
Via permanente. . . . .	264:430\$985	51:423\$834	315:854\$879
<b>Total do custeio. . . . .</b>	<b>699:531\$379</b>	<b>404:204\$315</b>	<b>1.103:735\$694</b>

O total das despesas realizadas, na parte trafegada da estrada, se compõe, finalmente, das seguintes parcelas:

Despesas de custeio . . . . .	1.103:735\$694
» levadas á conta de capital . . . . .	418:846\$040
<b>Total. . . . .</b>	<b>1.522:581\$734</b>

A parcella levada á conta de capital assim se discrimina:

	Pessoal	Material	Total
Material rodante . . . . .	18:942\$163	38:255\$133	57:197\$295
Officinas. . . . .	3:386\$163	120:055\$211	123:441\$374
Via permanente . . . . .	88:100\$809	103:975\$044	192:075\$853
Linha telegraphica. . . . .	3:652\$500	14:161\$551	17:814\$051
Cercas . . . . .	9:345\$150	18:972\$316	28:317\$466
	<b>123:426\$785</b>	<b>295:419\$255</b>	<b>418:846\$040</b>

Como renda que lhe não é propria a estrada arrecadou, durante o anno de 1922, a importancia de 123:792\$531, assim discriminada:

Imposto de transporte . . . . .	53:272\$128
» do Estado de Minas . . . . .	32:733\$594
Taxa de viação . . . . .	13:185\$492
Repartição Geral dos Telegraphos . . . . .	21:650\$417
Sello de nomeação . . . . .	2:950\$900
	<b>123:792\$531</b>

### Trafego

Correram a linha, em 1922, 1.866 trens, assim classificados:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens mixtos . . . . .	1.456	188.856
» de gado . . . . .	64	6.718
» » cargas . . . . .	198	37.911
<b>Totacs . . . . .</b>	<b>1.718</b>	<b>233.485</b>

Em serviço não remunerado:

Trens de inspecção . . . . .	30	6.180
» » pagamento. . . . .	8	2.171
» » lastro e lenha. . . . .	110	5.458
<b>Totacs . . . . .</b>	<b>148</b>	<b>13.809</b>
<b>Totacs geraes . . . . .</b>	<b>1.866</b>	<b>247.294</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	Numero	Parcurso
1ª classe . . . . .	30.500	1.766.044
2ª classe . . . . .	57.804	2.778.048
Ambas as classes . . . . .	88.304	4.544.092
Animacs . . . . .	—	21.358
	Tons.	Tons. km.
Bagagens e encomendas . . . . .	1.144,4	104.296
Mercadorias . . . . .	34.563,3	4.266.751
Telegrammas transmittidos . . . . .	—	43.105

### Locomoção

As locomotivas percorreram 407.027 kilometros, assim discriminados :

	Kms.
Locomotivas em serviço de trafego . . . . .	233.485
Locomotivas em serviço do lastro . . . . .	13.809
Locomotivas em manobras e escoteiras . . . . .	159.733
Total . . . . .	407.027

Durante o anno foram realizados os seguintes trabalhos:

- Construcção de um carro de passageiros.
- Construcção de um vagão de correio e bagagens.
- Construcção de um vagão-prancha.
- Reconstrucção de 10 vagões cobertos.
- Reconstrucção de um vagão gaiola.
- Reconstrucção de dois vagões-pranchas.
- Reparações geraes em duas locomotivas e montagem de duas outras.
- Assentamento, nas officinas, de um motor *Marschal* de 50 cavallos e de um martello pneumático *Nazel*.

### Via permanente

Melhoramentos na linha em trafego:

Ficaram concluidos em 1922.

Um predio para typographia, um abrigo para locomotivas, uma caixa d'agua, dois boeiros e um muro; ampliação das explanadas de Araguay e Ipanery e assentamento de novos desvios nas ditas estações.

Durante o anno foram empregados 64.025 dormentes; fez-se a reconstrucção da linha telegraphica com fio duplo, em 40 kilometros empregando-se 246 isoladores e 615 postos novos; e reconstruíram-se 25.800 metros de cerca com o emprego de 25.800 moirões e 410 rôlos de arame.

### Construcção

Durante o anno de 1922 esteve em construcção o trecho de Roncador a Tavares com a extensão de 90<sup>km</sup>,845. Em 9 de novembro foram entregues ao trafego 33<sup>km</sup>,000, entre Roncador e Tapiocanga; ficando os restantes 57<sup>km</sup>,845 com o leito preparado para receber trilhos.

Os serviços executados até 31 de dezembro de 1922 foram os seguintes:

	Em 1921 Km.	Em 1922 Km.
Exploração e projecto . . . . .	40,000	83,076
Locação . . . . .	30,000	66,088

Trabalhos preparatorios:

	m <sup>2</sup> .	m <sup>2</sup> .
Roçada . . . . .	750,000,00	1.375.358,40
Destocamento . . . . .	8.000,00	21.070,49

Terraplenagem:

	Km.	Km.
Leito prompto . . . . .	25,000	65,845
Locação de centros . . . . .	—	82,359
Linha assentada, inclusive desvios . . . . .	—	34,497
Obras d'arte correntes . . . . .	20	15
» » especiaes . . . . .	1	1

Edifícios:

Concluidos . . . . .	—	5
Em conclusão . . . . .	—	3
Caixas d'agua . . . . .	—	2
Linha telegraphica com fio duplo . . . . .	—	33,000
Cercas . . . . .	—	53,595

As despesas (inclusive as ainda não pagas) com o prolongamento de Roncador a Tavares, até 31 de dezembro de 1922, elevaram-se a 4.535:384\$670. As realizadas em 1922 importaram em 3.555:187\$912; a saber:

	Em 1921	Em 1922
Administração . . . . .	145:536\$576	142:457\$894
Trabalhos preparatorios . . . . .	6:872\$500	34:002\$300
Terraplenagem . . . . .	235:434\$747	351:480\$913
Obras d'arte . . . . .	454:721\$976	192:053\$105
Via permanente . . . . .	6:814\$931	2.378:934\$922
Linha telegraphica . . . . .	—	13:363\$282
Edifícios . . . . .	13:321\$538	320:027\$920
Despesas diversas . . . . .	117:494\$490	122:864\$576
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>980:196\$758</b>	<b>3.555:187\$912</b>

No total de via permanente, em 1922, está incluída a quantia de 2.041:712\$340 de trilhos e accessorios.

Dentre as obras d'arte, destaca-se a ponte sobre o rio Corumbá cuja construção importou em 466:435\$004, sendo de 72:967\$554 as despesas relativas ao anno de 1922.

**Movimento financeiro geral**

A lei da despesa do anno de 1922 consignou para esta Estrada os seguintes recursos:

ARTIGO 63 -- VERBA 16 -- LETTRA C

Custeio e melhoramentos da Estrada :

Pessoal . . . . .	850:000\$000	
Material . . . . .	550:000\$000	1.400:000\$000

tendo sido gasta, durante o exercicio, toda a verba.

ARTIGO 97 -- ALINEA 14

Construção . . . . .	5.000:000\$000
----------------------	----------------

Por conta deste credito o Banco do Brasil forneceu á directoria da Estrada dois adiantamentos de 600:000\$ cada um, tendo sido empregada toda a importancia recebida.



## 9ª — Estrada de Ferro de Santa Catharina

( SANTA CATHARINA )

Administrada pelo Governo Federal desde 8 de março de 1918 (decreto n. 12.907, de 6 do mesmo mez), foi finalmente esta estrada arrendada ao Estado de Santa Catharina a partir de 1 de outubro de 1922, *ex-vi* do decreto n. 15. 52, de 2 de dezembro de 1921 e nos termos do contracto de 31 do dito mez.

O arrendamento, baseado na partilha, por igual, de renda liquida, abrangc os 69<sup>km</sup>,700 de estrada, que se estendem de Blumenau a Hansa, e tambem a secção de navegação fluvial (72<sup>km</sup> 300) entre o porto de Itajahy e a cidade de Blumenau. O contracto estatue ainda sobre a immediata construcção, por conta da União, do prolongamento da estrada para o interior até a barra do rio Trombudo (cerca de 35 kilometros) e faculta a futura construcção, *ad libitum* da União, não só do trecho de Itajahy a Blumenau (48<sup>km</sup>,283) como do prolongamento de mais 14 kilometros para além da barra do rio Trombudo. Os novos trechos, á medida que forem sendo construídos, entrarão no regimen do arrendamento.

### Via Ferrea

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . km.  
69.700

Resultado financeiro em 1922 :

	Administração Federal (1 de janeiro a 30 de setembro)	Administração Estadual (1 de outubro a 31 de dezembro)	Total
Receita do trafego. . . . .	226:006\$012	82:932\$860	308:938\$872
Despesa de custeio . . . . .	380:048\$278	89:575\$756	469:624\$034
<b>Deficit . . . . .</b>	<b>154:042\$266</b>	<b>7:642\$896</b>	<b>160:685\$162</b>

Discriminação da receita :

	Administração Federal	Administração Estadual	Total do anno
Passageiros. . . . .	100:504\$000	34:847\$065	135:351\$065
Bagagens e encomendas . . .	11:474\$600	4:232\$015	15:706\$610
Animaes. . . . .	6:405\$000	2:293\$300	8:698\$300
Mercadorias . . . . .	80:955\$600	31:178\$000	112:133\$600
Armazenagens . . . . .	270\$600	111\$000	381\$600
Diversas e eventuaes. . . . .	26:396\$212	10:271\$480	36:667\$692
<b>Total . . . . .</b>	<b>226:600\$012</b>	<b>82:932\$860</b>	<b>308:938\$872</b>

Discriminação da despesa:

	ADMINISTRAÇÃO FEDERAL		ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL		TOTAL DO ANNO	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Administração . . . . .	63:176\$045	13:783\$683	20:453\$278	4:030\$324	83:620\$323	17:814\$004
Trafego . . . . .	70:375\$400	1:732\$244	14:394\$383	918\$719	81:771\$333	2:700\$903
Locomoção . . . . .	47:852\$771	33:363\$903	10:553\$259	11:704\$377	58:433\$030	50:154\$300
Via permanente. . . . .	130:101\$223	24:227\$437	13:953\$300	6:516\$103	140:059\$323	29:773\$140
Diversas . . . . .	1:265\$000	115\$052	64\$000	22\$316	1:405\$000	343\$348
<b>Total do custeio. . . . .</b>	<b>302:776\$339</b>	<b>77:271\$939</b>	<b>66:030\$920</b>	<b>23:544\$836</b>	<b>338:897\$259</b>	<b>100:816\$775</b>
Quota de fiscalização . . . . .	—	—	3:000\$000	—	3:000\$000	—
<b>Despesa total. . . . .</b>	<b>302:776\$339</b>	<b>77:271\$939</b>	<b>69:030\$920</b>	<b>23:544\$836</b>	<b>371:807\$259</b>	<b>100:816\$775</b>

Na despesa do pessoal (Administração Federal) está incluída a quantia de 97:783\$260, de gratificações temporárias, abonadas de accôrdo com os decretos ns. 3.990 e 4.555, respectivamente, de 2 de janeiro de 1920 e de 10 de agosto de 1922.

Os resultados do trafego no ultimo triennio, foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	263:142\$560	260:213\$562	308:938\$872
Despesa de custeio . . . . .	380:563\$760	454:707\$736	469:614\$034
<i>Deficit</i> . . . . .	117:421\$200	194:494\$174	160:675\$162
Coefficiente de trafego . . . . .	144,62	174,74	152,01

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	117:718\$100	124:238\$500	135:351\$065
Bagagens e encomendas . . . . .	14:515\$000	16:287\$770	15:706\$615
Animaes. . . . .	9:497\$000	8:512\$900	8:698\$300
Mercadorias . . . . .	91:414\$500	82:143\$600	112:133\$600
Armazenagens . . . . .	239\$200	391\$100	381\$600
Diversas e eventuaes. . . . .	29:758\$760	28:639\$692	36:667\$692
<b>Totaes</b> . . . . .	<b>263:142\$560</b>	<b>260:213\$562</b>	<b>308:938\$872</b>

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração. . . . .	88:035\$279	97:258\$166	101:473\$327
Trafego . . . . .	72:457\$177	80:955\$000	87:475\$946
Locomoção . . . . .	81:510\$504	96:203\$844	103:592\$830
Via permanente . . . . .	138:560\$800	179:917\$194	169:833\$063
Diversas. . . . .	—	373\$532	2:248\$868
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>380:563\$760</b>	<b>454:707\$736</b>	<b>469:624\$034</b>

### Trafego

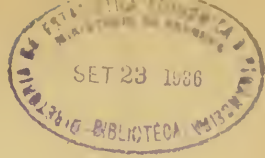
Circularam, em 1922, 1.135 trens que percorreram 71.229 kilometros, assim discriminados :

Em serviço remunerado :

	Trens	Numero	Percurs o
Passageiros. . . . .		225	16.000
Mixtos . . . . .		624	45.115
<b>Totaes.</b> . . . . .		<b>849</b>	<b>61.115</b>

Em serviço não remunerado :

Inspeção e pagamento . . . . .		28	2.002
Lenha . . . . .		114	2.728
Lastro . . . . .		135	5.026
Diversos . . . . .		9	358
<b>Totaes</b> . . . . .		<b>286</b>	<b>10.114</b>
<b>Totaes geraes</b> . . . . .		<b>1.135</b>	<b>71.229</b>



Numero e percurso dos vehiculos :

Em serviço retribuido :

Vehiculos	Numero	Porcurso
Passageiros. . . . .	1.637	95.761
Bagagem e correio . . . . .	619	44.574
Animaes. . . . .	790	55.346
Mercadorias . . . . .	2.922	119.320
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>5.968</b>	<b>315.001</b>

Em serviço não retribuido :

Passageiros. . . . .	45	2.583
Especias de cargas . . . . .	37	465
Diversos. . . . .	1.047	21.761
Lastro . . . . .	848	26.719
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.977</b>	<b>51.528</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>7.945</b>	<b>366.529</b>

Transportes realizados :

Passageiros	1ª classe	2ª classe	Total	Porcurso
Pagando . . . . .	2.447	70.826	73.273	2.227.982
Por conta do Governo Federal . . . . .	69	485	554	21.016
» » » » Estadual . . . . .	37	18	55	2.609
Gratis . . . . .	141	436	577	26.959
	<b>2.694</b>	<b>71.765</b>	<b>74.459</b>	<b>2.278.566</b>

Animaes pagando :

	Numero	Porcurso
De montaria. . . . .	1.997	74.895
Bovinos . . . . .	560	22.186
Carneiros, porcos, etc. . . . .	1.416	72.804
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.973</b>	<b>169.885</b>

Bagagens e encomendas :

	Toneladas	Tons. kilm.
Pagando. . . . .	457,133	15.228
Por conta dos Governos Federal e Estadoaes . . . . .	0,752	30
<b>Total . . . . .</b>	<b>457,885</b>	<b>15.258</b>

Mercadorias :

Pagando. . . . .	17.819,560	799.527
Por conta do Governo Federal. . . . .	25,280	1.263
» » » » Estadual . . . . .	0,810	24
<b>Total . . . . .</b>	<b>17.845,650</b>	<b>800.814</b>

Entraram em vigor os novos horarios approvados por portaria de 6 de junho de 1922.

Em obediencia ao § 1º da clausula XVII do contracto do arrendamento, ficaram em elaboraçao novas tarifas destinadas a substituir as actuaes, approvadas, em caracter provisorio, pela portaria de 4 de agosto de 1919.

## Locomoção

Percurso das locomotivas :

	Kilometros	
Em serviço do trafego. . . . .		61.115
» » » lastro . . . . .		5.026
» trens especiaes não remunerados . . . . .		5.088
Escoteiras e em manobras . . . . .		2.558
Total . . . . .		<u>73.787</u>

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Com as locomotivas :

Lenha, m3 . . . . .	4.859,350	16:296\$462
Oleo, ks. . . . .	1.677,183	1:720\$701
Graxa. . . . .	97,350	177\$455
Estopa . . . . .	522,300	796\$072
Kerozene, lt. . . . .	456,900	432\$560
		<u>19:423\$250</u>

Com os vehiculos :

Oleo, kg. . . . .	1.382,230	1:098\$702
Total . . . . .		<u>20:521\$952</u>

Estado do material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 :

	Locomotivas	Carros	Vagões	Automoveis
Em serviço. . . . .	4	5	39	1
Em reparações. . . . .	2	—	3	—
Encostados . . . . .	1	—	—	—
Totaes. . . . .	<u>7</u>	<u>5</u>	<u>42</u>	<u>1</u>

## Via permanente

A via permanente está em boas condições de conservação, com estabilidade garantida pela boa qualidade dos dormentes e do lastro, que é de pedra britada e abrange toda a linha. As estações estão limpas e bem cuidadas.

Ficou estipulado na clausula XIII do contracto, que «o arrendatario organizará, de accôrdo com a fiscalisação a relação completa das obras e fornecimentos indispensaveis, para que a linha existente entre Blumenau e Hansa, mantido o actual traçado, fique sufficientemente aparelhada para as necessidades do trafego».

A mesma clausula determina mais que essas obras e fornecimentos serão pagos pelas verbas que o Governo Federal destinar á construcção.

Em virtude da clausula XLIX foi, pelo decreto n. 15.470, de 10 de maio de 1922, aberto o credito de 8.000:000\$, em apolices, para occorrer aos pagamentos acima referidos e aos necessarios á construcção do prolongamento.

Os serviços executados na linha, durante o anno de 1922, foram os seguintes:

Roçada e capinação (m2) . . . . .	1.147,370
Limpeza de vallas (m1) . . . . .	263,015
Repregação de dormentes (dormentes) . . . . .	3.250
Nivelamento e socca (m1) . . . . .	89.600

**Lastramento:**

De pedra (m3) . . . . .	3.154,5
De areia grossa (m3) . . . . .	277,5
Enrocamento (m3) . . . . .	33,5
Remoção de barreiras (m3) . . . . .	6.430
Composição de aterros (m1) . . . . .	8.698

Fez-se a substituição do material seguinte:

Dormentes . . . . .	8.624
» especies . . . . .	71
Trilhos . . . . .	9
Chapas de junção . . . . .	256
Parafusos . . . . .	535
Grampos . . . . .	771
Talas . . . . .	103
Postes de madeira . . . . .	200
» » ferro . . . . .	4
Moirões de cerca . . . . .	1.804
Postes de declividade . . . . .	163
Isoladores . . . . .	104
Microphones . . . . .	10
Pilhas . . . . .	66
Sal ammoniaco (kgs.) . . . . .	22
Vidros . . . . .	2
Trados gastos . . . . .	58
Parafusos de construção (kgs.) . . . . .	8,900
Reparações de cerca (m1) . . . . .	5.453

Repararam-se as estações de Salto Weissbach, de Passo Manso, de Encano, de Indayal, de Warnow, de Ascurra, de Aquidaban, de Morro Pellado.

Foram reparados diversos boeiros e fez-se o prolongamento do desvio do porto Itoupava.

**Secção fluvial**

**Resultado financeiro em 1922:**

	Administração Federal	Administração Estadual	Total do anno
Receita . . . . .	93:461\$600	28:376\$895	121:838\$495
Despesa de custeio . . . . .	111:530\$055	22:051\$887	133:581\$942
Saldo . . . . .	—	6:325\$008	—
<b>Deficit . . . . .</b>	<b>18:068\$455</b>	<b>—</b>	<b>11:743\$447</b>

**Discriminação da receita:**

	Administração Federal	Administração Estadual	Total em 1922
Passageiros . . . . .	29:428\$500	9:444\$725	33:873\$225
Bagagens e encomendas . . . . .	3:369\$400	1:217\$900	4:587\$300
Animaes . . . . .	31\$000	28\$000	59\$000
Vehiculos . . . . .	420\$000	192\$000	612\$000
Mercadorias . . . . .	58:976\$200	17:071\$820	76:048\$020
Diversas e eventuaes . . . . .	1:236\$500	422\$450	1:658\$950
<b>Total . . . . .</b>	<b>93:461\$600</b>	<b>28:376\$895</b>	<b>121:838\$495</b>

Discriminação da despesa:

	Administração Federal	Administração Estadual	Total em 1922
Pessoal . . . . .	73:776\$394	13:883\$516	87:659\$910
Material. . . . .	37:753\$661	8:168\$371	45:922\$032
	<hr/>	<hr/>	
Total de custeio. . . . .	111:530\$055	22:051\$887	133:581\$941

Na despesa de pessoal (Administração Federal) está incluída a importância de 18:568\$672 de gratificações temporárias (decretos ns. 3.990 e 4.555, respectivamente de 2 de janeiro de 1920 e 10 de agosto de 1922).

As receitas do trafego e despesas de custeio, englobadamente, da via ferrea e da secção fluvial, foram em 1922:

	Administração Federal (1 de janeiro a 30 de setembro)	Administração Estadual (1 de outubro a 31 de dezembro)	Total em 1922
Receita. . . . .	319:467\$612	111:309\$755	430:777\$367
Despesa. . . . .	491:578\$333	111:627\$643	603:205\$976
	<hr/>	<hr/>	
Deficit . . . . .	172:110\$721	317\$888	172:428\$609

Os resultados financeiros da secção fluvial nos tres ultimos annos, foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	99:313\$000	94:847\$909	121:838\$495
Despesa de custeio . . . . .	86:622\$275	95:192\$179	133:581\$942
Saldo. . . . .	12:690\$725		
	<hr/>	<hr/>	
Deficit . . . . .	—	344\$279	11:743\$447

CREDITOS CONCEDIDOS

Durante o anno de 1922 esta estrada permaneceu no regimen de administração federal até 30 de setembro e a consignação votada para o custeio da linha, em trafego, foi de 450:000\$, sendo:

Pessoal . . . . .	330:000\$000
Material. . . . .	120:000\$000

As despesas realizadas foram as seguintes:

Pessoal:

Via Ferrea . . . . .	206:662\$079	
Secção Fluvial . . . . .	53:830\$722	260:492\$801
	<hr/>	
Verba votada . . . . .		330:000\$000
		<hr/>
Saldo recolhido . . . . .		69:507\$199

Material:

Via Ferrea e Secção Fluvial. . . . .	119:939\$672
Verba votada . . . . .	120:000\$000
	<hr/>
Saldo recolhido . . . . .	60\$328

Além do credito orçamentario ainda foram concedidos a esta estrada os seguintes (gratificações temporarias):

Lei n. 3.990, de 2 de janeiro de 1920 . . . . .	46:208\$340
Lei n. 4.555, de 10 de agosto de 1922 . . . . .	76:008\$785

As despesas effectuadas foram as seguintes:

Lei n. 3.990:

Via Ferrea . . . . .	35:127\$321	
Secção Fluvial . . . . .	5:932\$844	41:060\$165
<hr/>		
Importancia do credito . . . . .		46:208\$340
Saldo recolhido . . . . .		<hr/> 5:148\$175

Lei n. 4.555:

Via Ferrea . . . . .	62:635\$939	
Secção Fluvial . . . . .	12:635\$828	75:291\$767
<hr/>		
Importancia do credito . . . . .		76:008\$785
Saldo recolhido . . . . .		<hr/> 717\$018

### RENDA EXTRANHA

Como renda extranha, foi arrecadada na Estrada e na Secção Fluvial, em 1922, proveniente de imposto de transporte, taxa de viação e imposto de nomeação, a quantia de 41:156\$340, assim discriminada:

	Viação Ferrea	Secção Fluvial	Total
Imposto de transporte . . . . .	26:260\$400	1:352\$200	27:612\$600
Taxa de viação . . . . .	9:848\$550	3:662\$790	13:511\$340
Imposto de nomeação . . . . .	—	32\$400	32\$400
	<hr/> 36:108\$950	<hr/> 5:047\$390	<hr/> 41:156\$340

### CONTA DE CAPITAL

Durante o anno de 1922, no periodo de 1 de janeiro a 30 de setembro, foi escripturada em conta de capital a importancia de 3:572\$760, discriminada como se segue:

Via Ferrea:

	Pessoal	Material	Total
Machinas e utensilios . . . . .	138\$000	239\$651	377\$651
Prolongamento do desvio em Itoupava. . . . .	154\$000	187\$215	341\$215
Material rodante. . . . .	—	2:411\$800	2:411\$800

Secção Fluvial:

Machinas e utensilios . . . . .	—	734\$094	734\$094
	<hr/> 292\$000	<hr/> 3:572\$760	<hr/> 3:864\$760

### Construcção

O trecho a construir até a barra do rio Trombudo, na extensão de 35 kilometros, já tinha os estudos approvados pelo decreto n. 10.818, de 18 de março de 1914.

Para prover ás despesas relativas á construcção foi aberto, pelo decreto n. 15.470, de 10 de maio de 1922, o credito de 8.000:000\$, em apolices, na conformidade da clausula XLIX do contracto.

Nos mezes de outubro e novembro de 1922 procedeu-se á relocação do trecho de 23k,200, entre os kilometros 11,800 e 35,000 da linha approvada, tendo a medição effectuada, já em 6 de janeiro de 1923, attingido á importancia de 21:692\$000, em apolices.

A direcção da estrada obteve autorização para proceder aos estudos de uma variante que, partindo do kilometro 63 da linha em trafego, attingirá a Serra do Mar com o desenvolvimento de cerca de 16 kilometros. Essa variante é destinada a substituir o trecho inicial do traçado approved e tem por objecto, além de outras vantagens, a eliminação de uma rampa batida de 1,8 % , numa extensão de nove kilometros, podendo ser empregadas rampas, no maximo, de 1,5 % .

## 10ª — Estrada de Ferro de Cruz Alta a Porto Lucena (prolongamento além de Santo Angelo) (R. G. do Sul)

Os 109 kilometros iniciaes da E. F. Cruz Alta a Porto Lucena estão sendo trafegados pela Viação Ferrea da Rio Grande do Sul, a cuja rêde foram incorporados em 16 de outubro de 1921 (Av. n. 20/E, de 1 de novembro de 1921).

Da parte restante, a cargo do 1º Batalhão Ferro-viario, ficaram concluidos 19km,500, de Santo Angelo ao rio Comandahy; com trilhos assentados 5km,880; com leito quasi prompto mais 17km,900, onde a terraplenagem apresenta pequenas soluções de continuidade e onde falta construir algumas obras d'arte correntes.

Construiu-se uma ponte provisoria de 160 metros sobre o rio Comandahy, onde foi igualmente iniciada a construcção dos dois encontros de alvenaria da ponte definitiva de 20 metros de vão.

Construiram-se tambem, com o fim de facilitar os transportes, mais 13 provisorias, das quaes a mais importante com 36 metros de vão

Nesta estrada têm sido empregados trilhos que se achavam depositados nas proximidades de S. Borja e que se destinavam á linha S. Pedro-S. Thiago—São Borja, alli iniciada e abandonada ha annos.

Pelas linhas a cargo da Great Southern e da Viação Ferrea tinham sido transportados, até o fim de 1922, 520 toneladas desses trilhos, restante ainda 230 de cujo transporte ficou reservado para o corrente exercicio.

Para levar a linha até a estação de Passo da Pedra é necessario o seguinte material: 426 toneladas de trilhos de 25 kg. p. m. 35.000 tirafundos, 3.250 pares de talas de junção e 12.200 parafusos e 40.000 dormentes. Foi aquella estação o ponto fixado no Av. s/n. de 19 de outubro de 1922, como o ultimo a ser attingido pelo traçado estudado; devendo ser estudada, desde já, uma variante destinada a por em communicação directa as cidades de Santo Angelo e de S. Luiz Gonzaga linha essa cujo reconhecimento foi iniciado em dezembro de 1922.

A lei orçamentaria consignou para esta Estrada a verba de 1.400:000\$ em dinheiro (400:000\$ para pessoal e 1.000:000\$ para material).

Foi exgottada a parcella destinada a pessoal, dependendo-se da outra apenas 700:000\$000.

O saldo de 300:000\$ fôra destinado, pela propria lei orçamentaria, a auxiliar a construcção dos nove primeiros kilometros do ramal ferreo de Porto Alegre a Viamão.

Não chegou a ser aberto o credito orçamentario de 1.000:000\$, em operações de credito, tambem destinado a acquisição do material.



**ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO, ARRENDADAS OU CONTRACTADAS, SOB A FISCALIZAÇÃO DA INSPECTORIA**

**1ª — Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Amazonas e Matto Grosso)**

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . Km.  
364,260

Em consequencia do termo de ajuste firmado em 18 de outubro de 1921, entre o inspector federal das Estradas e o representante da Companhia, foi acceito pelo Governo, como arbitro unico na liquidação de contas de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o general Candido Mariano Rondon, que apresentou em outubro do anno passado o respectivo laudo, ainda não homologado

Segundo o referido termo de ajuste deveria o arbitro decidir:

1º — «Si a Companhia tem ou não direito, no todo ou em parte, á differença entre os 41.412:098\$869 e £ 1.001.000-00 apurados pela Inspectoria Federal das Estradas como correspondendo á construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e o total das medições provisórias, por esta já recebidas, na importancia de 45.162:520\$400 e mais £ 1.001.000-00».

2º — «Si a mesma Companhia tem ou não direito a receber da União, no todo ou em parte, e segundo o criterio adoptado pelo Governo no pagamento de medições anteriores, — o restante das despesas por ella feitas até a data da inauguração total do trafego (31 de julho de 1912) com serviços especiaes de saneamento, até o maximo de 1.988:824\$964».

O laudo apresentado decide affirmativamente quanto a ambos os quesitos.

Achando-se a Estrada, desde o começo, em regimen de tarifas provisórias, que já não convinham á região por terem sido adoptadas na época em que a borracha era altamente cotada, resolveu finalmente o Governo, depois de alguma resistencia por parte da Companhia, mandar pôr em execução immediata (portaria de 6 de janeiro de 1922) as novas «tarifas, classificação geral das mercadorias e regulamento geral dos transportes e dos telegraphos», por esta Inspectoria organizados; e isto, depois de multada a recalcitrante em 10:000\$000.

Esta penalidade foi mantida apezar dos renovados pedidos de relevação, ambos indeferidos.

Com a queda do preço da borracha muito se agravaram os resultados do trafego no ultimo decennio, como se vê abaixo:

ANNOS	RECEITA DO TRAFEGO	DESPESA DO CUSTEIO	SALDO	DEFICIT	COEFF. DE TRAFEGO
1913 . . .	4.995:826\$505	1.443:754\$221	3.552:072\$284	—	28,90
1914 . . .	2.724:507\$615	2.853:902\$743	—	129:395\$128	104,75
1915 . . .	2.767:714\$616	2.034:843\$420	732:871\$196	—	73,52
1916 . . .	3.774:545\$860	2.882:660\$250	891:885\$610	—	76,37
1917 . . .	3.809:560\$000	2.907:886\$990	901:673\$010	—	76,33
1918 . . .	2.744:472\$540	2.919:825\$427	—	175:352\$887	105,39
1919 . . .	2.477:080\$560	2.231:534\$660	145:545\$900	—	94,12
1920 . . .	2.327:054\$720	2.596:632\$330	—	269:577\$610	111,58
1921 . . .	1.733:001\$300	2.533:973\$200	—	800:972\$900	146,21
1922 . . .	1.443:465\$430	2.265:260\$700	—	821:795\$270	156,93

O movimento financeiro da Estrada, em 1922, assim se resume :

Receta do trafego . . . . .	1.443:465\$430
Despesa de custeio. . . . .	2.265:260\$700
<i>Deficit</i> . . . . .	821:795\$270
Coefficiente de trafego. . . . .	156,93
Receta total. . . . .	1.631:298\$790
Despesa total . . . . .	2.476:581\$260
<i>Deficit total.</i> . . . . .	845:282\$470

Discriminação comparada da receita nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	195:993\$800	157:488\$200	135:251\$700
Bagagens e encomendas . . . . .	16:139\$000	15:832\$200	10:359\$800
Animaes. . . . .	33:322\$500	29:330\$000	42:128\$700
Mercadorias . . . . .	2.067:058\$800	1.519:917\$000	1.244:649\$900
Telegrammas . . . . .	5:727\$300	3:299\$600	3:564\$500
Armazenagem . . . . .	664\$700	1:434\$000	597\$400
Diversos eventuaes . . . . .	8:148\$620	5:650\$300	6:913\$430
Receta do trafego . . . . .	2.327:054\$720	1.733:001\$300	1.443:465\$430
Receitas accessorias . . . . .	234:807\$130	198:620\$610	187:833\$330
Receta total. . . . .	2.561:861\$850	1.931:621\$910	1.631:298\$790

Discriminação comparada da despesa :

Administração . . . . .	676:936\$420	756:054\$860	632:599\$410
Telegraphos . . . . .	54:112\$650	70:152\$790	51:970\$480
Trafego . . . . .	218:324\$910	216:539\$040	200:995\$910
Locomoção . . . . .	435:998\$910	372:276\$390	347:373\$930
Via permanente . . . . .	1.211:259\$440	1.118:950\$120	1.032:320\$970
Total do custeio . . . . .	2.596:632\$330	2.533:973\$200	2.265:260\$700
Despesas accessorias . . . . .	327:650\$930	239:745\$930	211:320\$560
Despesa total . . . . .	2.924:283\$260	2.773:719\$130	2.476:581\$260

A Companhia recolheu aos cofres publicos, no praso contractual, as importancias de 81:554\$940 e 35:000\$, correspondentes, respectivamente, ás quotas de arrendamento e fiscalização.

### Trafego

Circularam, durante o anno, 3.262 trens, com o percurso total de 114.597 kilometros, assim discriminados :

Em serviço remunerado :

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	2.634	21.072
» mixtos . . . . .	209	41.778
» de cargas. . . . .	178	22.720
Totaes . . . . .	3.021	85.570

Em serviço não remunerado :

	Numero	Porcurso
Trens especiaes. . . . .	186	22.327
» de lastro. . . . .	55	6.700
Totaes . . . . .	<u>241</u>	<u>29.027</u>
Totaes geraes. . . . .	3.262	114.597

Compuzeram os trens acima 14.352 vehiculos, que percorreram 930.743 kilometros :

Em serviço retribuido :

Vehiculos de passageiros. . . . .	4.295	160.252
» » bagagem . . . . .	3.032	78.884
» » animaes. . . . .	389	59.995
» » mercadorias . . . . .	1.330	215.549
Totaes . . . . .	<u>9.046</u>	<u>514.680</u>

Em serviço não retribuido :

Vehiculos de passageiros. . . . .	198	21.553
» » mercadorias . . . . .	3.430	295.325
» » lastro . . . . .	1.678	99.185
Totaes . . . . .	<u>5.306</u>	<u>416.063</u>
Totaes geraes. . . . .	14,352	930.743

Os transportes realizados foram os seguintes :

Passageiros :

	Numero	Porcurso
1ª classe . . . . .	7.630	226.146
2ª » . . . . .	27.158	1.131.546
Total. . . . .	<u>34.788</u>	<u>1.357.692</u>

Animaes :

De montaria. . . . .	33	2.915
Bois, vaccas e vitellas. . . . .	1.635	417.234
Carneiros, porcos, etc. . . . .	170	14.351
Total. . . . .	<u>1.838</u>	<u>434.500</u>

Bagagens e encomendas :

	Toneladas	Tons. kilom.
Remuneradas. . . . .	162,370	9.371
Gratis. . . . .	65,930	4.818
Total. . . . .	<u>228,300</u>	<u>14.189</u>

Mercadorias :

Remuneradas . . . . .	8.498,524	2.074.705
Gratis. . . . .	31.705,351	972.336
Total. . . . .	<u>40.203,875</u>	<u>3.047.041</u>

Os passageiros transportados subdividem-se :

Passageiros pagando . . . . .	25.888
Por conta dos Governos Federal e Estadual. . . . .	257
Gratis . . . . .	8.643
	<hr/>
Total . . . . .	34.788

Telegrammas transmittidos :

	Numero	Palavras
Particulares. . . . .	1.146	16.492
Por conta do Governo Federal. . . . .	334	8.919
» » » » Estadual . . . . .	330	9.656
Em serviço da Estrada . . . . .	6.319	166.678
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	8.129	201.745

### Locomoção

As locomotivas realizaram o percurso total de 152.617 kilometros, assim discriminados :

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego. . . . .	85.570
» » » » lastro . . . . .	6.700
» » trens especiaes não remunerados . . . . .	22.327
» escoteiras e em manobras . . . . .	38.020
	<hr/>
Total . . . . .	152.617

O material rodante existente em 31 de dezembro vae discriminado no seguinte quadro :

Especie	Bom	Máo	Pessimo	Inutilizado	Total
Locomotivas . . . . .	12	2	—	—	14
Carros de inspecção. . . . .	1	—	—	—	1
» » 1ª classe . . . . .	3	—	—	—	3
» » 2ª classe . . . . .	5	—	—	—	5
» mixtos . . . . .	1	—	—	—	1
» de correio e bagagem . . . . .	4	—	—	—	4
» de mercadorias . . . . .	40	15	1	—	56
» frigoríficos. . . . .	2	—	—	—	2
» de inflammavel . . . . .	2	—	—	—	2
» de animaes . . . . .	11	—	—	—	11
» de pagador . . . . .	1	—	—	—	1
» hospital . . . . .	2	—	—	—	2
» dormitorio. . . . .	4	—	—	—	4
» cosinha. . . . .	1	—	—	—	1
» ferramenta. . . . .	1	—	—	—	1
» plataformas . . . . .	108	14	12	8	142
» de lastro . . . . .	1	—	32	7	40
» gondolas . . . . .	—	—	—	14	14
» guindaste-guincho . . . . .	1	—	—	—	1
» bate estaca . . . . .	1	—	—	1	2
» guindastes groas. . . . .	3	—	—	1	4
» arado-espalhador. . . . .	1	—	—	1	2
» escavadeira mechanica. . . . .	—	—	—	2	2
Automoveis . . . . .	8	—	—	—	8
Trolleys. . . . .	45	—	—	—	45
Cegonhas (Hand-car). . . . .	43	—	1	1	45
Velocipedes Buda. . . . .	25	—	—	—	25
Trolleys de 5 ton. . . . .	6	2	—	3	11

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha, metros cubicos. . . . .	11.524,445	87:585\$780
Oleo, litro. . . . .	3.421,500	6:666\$610
Graxa, kilogrammo. . . . .	101,500	257\$920
Estopa. . . . .	389,250	482\$140

94:992\$450

Com vehiculos:

Oleo, litro. . . . .	1.397,000	2:238\$050
Graxa, kilogrammo. . . . .	602,000	1:098\$900
Estopa. . . . .	87,500	187\$650

3:524\$600

### Via permanente

A conservação da linha melhorou consideravelmente, tendo-se empregado, durante o anno, cerca de 9.000 metros cubicos de lastro ordinario e grande quantidade de dormentes.

O material substituido foi o seguinte:

Trilhos, metros. . . . .	900
Chapas do junção, numero. . . . .	30
Parafusos, idem. . . . .	609
Grampos idem. . . . .	10.019
Dormentes, idem. . . . .	55.783
Postes, idem. . . . .	39
Fios telephonicos, metros. . . . .	6.337

## 2ª — Estrada de Ferro de Bragança (Pará)

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	299,090	km.
-------------------------------	---------	-----

Pelo decreto n. 15 563, de 13 de julho de 1922, resolveu o Governo Federal adquirir esta Estrada ao Estado do Pará e arrendal-a ao Governo do mesmo Estado pelo prazo de 30 annos.

O contracto correspondente foi firmado em 31 de julho de 1922.

A aquisição realizada como um meio de permittir aquella unidade da federação melhora a sua premente situação financeira, consequente á grande crise econômica que se faz sentir em toda a região amazonica, pelo aviltamento do preço da borracha, — custou á União a importância de 17.000:000\$000.

Ficou estabelecido que o pagamento dessa importância seria feito em duas parcelas, uma de cerca de 5.000:000\$ em moeda corrente e o restante em apolices da dívida publica, obrigando-se o Governo do Estado do Pará a applicar aquella somma na aquisição de trilhos e accessorios (inclusive appparelhos de mudança de via) do tipo Vignole, de 25 kg. por metro, para a substituição de 87 km,400 de linha; no assentamento, nivelamento e lastro daquella mesma extensão de linha; na aquisição de duas locomotivas, oito vagões fechados para mercadorias, dois para animaes e 10 plataformas de 20 ou mais toneladas de lotação, bem como na de dois carros para passageiros de 1ª classe, um para passageiros de 2ª classe e um mixto; na aquisição de 33 «trucks», 84 pares de rodas e artigos metallicos diversos, necessarios á prompta execução dos reparos de que carece o material de tracção e de transporte.

Por decreto n. 15.953, de 3 de fevereiro do corrente anno de 1923, foi autorizada a emissão de apolices da dívida publica, para pagamento da importância de 12.000:000\$; ficando a quantia de 5.000:000\$ para ser paga, parte em dinheiro e parte em material rodante tirado da Estrada de Ferro do Tocantins cujo acervo a União adquiriu em leilão e já foi avaliado e relacionado por esta Inspectoria. E' o que se deprehe de do Aviso da Viação n. 4.369, de 13 de dezembro de 1922.

### 3ª — Ligações ferro-viárias em Therezina (Piauhy)

Obras de ligação, em Therezina, das Estradas de Ferro S. Luiz a Therezina, Petrolina a Therezina e Cratheús a Therezina

Contractadas com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, de accôrdo com o decreto n. 14.823, de 24 de maio de 1921, foram iniciadas em 18 de outubro do mesmo anno.

Por decreto n. 15.645, de 29 de agosto de 1922, o trecho da E. F. Petrolina a Therezina, de que trata o n. III da clausula I do contracto de 22 de junho de 1921, foi substituido por um trecho da E. F. Cratheús a Therezina, além do rio Poty, tendo-se procedido á locação até Guidos cerca de dois kilometros além do povoado Todos os Santos.

Os serviços de construção foram logo atacados, tendo sido suspensos, desde 18 de julho, os correspondentes ao trecho substituido, a partir da ligação com o trecho Cratheús-Therezina. Aquella substituição foi motivada pela conveniencia de se estudar uma grande variante desde Therezina até á cidade de Oeiras, o que se emprehendeu desde logo.

Em 31 de dezembro do anno findo a situação dos serviços era a seguinte:

Trechos	Leito	Leito em
	prompto	construção
	km.	km.
Ligação com a Estrada de Ferro S. Luiz-Therezina . . .	5,900	0,520
Ligação com a Estrada de Ferro Petrolina-Therezina. . .	5,900	4,100
Ligação com a Estrada de Ferro Cratheús-Therezina . . .	3,240	9,560

Foram pendidos 1.083:693\$659, assim distribuidos pelos diversos trechos:

	S. Luiz- Therezina	Petrolina- Therezina	Cratheús- Therezina
Trabalhos preparatorios. . . . .	28:868\$600	87:132\$895	40:259\$700
Movimento de terras. . . . .	79:890\$064	123:058\$512	80:470\$745
Obras d'arte . . . . .	162:302\$047	109:945\$432	191:060\$216
Trabalhos diversos . . . . .	42:408\$615	61:618\$017	29:343\$737
Via permanente . . . . .	—	14:060\$000	1:872\$000
Desapropriações . . . . .	—	14:903\$079	16:500\$000
<b>Totaa. . . . .</b>	<b>313:469\$326</b>	<b>410:717\$935</b>	<b>359:506\$398</b>

Durante o anno de 1922 realizou-se um movimento de terras de 77.188<sup>m</sup>3,898 e construíram-se 15 boeiros abertos, seis capeados e dois em arco; ficando em construção dois viaductos, respectivamente, de 25 metros e 11 metros de vão, e uma passagem superior.

Por decreto n. 15.731, de 13 de outubro de 1922, foi autorizada a execução de alguns serviços e obras na explanada da estação de Therezina, constantes de orçamento substitutivo apresentado por esta Inspectoria, na importancia de 214:781\$947.

Por decreto n. 15.937, de 27 de janeiro do corrente anno, foram approvados os projectos das pontes sobre os rios Parnahyba e Poty e os orçamentos das alvenarias e montagens, nas importancias respectivas de 1.513:536\$205 e 656:072\$267, correndo as despesas por conta do credito de 7.391:000\$, em apolices, aberto pelo decreto n. 14.841, de 31 de maio de 1921, já tendo sido, pelo decreto numero 15.642, de 28 de agosto de 1922, approvados os orçamentos das superstruturas metallicas, os quaes montam, respectivamente, a £ 31.350, 136:521\$840, ouro, 114:908\$121, papel; e £ 11.520, 49:690\$368, ouro, 42:081\$724, papel.

## 4ª — Rêde de Viação arrendada à Companhia «Great Western of Brazil Railway»

(RIO GRANDE DO NOETE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÔAS)

A precária situação das linhas arrendadas á «Great Western» muito preocupou o Governo passado, que procurou remedial-a mediante augmentos de tarifas e novas vantagens contractuaes proporcionadas á arrendataria na revisão decorrente do decreto 14.326, de 24 de agosto de 1920:.

Ficou a Companhia relevada da penalidade em que incorrera por não haver dado cumprimento á obrigação que assumira, pelo contracto a que se refere o decreto 7.632, de 28 de outubro de 1909, de construir com capitaes scus e incorporar ao regimen de arrendamento o ramal de Independencia a Picuhy e os prolongamentos da Central de Pernambuco e da Central de Alagôas, respectivamente, até Flores e até Palmeira dos Índios; a quota de arrendamento foi reduzida quasi á quarta parte, passando a ser de 4 % sobre a renda bruta, emquanto essa não excedesse de 15:800\$ por kilometro, e mais 10 % do excesso daquella renda média kilometrica; os ramaes e prolongamentos que a Companhia deixava de ser obrigada a construir á sua custa, passariam a ser executados por ella, em maiores extensões, por conta da União, o que lhe proporcionaria os lucros de empreiteira.

Em compensação estipulou o novo contracto a obrigação da Companhia amortizar, até 31 de dezembro de 1960, — fim do prazo do arrendamento — o capital correspondente a certas linhas de sua propriedade que a União teria de adquirir, pagando, findo aquelle praso e que foram, assim, desde logo incorporadas no regimen de arrendamento.

Com estas providencias suppunha-se collocar a «Great Western» em situação de poder melhorar promptamente as suas linhas e o seu material, augmentando-o; para o que o Governo destinara especialmente uma determinada parte da quantia proveniente do augmento das tarifas.

Estas esperanças talvez se tivessem realizado não fôra a continua e persistente desvalorização de nossa moeda com o consequente encarecimento dos materiaes importados e redução dos saldos avaliados em esterlinos.

Durante o anno realizaram-se duas inspecções extraordinarias nesta rêde, sendo uma em cumprimento do aviso ministerial n. 163/E/3, de 27 de dezembro de 1921, e a outra presidida pelo chefe da 2ª divisão desta Inspectoria para propor medidas concernentes á grave crise em que continuava e continúa a rêde, tendo em vista a autorização especial constante do art. 44, letra c, da lei que orça a despesa da Republica para o anno de 1922.

Os trabalhos e conclusões de ambas foram opportunamente communicados á Secretaria de Viação.

Seguiu-se um termo de accôrdo, firmado em 8 de novembro, entre o Governo e a Companhia e no qual se adoptaram medidas de emergencia, que não foram postas em pratica por haver o Tribunal de Contas recusado o indispensavel registro.

### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

Rêde Norte . . . . .		639,779
Natal a Itamatahy . . . . .	164,620	
Conde d'Eu . . . . .	204,694	
Recife a Limoeiro e Timbaúba . . . . .	270,465	
Rêde Central . . . . .		269,268
Central de Pernambuco. . . . .	269,268	
Rêde Sul. . . . .		602,895
Recife ao S. Francisco . . . . .	130,961	
Sul de Pernambuco . . . . .	193,908	
Central de Alagôas . . . . .	194,069	
Ribeirão a Bonito. . . . .	28,657	
Ribeirão a Barreiro . . . . .	55,300	
Paulo Affonso . . . . .		115,136
		<hr/> 1.627,078

Em 30 de outubro de 1922 foi incorporado á rêde o trecho de 10<sup>km</sup>.061, do prolongamento do ramal de Borborema (Estrada de Ferro Conde d'Eu), entre a estação de Borborema e a bocca do tunnel de Bananeiras, trecho esse concluido pelo Governo por intermedio da Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita do trafego. . . . .	20.307:941\$720	23.236:777\$870	25.498:625\$580
Despesa de custeio . . . . .	15.865:350\$410	19.329:160\$380	21.631:252\$910
<b>Saldo. . . . .</b>	<b>4.442:591\$310</b>	<b>3.907:617\$490</b>	<b>3.867:372\$670</b>
Coefficiente de trafego . . . . .	78,12	83,18	84,83
Receita total. . . . .	20.307:941\$720	23.236:777\$870	25.498:625\$580
Despesa total . . . . .	18.811:553\$387	22.816:585\$120	25.453:598\$701
<b>Saldo liquido . . . . .</b>	<b>1.496:388\$333</b>	<b>420:192\$750</b>	<b>45:026\$879</b>

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

	1920	1921	1922
Quota de fiscalização. . . . .	60:000\$000	60:000\$000	60:000\$000
» » arrendamento . . . . .	812:317\$668	929:471\$120	1.019:945\$023
10 % de renda bruta (clausula 18 do contracto de 23 de setembro rde 1920)	1.921:575\$747	2.323:677\$800	2.549:862\$558
Despesas em Londres (citada a clausula 18). . . . .	152:309\$562	174:275\$820	192:538\$210
<b>Total . . . . .</b>	<b>2.946:202\$977</b>	<b>3.487:424\$740</b>	<b>3.822:345\$791</b>

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	5.399:792\$220	5.384:647\$390	5.564:471\$730
Bagagens e encomendas . . . . .	2.069:577\$110	2.070:776\$110	2.475:714\$160
Animaes . . . . .	240:186\$070	223:426\$440	230:214\$150
Mercadorias. . . . .	11.930:243\$000	14.903:522\$590	16.602:774\$300
Diversas e eventuaes. . . . .	668:143\$320	654:405\$340	625:451\$240
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>20.307:941\$720</b>	<b>23.236:777\$870</b>	<b>25.498:625\$580</b>

A Estrada arrecadou mais, em 1922, a quantia de 2.282:293\$340 correspondente aos impostos federal e estadoaes (dos Estados de Pernambuco e Alagoás), sendo:

Imposto federal:

Transito . . . . .	756:098\$900
Viação. . . . .	601:377\$300
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.357:476\$200</b>

Impostos estadoaes:

Do Estado de Pernambuco . . . . .	810:309\$800
» » Alagoás . . . . .	114:507\$340

Cabendo-lhe, pela arrecadação destes impostos, a importancia de 151:404\$768, que está incluída na receita acima e correspondente:

Ao imposto federal. . . . .	54:299\$048
Aos impostos estadoaes . . . . .	97:105\$720



Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	1.806:526\$590	1.563:608\$450	2.025:771\$350
Trafego . . . . .	3.528:947\$470	4.444:009\$000	4.371:477\$260
Locomoção . . . . .	7.863:449\$530	10.226:835\$000	10.258:912\$100
Via permanente . . . . .	2.666:426\$820	3.094:707\$930	4.975:092\$200
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>15.865:350\$410</b>	<b>19.329:160\$380</b>	<b>21.631:252\$910</b>
Despesas accessorias. . . . .	2.946:202\$977	3.487:424\$740	3.822:345\$791
<b>Despesa total . . . . .</b>	<b>18.811:553\$387</b>	<b>22.816:585\$120</b>	<b>25.453:598\$701</b>

**Trafego**

Percorso dos trens e dos vehiculos em 1922:

Percorso dos trens :

De passageiros. . . . .	519.893
Mixtos . . . . .	669.248
De cargas . . . . .	1.473.845
De lastro . . . . .	319.484
<b>Total . . . . .</b>	<b>2.982.470</b>

Percorso de vehiculos :

De passageiros. . . . .	10.411.908
Diversos. . . . .	36.437.491
<b>Total . . . . .</b>	<b>46.849.399</b>

Transportes realizados durante o anno :

	Numero	Percorso
Passageiros . . . . .	3.076.371	92.034.644
Animaes . . . . .	91.075	7.876.411
	Tonoladas	Ton. Km.
Bagagens e encommendas. . . . .	33.708	33.011.919
Mercadorias . . . . .	2.042.855	100.005.650

As mercadorias transportadas foram as seguintes:

	Tonoladas
Café. . . . .	9.013
Assucar. . . . .	266.535
Tecidos nacionaes . . . . .	5.580
Algodão . . . . .	41.000
Fumo . . . . .	613
Feijão . . . . .	5.426
Milho . . . . .	24.683
Alcool e aguardente. . . . .	14.599
Xarque. . . . .	15.419
Couros . . . . .	4.355
Sal . . . . .	18.725
Borracha . . . . .	40
Diversas de importação. . . . .	1.635.765
<b>Total . . . . .</b>	<b>2.042.855</b>

Continuaram em vigor as tarifas approvadas por portaria de 14 de fevereiro de 1919, accrescidas de 10<sup>o</sup>%, em virtude da portaria de 5 de janeiro de 1920.

Soffreram modificação, em 1922, os horarios: dos trens do ramal de Ribeirão a Cortez, por portaria de 29 de março; dos trens 39 e 58, de Cabedello a Entroncamento, por portaria de 20 de junho; e do trem 101, entre Palmares e Catende, por portaria de 24 de agosto.

Durante o anno houve 74 casos de incendios, cujas indemnizações se elevaram a 156:888\$630, produzindo a venda dos salvados 10:512\$750.

### Locomoção

Percurso das locomotivas:

Em serviço do trafego . . . . .	2.662.986
» » » lastro . . . . .	319.484
» manobras e escoteiras. . . . .	973.862
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.956.332</b>

Em 31 de dezembro existiam 173 locomotivas, das quaes:

Em estado bom . . . . .	108
» » soffrivel . . . . .	27
» » mau . . . . .	14
» reparo . . . . .	21
Encostadas. . . . .	3

O material rodante constava de 228 carros e 2.455 vagões, discriminados nos seguintes quadros:

### Carros

DESIGNAÇÃO	NUMERO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO					
		Bons	Soffríveis	Desmontados	Esperando reparo	Em reparo	Encostados
Administração . . . . .	12	8	1	1	—	1	1
Restaurante . . . . .	10	7	1	—	—	2	—
Passageiros . . . . .	97	74	7	2	—	11	3
	100	63	9	3	—	20	5
	8	1	4	1	—	2	—
Carro Socorro . . . . .	1	1	—	—	—	—	—
<b>Total . . . . .</b>	<b>228</b>	<b>154</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>—</b>	<b>36</b>	<b>9</b>

Vagões

DESIGNAÇÃO	NUMERO	ESTADO DE CONSERVAÇÃO					
		Bons	Sofríveis	Desmontados	Esperando reparo	Em reparo	Encostados
Guindastes . . . . .	16	8	7	1	—	—	—
Tanques . . . . .	125	39	43	—	35	8	—
Breques . . . . .	56	16	18	—	21	1	—
Fechados . . . . .	820	283	285	1	201	39	11
Abertos . . . . .	836	300	455	—	47	27	7
Plataformas . . . . .	459	139	203	—	92	23	2
Inflamáveis. . . . .	17	1	1	—	13	—	2
Animaes . . . . .	82	25	23	—	30	4	—
Bagagens e correio. . . . .	43	28	3	—	—	5	7
Cozinha . . . . .	1	1	—	—	—	—	—
Total . . . . .	2.455	840	1.038	2	439	107	29

Existem ainda nove automoveis de linha e 185 trolleys.

Com o combustivel consumido durante o anno despenderem-se 5.065:043\$520, sendo:

Carvão, toneladas. . . . .	38.335,555	3.784:887\$760
Lenha, metros cubicos . . . . .	147.335,000	1.280:155\$760

O consumo de lubrificantes e estopa foi o seguinte:

Com as locomotivas:

Oleo, toneladas . . . . .	133,698	142:212\$010
Graxa. . . . .	0,096	259\$860
Estopa . . . . .	4,600	6:423\$110
		<u>148:894\$980</u>

Com os vehiculos:

Oleo, toneladas . . . . .	84,044	90:874\$730
Graxa. . . . .	0,044	133\$030
Estopa . . . . .	13,330	17:224\$540
		<u>108:232\$330</u>

Via permanente

Muito deixa a desejar o estado de conservação da via permanente, existindo em 31 de dezembro de 1922 um total de 740.623 dormentes imprestaveis, em toda a rêde, ou uma percentagem média de 50,85.

Devido ás grandes cheias, durante o inverno foram, destruidas diversas obras d'artes correntes, em geral de construcção defeituosa.

No correr do anno ficaram terminadas as obras seguintes:

Aumento do armazem de bagagem e plataforma de Bittencourt; casa de balança e desvio do kilometro 18,080 da Central de Pernambuco; construcção do boeiro aberto de dois metros de vão no kilometro 83,123, da Estrada de Ferro Natal; boeiro de tubos de concreto armado no kilometro 93,203, da Estrada de Ferro Conde d'Eu; aterro de uma depressão no triangulo de Itabaiana, no qual foram empregados 2.379,000 metros cubicos; substituição de uma caixa d'agua de 20 metros cubicos, na estação de Mussurepe; conclusão de gabinete sanitario em Nova Cruz; transformação da parada Engenho Central, na Estrada de Ferro Conde d'Eu, em estação de 4ª classe.

Foram construidos e abertos ao trafego os desvios particulares situados nos kilometros: 47,636 da Estrada de Ferro Conde d'Eu; 101,703, de Glicerio a União; e 46,580 do ramal de Quebrangulo, respectivamente, com as extensões de 136,30 e 60 metros.

Foram feitos reparos nas officinas de Jaboatão, nas casas de machinas de Areias, Cabedello, Timbaúba, Victoria, Atalaia e Natal e nos depositos de carros de Maceió, Bezerras, Jaraguá, Central, Coitezeiras; além de pequenas reparações em varios outros edificios, e em tres pontes e 46 boeiros.

Foram substituidos 955 trilhos, 6.370 talas de junção, 229.226 grampos, 72.115 cavilhas, 7.332 coxins, 357 tirantes de afastamento, 38.664 cunhas, 14.372 tirafundos, 333.752 dormentes, 254.775 metros de fios, 238 postes, 1.499 isoladores, 2.759 braços e 605 espigões. Empregaram-se 87.570 metros cubicos de lastro.

Foram installados tres novosapparehlos telegraphicos, cinco phonophoros e tres telephones e reformadas nove installações telegraphicas.

Por conta do emprestimo de 10.000:000\$ de que trata a portaria de 22 de dezembro de 1919, estavam concluidas em 31 de dezembro de 1922 as seguintes obras e aquisições:

Renovação de trilhos entre os kilometros 91,477 e 145,477 da Estrada de Ferro Limoeiro;

Superstructura metallica das pontes entre os kilometros 5,105 e 144,361 da Estrada de Ferro Limoeiro;

Superstructura metallica da ponte de 50 metros de Lourenço de Albuquerque;

Superstructura metallica da ponte de 10 metros do kilometro 74,980 da Estrada de Ferro Central de Alagôas;

Reconstrucção da ponte do Batoque, da Estrada de Ferro Paulo Affonso;

Alargamento de varios aterros;

Reparos de diversas locomotivas, carros e vagões;

Novo machinismo para as officinas de Jaboatão;

Lastramento de pedra entre os kilometros 100,000 e 107,000; 116,000 e 131,000 do ramal de Glicerio a União;

Lastramento de pedra entre os kilometros 16,526 e 40,526 da Central de Pernambuco;

Substituição de trilhos de 24,80 kilogrammas por metro, por trilhos novos do mesmo peso, entre os kilometros 0 e 10,000 da Estrada de Ferro de Natal;

Aquisição de um guindaste de 10 toneladas e dois britadores.

De conformidade com a lettra *d* da citada portaria, todos os trabalhos deveriam ficar concluidos em 22 de dezembro de 1922, o que não se deu, tendo a Companhia recebido a quantia de 6.795:116\$120 proveniente do desconto de 10% das receitas nos annos:

1920 . . . . .	1.921:575\$750
1921 . . . . .	2.323:677\$800
1922 . . . . .	2.549:862\$570

faltando apenas para completar o total de 10.000:000\$ a importadcia de 3.204:883\$880.

## 5ª — Rêde de viação a cargo da "Companhia Ferro Viaria Este Brasileiro"

(SERGIPE, BAHIA E MINAS)

A «Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien», arrendataria do trafego desta rêde e empreiteira da construcção (decretos ns. 14.068, de 19 de fevereiro de 1920 e 14.159, de 8 de maio do mesmo anno), passou em virtude do decreto n. 15.383, de 2 de março de 1922, a denominar-se «Companhia Ferro-viaria Este Brasileiro».

Por decretos ns. 15.419 e 15.653, respectivamente, de 29 de março e 30 de agosto de 1922, foram approvados os orçamentos para aquisição de material de transporte, e por outro de n. 15.520, de 13 de junho, foi approvado o orçamento para aquisição de 17 locomotivas, todo esse material destinado ás estradas arrendadas á esta Companhia.

Por aviso n. 75, de 11 de julho, foi a mesma Companhia autorizada a importar do estrangeiro, mediante determinadas condições, para as linhas a inaugurar no corrente anno, — 11,600 toneladas de trilhos e accessorios, 110 appparelhos para mudança de linha, 65 vigas metallicas de pontes, 12 locomotivas, cinco carros de 1ª classe, seis de 2ª, seis mixtos, dois restaurantes; um dormitório, seis para correio e bagagem, 35 vagões fechados, 28 abertos de bordas altas, 15 para gado, 56 pranchas com fueiros e 15 ditas para canna.

### LINHAS EM TRAFEGO

	Km.
Bahia ao S. Francisco e ramaes . . . . .	1.145,924
Central da Bahia e ramaes. . . . .	387,801
Centro Oeste da Bahia . . . . .	51,853
Bahia e Minas. . . . .	441,730
	<hr/>
Total. . . . .	2.028,321

### LINHAS EM CONSTRUCCÃO

	Km.
Jacobina a Mundo Novo . . . . .	60,000
Sítio Novo a Mundo Novo. . . . .	72,000
Machado Portella a Carinhanha . . . . .	28,139
Bandeira de Mello a Brotas . . . . .	25,500
Conceição a Buranhem . . . . .	52,000
Theophilo Ottoni a Tremedal . . . . .	72,629
	<hr/>
	310,268

### Movimento financeiro da «Rêde» nos dois ultimos annos:

	1921	1922
Receita total . . . . .	9.593:333\$175	10.583:476\$962
Despesas apresentadas pela Companhia . . . . .	11.220:599\$161	11.052:370\$986
	<hr/>	<hr/>
Deficit sem inclusão da quota de arrendamento . . . . .	1.627:175\$985	458:894\$021

Em virtude de não ter sido cumprido o disposto no § 3º do art. 2º da clausula 3 do contracto em vigor, ainda não se fizeram as tomadas de contas desde

o primeiro semestre de 1921, não tendo sido portanto fixadas as quotas de arrendamento dos 4 semestres de 1921-1922.

Durante o anno de 1922, as linhas em trafego arrecadaram para o Thesouro Nacional as seguintes importancias :

Imposto de transporte . . . . .	309:217\$300
Taxa de Viação . . . . .	166:484\$450
Quota de fiscalisação . . . . .	100:000\$000

### Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco e Ramaes

#### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

Linha tronco (Bahia a Joazeiro) . . . . .	575.440
Ramal de Alagoinhas a Propria . . . . .	429.903
Sub-ramal de Capella . . . . .	11.893
Ramal de Campo Formoso . . . . .	9.788
Bomfim a Jacobina . . . . .	119.900
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.146.924</b>

#### Movimento financeiro dos dous ultimos annos:

	1921	1922
Receita do trafego . . . . .	6.224:806\$491	7.135:403\$554
Despesa de custeio . . . . .	8.001:594\$867	7.792:317\$028
<i>Deficit</i> . . . . .	1.776:788\$376	656:913\$474
Coefficiente do trafego . . . . .	128,54	109,21
Receita total . . . . .	6.314:185\$351	7.257:588\$502
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento. . . . .	8.075:739\$514	7.870:641\$621
<i>Deficit</i> total, idem, idem . . . . .	1.761:554\$163	613:053\$119

A rceita total desta estrada, no anno de 1922, foi superior à do anno anterior em 943:403\$151. Este augmento foi devida principalmente ao transporte de trilhos e materias para a Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, que produziu 876:754\$164.

Houve uma redução de 205:097\$893 na despesa total em relação ao anno de 1921, mas, ainda assim, o *deficit* elevou-se a 613:053\$119, sem incluir a quota de arrendamento.

#### Discriminação comparada da receita:

Designação	1921	1922
Passageiros . . . . .	1.926:401\$325	1.851:312\$076
Bagagens e encomendas . . . . .	199:522\$050	209:718\$973
Animaes . . . . .	151:450\$410	228:202\$220
Mercadorias . . . . .	3.587:431\$411	4.464:185\$575
Telegrammas . . . . .	60:604\$578	54:103\$239
Armazenagens . . . . .	13:032\$460	11:646\$555
Diversos e eventuaes . . . . .	286:334\$257	316:234\$916
<b>Total do trafego . . . . .</b>	<b>6.224\$836\$491</b>	<b>7.135:403\$554</b>
Receitas accessorias. . . . .	89:378\$830	122:184\$948
<b>Receita total . . . . .</b>	<b>6.314:185\$351</b>	<b>7.257:588\$502</b>

Discriminação comparada da despesa:

Designação		
Administração . . . . .	716:219\$476	677:779\$025
Trafego . . . . .	1.187:517\$456	1.202:228\$257
Locomoção . . . . .	4.094:075\$023	3.979:408\$174
Via permanente . . . . .	1.846:888\$449	1.781:490\$748
Telegrapho . . . . .	153:894\$450	151:410\$814
Total do custeio . . . . .	8.001:594\$857	7.792:317\$028
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento) . . . . .	74:144\$547	78:324\$593

As despesas accessorias comprehendem as seguintes rubricas:

	1921	1922
Quota de fiscalisação . . . . .	72:800\$000	72:800\$000
Obras para particulares . . . . .	1:344\$647	5:524\$593

**Trafego**

Foi feito com muita irregularidade até o mez de setembro, sendo grande a percentagem dos trens que circularam com atraso. Em 1º de outubro entraram em vigor os novos horarios, sendo normalisada a circulação.

Durante o anno de 1922, correram a linha 13.716 trens com o percurso total de 1.450.638 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Passageiros. . . . .	1.205	246.052
Mixtos . . . . .	5.243	452.050
Cargas . . . . .	3.797	525.833
Totaes. . . . .	10.245	1.223.965

Em serviço não remunerado:

Especiaes . . . . .	2.493	176.220
Lastro. . . . .	978	50.453
Totaes . . . . .	3.471	226.673
Totaes geraes . . . . .	13.716	1.450.638

Compuzeram os trens acima 102.400 vehiculos que percorreram 10.502.815 kilometros, assim discriminados :

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .	19.374	2.303.238
Bagagens . . . . .	5.416	741.287
Animaes . . . . .	8.025	1.082.422
Mercadorias . . . . .	47.582	4.935.893
Totaes . . . . .	80.397	9.062.840

Em serviço não retribuído:

Passageiros . . . . .	490	37.871
Bagagens . . . . .	307	20.678
Mercadorias . . . . .	21.206	1.381.426
	<hr/>	
Totaes . . . . .	22.003	1.439.975
	<hr/>	
Totaes geraes . . . . .	102.400	10.502.815

Os transportes realizados foram os seguintes:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	241.829	20.283.689
2ª classe . . . . .	370.009	16.531.643
	<hr/>	
Total . . . . .	611.838	36.815.332

Animaes:

De montaria. . . . .	3.480	325.947
Bois, vaccas e vitellas . . . . .	11.219	3.733.206
Carneiros, porcos e cães. . . . .	25.226	4.148.468
	<hr/>	
Total . . . . .	39.925	8.207.621

Bagagens e encommendas:

	Tonelaças	Tons. kilometros
Remuneradas . . . . .	2.701.147	295.230
Gratis. . . . .	1.259.751	209.352
	<hr/>	
Total . . . . .	3.960.898	504.582

Mercadorias:

Remuneradas . . . . .	182.077.966	33.902.924
Gratis. . . . .	120.085.406	11.993.307
	<hr/>	
Total . . . . .	302.163.372	45.896.231

Os passageiros transportados subdividem-se:

Pagando . . . . .	532.558
Por conta do Governo Federal . . . . .	4.808
Por conta do Governo Estadual . . . . .	9.058
Gratis em serviço do trafego e outros. . . . .	65.414
	<hr/>
Total . . . . .	611.838

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	23.574	270.853
Officiaes . . . . .	3	119
Em serviço do trafego . . . . .	151.183	3.963.378
	<hr/>	
Total. . . . .	174.760	4.234.350

Por portaria de 13 de novembro foram approvados os novos horarios que já vinham vigorando desde 1 de outubro.

Continuaram em vigor as tarifas approvadas por portaria de 18 de novembro de 1919, tendo havido modificação restricta ao gado transportado em trens completos.



## Locomoção

O serviço de tracção melhorou consideravelmente, existindo em 31 de dezembro 33 locomotivas em bom estado. No decorrer do anno foram recebidas para esta linha cinco locomotivas novas e restituídas á Estrada de Ferro Central da Bahia tres que faziam o serviço de transporte de manganese.

As locomotivas realizaram durante o anno o percurso total de 1.629.648 kilometros, assim distribuidos:

	kilometros
Locomotivas em serviço do trafego . . . . .	1.223.965
» » » » lastro . . . . .	50.453
» em trens especiaes não remunerados . . . . .	176.220
» isoladas e em manobras . . . . .	179.010
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.629.648</b>

Material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro:

	BOM ESTADO	REGULAR	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADO	TOTAL
Locomotivas . . . . .	33	18	13	20	18	102
Carros de 1ª classe . . . . .	18	1	5	15	7	46
Idem de 2ª classe . . . . .	17	4	4	39	8	72
Idem mixtos . . . . .	1	2	1	4	1	9
Idem especiaes . . . . .	14	1	2	—	—	17
Idem bagagens e correio . . . . .	15	3	2	6	6	32
Vagões para gado . . . . .	30	22	1	27	97	177
Idem merc. fechados . . . . .	149	50	16	73	67	355
Idem idem abertos . . . . .	220	189	5	109	57	571
<b>Total . . . . .</b>	<b>464</b>	<b>263</b>	<b>36</b>	<b>273</b>	<b>243</b>	<b>1.279</b>

O numero de vagões de mercadorias augmentou com a importação de algumas unidades.

As officinas, em numero de tres, localisadas em Periperi, Aramary e Aracajú, funcionaram regularmente.

Foram feitas 2.645 reparações em locomotivas e 1.667 em vehiculos; importando, respectivamente, em 1.201:226\$163 e 1.074:954\$447.

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

Em serviço de trafego :

	Kg.	
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão).	29.324.334,0	607:061\$012
Óleo (Locom.) . . . . .	89.557,0	78:892\$389
» (Vehic.) . . . . .	66.191,4	45:737\$410
Graxa (Locom.) . . . . .	1.839,1	2:253\$124
» (Vehic.) . . . . .	15.028,5	16:283\$980
Estopa (Locom.) . . . . .	2.228,5	1:370\$971
» (Vehic.) . . . . .	8.266,5	5:598\$905

Em serviço de lastro :

Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão).	922.666,0	19:069\$125
Óleo (Com.) . . . . .	2.787,0	2:449\$300
» (Vehic.) . . . . .	2.169,0	1:512\$184
Graxa (Locom.) . . . . .	57,0	70\$613
» (Vehic.) . . . . .	545,0	577\$857
Estopa (Locom.) . . . . .	69,5	42\$634
» (Vehic.) . . . . .	269,5	185\$646

### Via permanente

O estado de conservação da Via-permanente foi, em geral, bom na linha de Alagoinhas a Joazeiro e ramal de Jacobina, sendo deficiente nas linhas da Bahia a Alagoinhas e Alagoinhas a Propriá, pela insuficiência de dormentes empregados.

Torna-se necessaria e urgente a substituição dos trilhos entre os kilometros 247 e 452, da linha de Alagoinhas a Joazeiro, bem como do trecho de Alagoinhas a Timbó, com 83 kilometros de extensão.

Durante o anno foram substituidos 697 trilhos, 2.156 talas de junção, 55.212 parafusos, 343.415 grampos, 325.247 tirafundos, 184.435 dormentes, 400 isoladores e 4.403 kilos de fios.

Foram empregados 74.605 metros cubicos de lastro na linha e reparados sete pontes e pontilhões e um boeiro.

Houve duas collisões de trens, sete descarrilamentos de trens, 235 de locomotivas e 536 de vehiculos; e 43 avarias em machinas.

Em consequencia desses accidentes morreram 10 pessoas e ficaram feridas 32, sendo 13 com ferimentos graves.

### Estrada de Ferro Central da Bahia e Ramaes

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

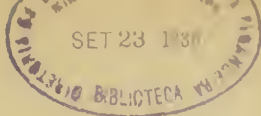
	Km.
S. Felix a Jequy . . . . .	330,048
Ramal de Queimadinhos a Bandeira de Mello . . . . .	9,341
Ramal de Monte Cruzeiro . . . . .	1,372
Ramal de Cachoeira a Feira de Sant'Anna . . . . .	47,043
<b>Total . . . . .</b>	<b>387,804</b>

### Movimento financeiro dos dous ultimos annos

	1921	1922
Receita do trafego . . . . .	1.634:832\$315	1.723:324\$231
Despesa de custeio . . . . .	1.615:685\$336	1.722:254\$922
Saldo . . . . .	19:146\$979	1:069\$309
Coefficiente do trafego . . . . .	98,83	99,94
Receita total . . . . .	1.698:977\$428	1.797:480\$165
Despesa (sem inclusão da quota de arrendamento)	1.643:396\$994	1.749:865\$023

### Discriminação comparada da receita :

Designação	1921	1922
Passageiros . . . . .	298:337\$575	289:397\$415
Bagagens e encomendas . . . . .	31:344\$440	37:503\$515
Animaes . . . . .	19:644\$625	17:609\$385
Mercadorias . . . . .	1.177:708\$763	1.273:079\$839
Telegrammas . . . . .	19:667\$346	13:834\$445
Armazenagens . . . . .	153\$100	61\$660
Diversos e eventuaes . . . . .	87:976\$466	91:837\$972
<b>Total do trafego . . . . .</b>	<b>1.634:832\$315</b>	<b>1.723:324\$231</b>
Receitas accessorias . . . . .	64:145\$113	74:155\$934
<b>Receita total . . . . .</b>	<b>1.698:977\$428</b>	<b>1.797:480\$165</b>



Discriminação comparada da despesa:

Designação	1921	1922
Administração . . . . .	197:335\$548	193:335\$940
Trafego . . . . .	293:105\$516	311:615\$405
Locomoção . . . . .	647:207\$124	701:824\$554
Via-permanente. . . . .	474:832\$220	513:451\$712
Telegrapho . . . . .	3:204\$919	2:016\$211
<b>Total do custeio. . . . .</b>	<b>1.615:685\$335</b>	<b>1.722:254\$922</b>
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento). . . . .	27:711\$658	27:610\$101

As despesas accessorias comprehendem:

	1921	1922
Quota de fiscalisação . . . . .	27:200\$000	27:200\$000
Obras para particulares . . . . .	511\$658	410\$101

**Trafego**

O serviço do trafego, no correr do anno de 1922, fez-se com muita irregularidade, devido ao pessimo estado em que se encontra o material rodante e de tracção. Os trens nunca chegam no horario pelos constantes accidentes que occorrem na linha durante as viagens.

Durante o anno circularam 3.617 trens que percorreram 251.896 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Porcurso
Passageiros . . . . .	72	2.639
Mixtos . . . . .	1.823	183.800
Cargas . . . . .	997	22.427
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>2.892</b>	<b>208.866</b>

Em serviço não remunerado:

Especiaes . . . . .	718	42.601
Lastro . . . . .	7	429
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>725</b>	<b>43.030</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>3.617</b>	<b>251.896</b>

Compuzeram os trens acima 30.785 vehiculos que percorreram 1.825.307 kilometros, assim distribuidos:

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Porcurso
Passageiros . . . . .	4.315	331.874
Bagagens e encommendas. . . . .	2.493	203.157
Animaes . . . . .	353	31.801
Mercadorias . . . . .	16.251	905.322
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>23.432</b>	<b>1.473.154</b>

Em serviço não retribuído:

Passageiros . . . . .	93	15.242
Bagagens e encomendas . . . . .	17	352
Animaes . . . . .	5	146
Mercadorias . . . . .	7.238	335.493
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	7.353	352.153
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes . . . . .	30.785	1.825.307

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	34.647	2.020.655
2ª » . . . . .	73.206	2.764.988
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	107.853	4.785.643

Animaes:

	Numero	Percurso
De montaria . . . . .	1.851	123.043
Bois, vaccas e vitellas . . . . .	890	138.521
Carneiros, porcos e cães . . . . .	824	44.964
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	3.565	306.528

Bagagens e encomendas:

	Toneladas	Tons.-kilo- metro
Remuneradas . . . . .	903.769	45.207
Gratis . . . . .	377.970	34.505
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	1.281.739	79.713

Mercadorias:

Remuneradas . . . . .	58.413.469	5.002.992
Gratis . . . . .	49.091.023	2.992.112
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	107.504.492	7.995.104

Os passageiros transportados ainda se subdividem:

Pagando . . . . .	102.402
Por conta do Governo Federal . . . . .	666
» » » » Estadual . . . . .	2.079
Gratis em serviço do trafego e outros. . . . .	2.706
	<hr/>
Total . . . . .	107.853

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	6.241	74.136
Em serviço do trafego. . . . .	20.905	419.322
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	27.146	493.458

## Locomoção

E' precaria, pelo seu estado, a situação do material rodante e de tracção; todo elle, sem excepção, necessita de conservação. Voltaram a esta linha tres locomotivas que estavam na Estrada de Ferro de S. Francisco fazendo o serviço de transporte de manganez.

As locomotivas, em 1922, realizaram o percurso total de 492.049 kilometros, assim distribuidos:

	Kilometros
Locomotivas em serviço do trafego. . . . .	216.035
» » » » lastro . . . . .	429
» » trens especiaes não remunerados . . . . .	43.165
» isoladas e em manobras. . . . .	142.420
<b>Total . . . . .</b>	<b>492.049</b>

Effectivo do material rodante e de tracção em 31 de dezembro:

	BOM ESTADO	REGULAR	EM REPARO	AGUARDANDO REPARO	ENCOSTADO	TOTAL
Locomotivas . . . . .	6	3	5	4	—	18
Carros de 1ª classe . . . . .	7	2	1	7	2	19
Idem de 2ª classe. . . . .	18	5	1	10	2	36
Idem mixtos . . . . .	3	1	1	1	—	6
Idem especiaes . . . . .	1	—	—	—	—	1
Idem de bagagens e correios . . . . .	5	3	2	4	1	15
Idem idem de animaes . . . . .	—	—	—	—	—	—
Vagões para gado . . . . .	30	7	1	1	1	40
Idem de mercadorias fechados . . . . .	105	44	2	12	1	164
Idem idem abertos . . . . .	48	23	7	17	—	95
<b>Total . . . . .</b>	<b>217</b>	<b>85</b>	<b>15</b>	<b>52</b>	<b>7</b>	<b>376</b>

As officinas são insufficientes para satisfazer as necessidades da linha e necessitam de algumas machinas modernas.

Fizeram-se 18 reparações em locomotivas e 201 em vehiculos, importando, respectivamente, em 225:320\$561 e 130:468\$156.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Em serviço do trafego:

	Peso-kg.	Importancia
Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão). . . . .	10.538.666,0	171:975\$541
Oleo (Locomotiva) . . . . .	16.505,6	18:215\$491
» (Vehiculo) . . . . .	2.701,1	2:531\$330
Graxa (Locomotiva) . . . . .	1.480,1	1:874\$524
» (Vehiculo) . . . . .	513,5	637\$215
Estopa (Locomotiva). . . . .	2.328,1	1:589\$715
» (Vehiculo). . . . .	688,0	688\$000

Em serviço de lastro:

Lenha (reduzida ao valor calorifico do carvão). . . . .	11.600,0	188\$773
Oleo (locom.) . . . . .	20,0	21\$204
Oleo (vehic.) . . . . .	4,4	3\$600
Graxa (locom.) . . . . .	3,4	4\$360
Graxa (vehic.) . . . . .	0,5	5\$00
Estopa (locom.) . . . . .	3,8	2\$567
Estopa (vehic.) . . . . .	1,5	1\$500

### Via permanente

Não é bom o estado da via permanente, principalmente no ramal de Feira de Sant'Anna e entre S. Felix e Currallinho, sendo que o trecho do sertão está regularmente conservado.

Urge a substituição de trilhos velhos de 20 kilos por novos de 25 na linha de S. Felix e Machado Portella, desde Paraguassú.

Durante o anno substituíram-se 15 trilhos, quatro talas de junção, 22.960 parafusos, 18.489 grampos, 20.812 tirafundos e 57.152 dormentes.

Empregaram-se 89.589 metros cubicos de lastro e repararam-se sete pontes e pontilhões, 63 boeiros e 41 edificios.

Houve uma collisão de trem, quatro descarrilamentos de trens, 13 de locomotivas e 41 de vehiculos, e 33 avarias de machinas.

Ficaram feridas seis pessoas e morreram tres.

### Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia

#### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	km.
Agua Comprida a Buranhem. . . . .	51,853

#### Movimento financeiro dos annos de 1921 e 1922

	1921	1922
Receita do trafego . . . . .	84:630\$595	87:970\$158
Despesa de custeio. . . . .	205:747\$318	115:706\$346
Deficit . . . . .	121:116\$723	27:736\$388
Coefficiente do trafego . . . . .	243,11	131,53
Receita total . . . . .	109:177\$928	119:909\$642
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento. . . . .	205:747\$318	115:706\$346

#### Discriminação comparada da receita:

	1921	1922
Passageiros . . . . .	48:335\$435	51:242\$312
Bagagens e encomendas. . . . .	2:503\$400	3:170\$428
Animaes . . . . .	2:973\$512	4:273\$362
Mercadorias . . . . .	18:333\$909	21:379\$975
Telegrammas . . . . .	2:881\$050	1:826\$550
Armazenagens . . . . .	\$300	5\$200
Diversas e eventuaes . . . . .	9:602\$989	6:072\$331
<b>Total do trafego . . . . .</b>	<b>84:630\$595</b>	<b>87:970\$158</b>
Receitas accessorias. . . . .	24:547\$333	31:939\$484
<b>Receita total . . . . .</b>	<b>109:177\$928</b>	<b>119:909\$642</b>

#### Discriminação comparada da despesa:

	1921	1922
Administração . . . . .	326\$389	221\$248
Trafego. . . . .	25:719\$947	33:042\$337
Locomoção . . . . .	38:545\$537	22:382\$231
Via-permanente . . . . .	141:076\$417	60:000\$000
Telegrapho . . . . .	77\$728	61\$030
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>205:747\$318</b>	<b>115:706\$346</b>

## Trafego

Fez-se com toda a regularidade, no correr do anno de 1922, o trafego nesta Estrada, tendo sido diminutissimo o numero de accidentes, muito concorrendo para isto a reconstrucção de 42 kilometros de linha.

Circularam 330 trens, com o percurso de 22.893 kilometros, assim discriminados:

### Em serviço remunerado:

	Trens	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .		5	304
Mixtos . . . . .		316	21.869
Cargas . . . . .		2	112
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>323</b>	<b>22.285</b>

### Em serviço não remunerado:

Especiaes . . . . .		7	608
<b>Totaes geraes . . . . .</b>		<b>330</b>	<b>22.893</b>

Compuzeram os trens acima 1.954 vehiculos que percorreram 140.430 kilometros, assim distribuidos:

### Em serviço retribuido:

	Vehiculos	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .		769	58.049
Bagagens e encomendas . . . . .		320	25.597
Animaes . . . . .		322	25.450
Mercadorias . . . . .		524	30.113
<b>Totacs . . . . .</b>		<b>1.935</b>	<b>139.009</b>

### Em serviço não retribuido:

Passageiros . . . . .		5	424
Bagagens e encomendas . . . . .		8	712
Mercadorias . . . . .		6	285
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>19</b>	<b>1.421</b>
<b>Totacs geraes . . . . .</b>		<b>1.954</b>	<b>140.430</b>

### Transportes realizados:

#### Passageiros:

1ª classe . . . . .	11.687	481.332
2ª classe . . . . .	16.930	542.149
<b>Total . . . . .</b>	<b>28.617</b>	<b>1.023.481</b>

#### Animaes:

De montaria . . . . .	273	10.604
Bois, vaccas e vitellos . . . . .	726	31.244
Carneiros, porcos e cães . . . . .	651	28.012
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.650</b>	<b>69.860</b>

Bagagens e encomendas:

	Toneladas	Toneladas-kilometro
Remuneradas . . . . .	83.579	3.322
Gratis . . . . .	59.009	2.363
<b>Total . . . . .</b>	<b>142.588</b>	<b>5.685</b>

Mercadorias:

Remuneradas . . . . .	3.986,268	116.498
Gratis . . . . .	319,544	12.429
<b>Total . . . . .</b>	<b>4.305,812</b>	<b>128.927</b>

Os passageiros transportados ainda subdividem-se:

Pagado . . . . .	22.453
Por conta do Governo Federal . . . . .	32
» » » » Estadual . . . . .	182
Gratis, em serviço do trafego e outros . . . . .	5.950
<b>Total . . . . .</b>	<b>28.617</b>

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	587	6.964
Em serviço do trafego . . . . .	2.318	44.286
<b>Total . . . . .</b>	<b>2.905</b>	<b>51.250</b>

### LOCOMOÇÃO

As locomotivas percorreram 24.037 kilometros, assim distribuidos:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	22.285
» » trens especiaes não retribuidos (idem) . . . . .	608
» isoladas e em manobras (idem) . . . . .	1.144
<b>Total (idem). . . . .</b>	<b>24.037</b>

Fizeram-se reparações em duas locomotivas, tendo-se dispendido 1:076\$051. O consumo de combustivel, lubrificante e estopa com o serviço do trafego foi o seguinte:

	kg.	
Carvão . . . . .	439.930,0	12:932\$800
Oleo (locomotiva) . . . . .	900,0	816\$405
» (vehiculo) . . . . .	826,0	560\$656
Graxa (locomotiva). . . . .	15,0	19\$988
» (vehiculo) . . . . .	295,0	383\$236
Estopa (locomotiva) . . . . .	53,0	35\$695
» (vehiculo) . . . . .	267,0	186\$244

### VIA PERMANENTE

Os trabalhos constaram:

Substituição de 51 trilhos, 818 talas de junção, 1.039 parafusos, 22.654 grampos, 471 tirafundos e 715 dormentes.

Foram empregados 1.550 metros cubicos de lastro na linha.

Houve 11 descarrilamentos de locomotivas e 38 de vehiculos.



## Estrada de Ferro Bahia e Minas

### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

Caravellas a Ladainha. . . . . Kms. 441,730

### Movimento financeiro nos dous ultimos annos:

	1921	1922
Receita do trafego . . . . .	1.408:715\$347	1.408:498\$653
Despesa de custeio. . . . .	1.269:893\$100	1.300:560\$997
Saldo . . . . .	138:822\$247	107:937\$656
Coefficiente de trafego. . . . .	90,14	92,34
Receita total. . . . .	1.470:992\$469	1.408:498\$653
Despesa sem inclusão da quota de arrendamento . . . . .	1.295:625\$335	1.316:157\$496

### Discriminação comparada da receita:

Designação	1921	1922
Passageiros . . . . .	85:982\$200	95:651\$300
Bagagens e encomendas. . . . .	5:135\$300	5:294\$000
Animaes . . . . .	4:055\$900	3:748\$100
Mercadorias . . . . .	1.191:294\$800	1.151:285\$100
Telegrammas . . . . .	18:744\$510	20:494\$300
Armacenagens . . . . .	—	—
Diversas e eventuaes . . . . .	102:492\$647	132:025\$853
<b>Total do trafego. . . . .</b>	<b>1.408:715\$347</b>	<b>1.408:498\$653</b>
Receitas accessorias . . . . .	62:277\$122	—
<b>Receita total. . . . .</b>	<b>1.470:992\$469</b>	<b>1.408:498\$653</b>

### Discriminação comparada da despesa :

Designação	1921	1922
Administração . . . . .	102:856\$840	89:301\$190
Trafego . . . . .	193:311\$816	220:398\$944
Locomoção . . . . .	465:476\$787	541:571\$884
Via permanente. . . . .	484:270\$947	434:315\$894
Telegrapho . . . . .	23:976\$710	14:973\$085
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>1.269:893\$100</b>	<b>1.300:560\$997</b>
Despesas accessorias (sem inclusão da quota de arrendamento). . . . .	25:732\$235	15:596\$499

## TRAFEGO

O serviço, em 1922, correu com regularidade, tendo apenas sido suspenso o trafego durante nove dias devido á enchente do rio Todos os Santos, que alagou grande parte da linha, sendo ainda observados alguns atrasos de trens, occasionados pela queda de pequenas barreiras no trecho de Theophilo Ottoni a Ladainha.

Correram a linha 1.666 trens com o percurso total de 259.311 kilometros, assim distribuidos:

### Em serviço remunerado:

	Trens	Numero	Percurso
Mixtos . . . . .		149	63.385
Cargas . . . . .		331	103.614
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>480</b>	<b>167.000</b>

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Lastro e outros. . . . .	1.186	92.311
Totaes geraes . . . . .	1.666	259.311

Transportes realizados:

Passageiros:

1ª classe. . . . .	7.419	835.689
2ª classe. . . . .	13.522	1.166.433
Total. . . . .	20.941	2.002.122
Animaes. . . . .	770	61.752
Bagagens e encommendas. . . . .	104,120	25.348
Mercadorias . . . . .	45.859,482	9.317.118

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares. . . . .	7.952	93.799
Em serviço do trafego . . . . .	14.056	314.268
	22.008	408.037

### LOCOMOÇÃO

O material de transporte desta estrada é insufficiente para os serviços do trafego.

Procurando dar completa solução a esse caso, o Governo tomou todas as providencias que lhe cabiam, de accôrdo com o contracto.

Assim, por aviso n. 65, de 19 de junho de 1922, foi a Companhia autorizada a remover da rêde bahiana, propriamente dita, para esta estrada, um carro-correio, o qual já foi recebido e está sendo montado; por decreto n. 15.732, de 22 de outubro do mesmo anno, foi approvedo o orçamento para a importação de quatro carros para passageiros de 1ª classe, cinco para os de 2ª e dois de correio e bagagem; e por aviso n. 9, de 26 de janeiro do corrente anno de 1923, foram destinados a esta estrada tres locomotivas typo «Consolidation», cinco vagões abertos de bordas altas e 60 pranchas com fueiros, já tendo sido recebidas as tres locomotivas, que entraram em serviço no mez de fevereiro.

As locomotivas realizaram, em 1922, o percurso total de 290.974 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . .	167.001
» » » do lastro (idem) . . . . .	92.312
» escoteiras . . . . . (idem) . . . . .	2.432
» em manobras . . . . . (idem) . . . . .	29.229
Total . . . . .	290.974

O material existente em 31 de dezembro constava de 18 locomotivas, tres carros de 1ª classe, dois de 2ª, um especial para passageiros, cinco vagões para bagagens, 18 para animaes, 41 para mercadorias, tres para inflammaveis, e 54 vagões-plataforma.

As officinas em Ponta de Areia, de pouca capacidade, não dão vasão ás reparações do material. Os serviços com as locomotivas importaram em 199:147\$816 e com os vehiculos em 118:337\$840.

Por decreto n. 15.546, de 3 de julho de 1922, foi approvedo o orçamento para a construcção de novas officinas, em Ladainha, tendo sido iniciados os serviços em setembro. O mesmo decreto autorizou a construcção de 60 casas para operarios.

Ô consumo de combustivel e lubrificantes durante o anno de 1922 foi o seguinte:

Lenha (metros cubicos) . . . . .	25.454	60:110\$000
Graxa (kilogrammos) . . . . .	3.088	4:098\$950
Oleo (litros) . . . . .	15.113	16:472\$690
Estopa (kilogrammos) . . . . .	1.435	1:815\$850

### VIA PERMANENTE

O estado geral de conservação da via permanente é regular, devido a ter sido quasi todo o leito da estrada reconstruido, segundo disposições de clausulas contractuaes, e de accôrdo com os orçamentos approvados pelos decretos ns. 10.582, de 25 de novembro de 1913, e 13.076, de 19 de junho de 1918, correspondentes, respectivamente, aos trechos de Ponta de Areia a Presidente Bueno (klm. 0 a 172) e desta estação a Theophilo Ottoni (klm. 172 a 375.2 0).

O material substituido, durante o anno, consta de 30 trilhos, 38 talas de junção, nove grampos, 6.787 parafusos, 24.420 tirafundos, 25.576 dormentes, 12 postes telegraphicos, 102 kilos de fios, 240 isoladores. Foram empregados na linha 316 m<sup>3</sup> de lastro de pedra e 30.692 m<sup>3</sup> de lastro ordinario.

### CONSTRUCÇÃO

Durante o anno de 1922 os serviços de construcção estiveram quasi paralyzados, não tendo a Companhia entregue ao trafego novos trechos, contra o que dispõe a letra i da clausula 40 do contracto em vigor.

*Linha de Bomfim a Paraguassú (ex-Sitio Novo)* —No primeiro trecho, de Jacobina (klm. 0) ao kilometro 50, reiniciaram-se em setembro os trabalhos, que estiveram, por assim dizer, parados durante muito tempo, não obstante quasi terminados, tendo-se procedido ao assentamento de trilhos em 20<sup>km</sup>.036, não proseguindo este serviço por falta de material.

Ficaram concluidas a estação de Cannarana e a casa do agente.

A linha está assentada numa extensão de 24<sup>km</sup>,180, ficando o resto do trecho com o leito prompto para receber trilhos.

Foram despendidos 221:176\$292, e desde o inicio 1.874:148\$405, assim distribuidos:

DESIGNAÇÃO	EM 1922	DESDE O INICIO
	Importancias	Importancias
Estudo e locação. . . . .	—	21:250\$000
Trabalhos preparatorios. . . . .	—	23:038\$550
Movimento de terras. . . . .	16:087\$992	822:212\$549
Excavação em cavas para fundações . . . . .	96\$814	20:624\$825
Alvenaria e trabalhos connexos . . . . .	22:582\$422	412:928\$849
Trabalhos de madeira . . . . .	59\$280	250\$037
» diversos . . . . .	6:441\$026	266:152\$357
Edifícios e dependencias . . . . .	6:929\$944	22:527\$553
Obras metallicas . . . . .	1:433\$000	2:730\$988
Coberturas . . . . .	1:332\$360	5:958\$898
Via permanente . . . . .	163:674\$200	240:572\$000
Telegrapho . . . . .	1:876\$200	2:007\$500
Montagem das superstructuras metallicas . . . . .	—	19\$800
Despesas geracs e administração . . . . .	633\$054	30:874\$500
Totacs . . . . .	221:176\$292	1.874:148\$405

No segundo trecho (klm. 50 a 60) estão quasi terminadas as obras de alvenaria, inclusive a estação de França e a casa do agente, existindo, porém, ainda serviços de terraplenagem, tendo sido excavados, em 19.2, 31.681<sup>m</sup><sup>3</sup>, 103 de material.

As despesas importaram em 146:544\$537, e com todos os serviços, desde o inicio, em 918:512\$902, conforme a seguinte discriminação.

DESIGNAÇÃO	EM 1922	DESDE O INICIO
	Importancias	Importancias
Estudos e locação. . . . .	—	5:000\$000
Trabalhos preparatorios. . . . .	—	11:198\$900
Movimento de terras . . . . .	88:602\$914	494:320\$861
Excavação em cavas para fundações. . . . .	293\$590	7:498\$320
Alvenaria e trabalhos connexos . . . . .	28:509\$705	232:509\$908
Trabalhos de madeira . . . . .	246\$015	1:147\$983
» diversos . . . . .	17:639\$196	131:313\$129
Edificios e dependencias. . . . .	6:572\$817	6:937\$737
Obras metallicas . . . . .	1:013\$100	1:013\$100
Coberturas . . . . .	1:107\$200	1:146\$470
Via permanente . . . . .	2:560\$000	16:518\$000
Despesas geraes e administração . . . . .	--	9:908\$494
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>146:544\$537</b>	<b>918:512\$902</b>

*Linha de Sitio Novo a Mundo Novo* (klm. 0 a 83)—Continuaram muito morosamente os trabalhos de construcção do trecho de Paraguassú a Mundo Novo, elevando-se a 160:503\$576 as despesas effectuadas em 1922.

Com o movimento de terras foram gastos 133:495\$411, tendo se excavado 30.104<sup>m</sup><sup>3</sup>, 978.

Quanto ás obras de arte, os trabalhos foram muito reduzidos, importando em 23:740\$805. Os 3:267\$360 restantes foram despendidos com o assentamento de 2<sup>km</sup>, 042 de cercas.

Ficaram em construcção as seguintes obras de arte: tres pontes de 10<sup>m</sup>, 00 de vão, sendo duas na variante de Capivary e um pontilhão de 2<sup>m</sup>, 00 nessa variante. Ficou concluida a ponte sobre o rio Firanhas, cujos serviços estavam suspensos ha cerca de quatro annos.

No trecho de Paraguassú a Itaberava, com o movimento de terras concluido ha seis annos, continuam sem conclusão dois boeiros capeados e um boeiro aberto.

Desde o inicio dos trabalhos, nesta linha, foram despendidos 1.686:851\$298, sendo:

Locação . . . . .	41:500\$000
Trabalhos preparatorios . . . . .	79:269\$968
Movimento de terras . . . . .	983:649\$843
Alvenaria e trabalhos connexos. . . . .	336:793\$654
Trabalhos diversos. . . . .	201:285\$152
Via permanente. . . . .	18:441\$760
Despesas geraes e administração . . . . .	25:910\$921
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.686:851\$298</b>

*Linha de Machado Portella a Carinhanha* (kilm. 0100) — Em 1922 nada se fez nos 28<sup>km</sup>,139 que faltam para completar o trecho até Carinhanha, e cuja construção já vinha muito adiantada, faltando apenas o assentamento da via permanente e alguns serviços da infraestrutura, ainda necessários á conclusão do leito.

Procedeu-se á medição final do trecho entre os kilometros 0 e 50, a qual foi approvada, sendo os resultados definitivos os seguintes:

Trabalhos preparatorios . . . . .	19:909\$904
Movimento de terras . . . . .	2.074:683\$609
Obras d'arte . . . . .	431:442\$695
Edificios e dependencias . . . . .	47:759\$017
Via permanente. . . . .	1.310:944\$855
Telegrapho . . . . .	18:694\$300
Montagem das superstructuras e pilares metal- licos . . . . .	13:744\$614
Despesas graes e administração . . . . .	77:758\$594
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.994:937\$608</b>
Medições provisórias anteriores . . . . .	3.570:020\$874
	<hr/> 424:916\$774

O decreto n. 9.590, de 22 de maio de 1912, approvou o orçamento deste trecho na importancia de 2.468:286\$754, ou sejam:

$$\frac{2.468:286\$754}{50} = 49:365\$735 \text{ por kilometro}$$

A medição final de todos os trabalhos attingiu á importancia de 3.994:937\$608 ou seja:

$$\frac{3.994:937\$608}{50} = 79:898\$752$$

por kilometro, havendo, deste modo, uma differença de 1.526:650\$854 para mais sobre o orçamento approvado.

O referido trecho tem as seguintes condições technicas:

	Metros
Alinhamentos rectos . . . . .	26.242,480
» em curvas. . . . .	23.757,520
Extensão em nivel . . . . .	7.252,920
» » rampas e contra-rampas . . . . .	42.747,080
Declividade maxima (por metro). . . . .	0,018
Raio minimo . . . . .	155,370
Extensão em declividade maxima. . . . .	5.177,750
» » curvas de raio minimo . . . . .	6.932,530
» da maior rampa . . . . .	2.522,200
» » maior tangente . . . . .	1.239,340

Via singela.

Bitola de 1<sup>m</sup>,00 entre trilhos.

Typo dos trilhos: Vignole.

Peso do trilho: 25 kilos por metro corrente.

Chapas de junção em cantoneira.

Dimensão dos dormentes: 1,80 × 0,18 × 0,14.

#### DESVIOS

Um desvio de 200 metros no kilometro 18,600 — Juracy.

» » » 200 » » » 32,100 — Iracema.

## TRIANGULO DE REVERSÃO

Um triangulo de reversão em Iracema — kilometro 32,100.

### ESTAÇÕES

	Klms.
Juracy . . . . .	18,600
Iracema . . . . .	32,100

### DESENVOLVIMENTO VIRTUAL

#### SENTIDO DIRECTO

Extensão total. . . . .	50.000,00
Alongamento devido ás curvas . . . . .	18.642,77
Idem devido ás rampas . . . . .	209.802,80

Desenvolvimento total. . . . .	278.445,57
--------------------------------	------------

#### SENTIDO INVERSO

Extensão total. . . . .	50.000,00
Alongamento devido ás curvas. . . . .	18.642,77
Idem devido ás rampas . . . . .	52.980,31

Desenvolvimento total. . . . .	121.623,08
--------------------------------	------------

Coefficiente virtual no sentido directo . . . . .	5,56
Coefficiente virtual no sentido inverso . . . . .	2,44

Coefficiente virtual médio . . . . .	8,00
	4,0

Os trabalhos realizados no trecho do kilometro 50 a 100 importaram, até 31 de dezembro de 1921, em 1.716:031\$263, e se discriminam:

Estudos definitivos. . . . .	348\$871
Locação . . . . .	5:208\$488
Trabalhos preparatorios . . . . .	35:212\$399
Movimento de terras . . . . .	876:718\$076
Alvenaria e trabalhos connexos. . . . .	212:911\$747
Transporte de material de excavações e obras d'arte. . . . .	264:190\$838
Edifícios e dependencias . . . . .	23:020\$903
Cercas de arame . . . . .	43:519\$500
Via permanente. . . . .	213:8:8\$612
Telegrapho . . . . .	11:894\$200
Caixas d'agua . . . . .	7:264\$298
Despesas geraes e administração . . . . .	21:913\$301

Total . . . . .	1.716:031\$263
-----------------	----------------

*Linha de Bandeira de Mello a Brotas* — Os trabalhos estiveram paralyzados durante todo o anno de 1922. A Companhia desde dezembro de 1920 pediu a inauguração do trecho de 15 kilometros, entre Bandeira de Mello e Itaête, o que ainda não foi realizado, por não ter ella ultimado os trabalhos, que consistem, tão sómente, na installação de uma caixa d'agua e construcção de um triangulo de reversão.

Até 31 de dezembro de 1921 os trabalhos effectuados consistiam:

Estudos definitivos e locação . . . . .	5:40\$150
Trabalhos preparatorios . . . . .	34:263\$400
Movimento de terras . . . . .	777:780\$556
Obras d'arte . . . . .	173:355\$505
Edifícios e dependencias . . . . .	35:847\$931
Trabalhos diversos . . . . .	160:180\$663
Via permanente . . . . .	238:937\$385
Telegraphos . . . . .	9:447\$900
Despesas geraes e administração . . . . .	27:605\$428
	<hr/>
	1.462:854\$019

Em cumprimento da clausula 40, § 1º, letra g do contracto, foram feitos os estudos de um variante, com o desenvolvimento de 131 kilometros; a qual partiu do kilometro 31, um pouco além da estação de Itaeté, conornou a margem esquerda do rio Paraguassú e galgando o divisor de aguas dos rios Utinga e Santo Antonio, seguiu o valle deste ultimo rio até o kilometro 129 da linha antiga.

*Linha de Buranhem a Conceição da Feira* (kilm. 0 a 52.380) — Executaram-se, durante o anno, serviços no valor de 3.059:657\$335, concluindo-se os primeiros 17<sup>km</sup>,500, ficando 9<sup>km</sup>,500 com o leito prompto, e 11<sup>km</sup>,380 com serviços de terraplenagem. Nada foi feito ainda no trecho entre os kilometros 32 e 46, por não ter sido indemnizado o proprietario dos respectivos terrenos.

Em abril de 1922 deu-se inicio ás *novas installações em Conceição da Feira*, ficando concluidos a estação de Conceição, o armazem, a casa do agente e o assentamento do 3<sup>km</sup>,353 de trilhos; tendo-se despendido com esses serviços 161:599\$425, importancia que está incluída no total acima e que assim se discrimina:

Movimento de terras . . . . .	28:095\$991
Alvenaria e trabalhos connexos . . . . .	45:893\$345
Trabalhos de madeira . . . . .	1:719\$868
» diversos . . . . .	17:229\$743
Edifícios e dependencias . . . . .	28:261\$757
Obras metallicas . . . . .	12:037\$400
Coberturas . . . . .	7:326\$521
Via permanente . . . . .	31:004\$800
	<hr/>
Total . . . . .	161:599\$425

Desde o inicio da construcção despendeu-se nesta linha a importancia total de 7.543:275\$067.

*Reconstrucção da Estrada de Ferro Centro Oeste da Bahia* — Em virtude do decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, que autorizou a reconstrucção desta estrada, durante o anno proximo findo de 1922, foram executados trabalhos na importancia de 700:923\$055, assim discriminada:

Estudos definitivos . . . . .	47:250\$000
Movimento de terras . . . . .	123:491\$356
Alvenaria e trabalhos connexos . . . . .	190:417\$125
Trabalhos de madeira . . . . .	79:948\$325
» diversos . . . . .	113:239\$324
Edifícios e dependencias . . . . .	38:882\$278
Obras metallicas . . . . .	509\$000
Coberturas . . . . .	10:127\$925
Via permanente . . . . .	66:135\$672
Telegrapho . . . . .	30:922\$050
	<hr/>
Total . . . . .	700:923\$055

Esses trabalhos foram feitos com regularidade e o seu total até 31 de dezembro ultimo atingiu á somma de 1.489:484\$698, assim distribuida :

Estudos definitivos. . . . .	47:250\$000
Movimento de terras . . . . .	346:016\$825
Alvenaria e trabalhos connexos. . . . .	272:930\$785
Trabalhos de madeira. . . . .	102:013\$796
»    diversos. . . . .	85:271\$438
Edificios e dependencias . . . . .	49:329\$387
Obras metallicas . . . . .	509\$000
Coberturas . . . . .	13:512\$045
Via permanente. . . . .	441:729\$072
Telegrapho . . . . .	30:922\$050
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.489:484\$698</b>

Pelo decreto n. 15.765, de 30 de outubro de 1922, foi autorizada a construcção da variante estipulada na alinea 4<sup>a</sup> do artigo unico do decreto n. 13.931, de 19 de dezembro de 1919, acima citado.

O mesmo decreto approvou os respectivos estudos e mais os orçamentos (1.688:916\$988 e francos 325.494,93).

Esta variante, que é destinada a substituir o trecho constituido pelos nove primeiros kilometros da estrada, fica comprehendida entre Engenho Cotegipe, no kilometro 25,750 da Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas, e Passagem, no kilometro 9,610 da Estrada de Ferro Centro Oeste.

*Estrada de Ferro Bahia e Minas* — Proseguiram com regularidade os serviços de construcção do prolongamento entre os kilometros 67,300 e 140,629 (trecho Ladainha - Gravará) tendo-se realizado um movimento de terras de 67.022<sup>m</sup>3,063.

Construiram-se 11 obras de arte correntes, as estações de Theophilo Ottoni e S. Bento, uma casa para moradia do agente e uma para a turma de conservaçoão.

Em setembro deu-se inicio á construcção das novas officinas de Ladainha, (decreto n. 15.546, de 3 de julho de 1922), cujos trabalhos se acham bem adiantados.

Dos 72<sup>km</sup>,629 em construcção, estavam com o leito prompto, em 31 de dezembro de 1922, 64<sup>km</sup>,900.

Despenderam-se 473:278\$782 e, desde o inicio, 6.446:392\$885, assim discriminados:

	Anno 1922	Desde o inicio
Trabalhos preparatorios e locaçoão. . . . .	304\$003	162:899\$610
Movimento de terras. . . . .	145:306\$073	3.251:843\$673
Alvenaria e trabalhos connexos . . . . .	228:699\$170	2.008:359\$742
Trabalhos diversos . . . . .	77:960\$840	863:951\$699
Edificios e dependencias. . . . .	19:995\$464	36:050\$576
Obras metallicas . . . . .	—	3:106\$467
Coberturas . . . . .	1:013\$232	5:814\$759
Via permanente . . . . .	—	12:760\$000
Despesas graças e administração . . . . .	—	101:606\$359
<b>Total . . . . .</b>	<b>473:278\$782</b>	<b>6.446:392\$885</b>

Visando unicamente o barateamento da linha em construcção, mas sem sacrificar as condições technicas, foram suppresas as seguintes obras :

Muro de arrimo de 30 metros de extensão na estaca	6.740
» » » » 40 » » » » »	6.749
» » » » 35 » » » » »	6.754
» » » » 45 » » » » »	6.765
» » » » 60 » » » » »	6.783
» » » » 25 » » » » »	6.788
Bocairo simples capeado de 0,80×1,10 » » »	6.783 + 10
» » » » 0,80×1,10 » » »	6.785



Importancia approximada dessas obras : 266:900\$000.

Esta supressão foi obtida com um pequeno deslocamento, em média de quatro metros, do eixo da linha para a direita, numa extcusão de 1<sup>k</sup>,120.

Com a modificação houve um acrescimo no movimento de terras de 24.000 metros cubicos, cuja importancia attinge mais ou menos a 52:000\$000.

Em resumo :

Importancia das obras de arte suppressas . . .	266:000\$000
» do acrescimo do movimento de terras . . .	52:000\$000
Economia real . . . . .	214:000\$000

Em virtude do disposto no decreto n. 13.076, de 19 de junho de 1913, procedeu-se á reconstrucção de mais 206<sup>km</sup>,270 de linha, sendo 30<sup>km</sup>,000 no primeiro trecho (decreto n. 14.816, de 21 de maio de 1921) e 176<sup>km</sup>,270 no segundo, de Presidente Bueno a Theophilo Ottoni (kilometro 172 a 376,270); ficando assim a estrada com 346<sup>km</sup>,270 de trilhos de 25 kilos por metro, restando apenas 30 kilometros a substituir, entre os kilometros 283 e 313.

Com os trabalhos de reconstrucção do segundo trecho, em 1922, foram gastos 1.200:538\$743, e, desde o inicio, 2.034:147\$650, assim distribuidos :

	Em 1922	Desde o inicio
Serviços preparatorios . . . . .	285\$600	720\$300
Movimento de terras . . . . .	153:488\$366	215:200\$679
Obras de arte . . . . .	82:770\$177	302:584\$605
Estações . . . . .	13:980\$200	21:051\$799
Via permanente . . . . .	945:014\$400	1.489:542\$500
2 % administração . . . . .	—	5:047\$377
	1.200:538\$743	2.034:147\$650

Convem observar que nos totaes acima estão incluidas as despesas effectuadas com a reconstrucção dos 30 kilometros do primeiro trecho, a que se refere o decreto n. 14.816, de 21 de maio de 1921, os quaes substituiram quantidade correspondente do segundo trecho, entre os kilometros 283 e 313.

*Ligação da Estrada de Ferro Central da Bahia á Estrada de Ferro de Nazareth* — Em face do disposto na clausula 39, § 2<sup>o</sup>, alinea *d*, do contracto em vigor, foram iniciados e proseguem com regularidade os respectivos estudos.

*Prolongamento da Estrada de Ferro Bahia a Joazeiro* — Conforme estabelece a alinea *a* do § 1<sup>o</sup> da mesma clausula 39 do mencionado contracto de revisão, foram approvados os estudos definitivos do prolongamento desta estrada até ao cães do Porto da Bahia (decreto n. 15.891, de 20 de dezembro de 1922).

### 6<sup>a</sup> — Prolongamento da Estrada de Ferro de Mariçá (E. do Rio)

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . Klms,  
65,180

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	178:471\$010	192:897\$230	198:359\$160
Despesa de custeio . . . . .	229:495\$774	52:088\$170	232:791\$679
<i>Deficit</i> . . . . .	51:024\$764	50:190\$940	34:432\$519
Coefficiente de trafego . . . . .	128,59	130,69	117,36

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	59:172\$450	66:233\$630	73:550\$900
Bagagens e encomendas . . . . .	29:312\$820	27:126\$200	33:975\$600
Animaes . . . . .	3:837\$440	4:828\$410	5:539\$500
Mercadorias . . . . .	78:187\$400	84:056\$270	75:809\$300
Telegrammas . . . . .	332\$800	454\$500	293\$100
Armazenagens . . . . .	623\$100	934\$300	349\$500
Diversas e eventuaes . . . . .	6:975\$000	9:263\$920	8:841\$260
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>178:471\$010</b>	<b>192:897\$230</b>	<b>198:359\$160</b>

Discriminação comparada da despesa:

Administração . . . . .	28:747\$035	46:165\$217	41:346\$900
Trafego . . . . .	35:042\$205	36:833\$185	33:608\$310
Locomoção . . . . .	78:739\$291	81:955\$818	74:248\$720
Via permanente . . . . .	86:967\$242	87:133\$950	83:587\$749
<b>Totaes do custeio . . . . .</b>	<b>229:495\$774</b>	<b>252:088\$170</b>	<b>232:791\$679</b>
Quotas de fiscalização . . . . .	12:000\$000	12:000\$000	12:000\$000
» » arrendamento . . . . .	9:699\$601	11:142\$223	11:688\$395
<b>Despesas totaes . . . . .</b>	<b>251:195\$375</b>	<b>275:230\$393</b>	<b>256:480\$075</b>

TRAFEGO

Durante o anno de 1922 correram 6:1 trens, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

	Vehiculos	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .		2	99
» mixtos . . . . .		423	25.904
» de cargas . . . . .		166	9.642
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>591</b>	<b>35.645</b>

Em serviço não remunerado:

Trens especiaes . . . . .		30	1.934
» de lastro . . . . .		10	352
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>40</b>	<b>2.286</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>		<b>631</b>	<b>37.931</b>

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima:

Em serviço retribuido:

Carros de passageiros . . . . .		945	62.242
Vagões de animaes . . . . .		1.054	61.481
» » mercadorias . . . . .		1.958	118.272
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>3.957</b>	<b>241.995</b>

Em serviço não retribuído:

Carros de passageiros . . . . .	24	1.620
Vagões de mercadorias. . . . .	149	9.156
<b>Totales . . . . .</b>	<b>173</b>	<b>10.776</b>
<b>Totales geraes . . . . .</b>	<b>4.130</b>	<b>252.771</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros (numero) . . . . .	35.894
Animaes (idem) . . . . .	3.837
Bagagens e encommendas (toneladas) . . . . .	2.263,557
Mercadorias (idem) . . . . .	11.142,518

Foram transmittidos 245 telegrammas em serviço particular.

### LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 42.005 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	35.645
» » » de lastro (idem). . . . .	2.286
» » » » manobras (idem) . . . . .	4.074
<b>Total (kilometros). . . . .</b>	<b>42.005</b>

### OFFICINAS

Com a reparação do material rodante fizeram-se as seguintes despesas:

Reparação de locomotivas . . . . .	11:274\$120
» » carros . . . . .	4:473\$709
» » vagões. . . . .	4:823\$106
<b>Total . . . . .</b>	<b>20:570\$935</b>

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha (metros cubicos). . . . .	3.780	18:736\$839
Oleo (litros) . . . . .	1.224	1:419\$533
Estopa (kilos). . . . .	85	111\$265

Com os vehieulos:

Oleo (litros) . . . . .	818	856\$241
Estopa (kilos). . . . .	256	316\$318

### VIA PERMANENTE

Foram substituidos, durante o anno, 8.502 dormentes, não tendo havido movimento de terras.

## 7ª — Réde Sul-Mineira (Minas, S. Paulo e Rio)

Autorizado pelo decreto n. 15.406, de 22 de março de 1922, foi, em 6 do mez seguinte, celebrado o novo contracto de arrendamento dessa réde ao Estado de Minas Geraes. De accôrdo com a clausula I, ficou esta constituída das seguintes linhas em trafego, de propriedade da União:

	Klms.
Linha-tronco de Cruzeiro a Tuyuty . . . . .	360,435
Ramal de Campanha. . . . .	85,970
» » Alfenas. . . . .	7,578
» » Carmo da Cachoeira . . . . .	41,562
Linha de Passa Tres ao rio Eleuterio . . . . .	594,257
Ramal de Piranguinho a Paraisopolis . . . . .	51,998
	1.141,800

A' réde se reunirão sob o mesmo regimen de arrendamento e depois de concluidos:

O ramal de Itajubá a Soledade de Itajubá, cuja construcção poderá ser realizada pelo Estado de Minas Geraes, mediante ajuste com a União, e o trecho do ramal de Lavras, entre Carmo do Cachoeira e Lavras, cujos serviços serão terminados pelo dito Estado, segundo condições estabelecidas em prévio ajuste.

De conformidade com o disposto na clausula III do contracto de 6 de abril de 1922, o Estado arrendatario apresentou em 6 de dezembro do mesmo anno o plano de melhoramentos de que necessita a réde, cujos orçamentos, na importancia de 16.672:540\$, foram approvados por decreto n. 16.016, de 25 de abril do corrente anno de 1923.

Esses melhoramentos são, em resumo, os seguintes:

Substituição de 840 kilometros de trilhos e accessorios inclusive 48 cruzamentos completos;

Ampliação das officinas e depositos e assentamento de novas machinas operatrizes;

Acquisição de 192 carros e vagões para transporte de passageiros, bagagens, cargas e animaes.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	7.308:034\$445	8.080:565\$274	8.439:983\$652
Despesa de custeio . . . . .	5.366:717\$774	6.353:272\$925	7.100:551\$972
Saldo . . . . .	1.941:316\$671	1.727:292\$349	1.339:431\$680
Coefficiente de trafego . . . . .	73,44	78,62	84,13

O movimento financeiro do anno de 1920 refere-se somente ás linhas a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras.

Nos annos de 1921 e 1922 foram considerados os resultados do trafego referentes ao ramal de Piranguinho a Paraisopolis, que foi incorporado ao dominio da União em virtude do decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920.

Os resultados do ultimo anno não têm caracter definitivo, porque estão dependentes da tomada de contas, ainda não realizada, relativa ao segundo semestre, e da approvação da concernente ao periodo de 6 de abril a 30 de Junho do primeiro.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	2.021:392\$740	2.155:754\$100	2.392:329\$000
Bagagens e encomendas . . . . .	679:253\$410	687:297\$630	769:909\$580
Animaes . . . . .	800:149\$150	728:504\$440	765:831\$610
Mercadorias . . . . .	3.268:035\$850	3.893:477\$760	3.856:241\$310
Telegrammas . . . . .	55:283\$660	78:722\$007	96:867\$418
Armazenagens . . . . .	9:897\$200	10:285\$500	15:092\$900
Diversas e eventuaes . . . . .	474:022\$435	526:523\$837	543:711\$834
<b>Totaes:</b> . . . . .	<b>7.308:034\$445</b>	<b>8.080:565\$274</b>	<b>8.430:983\$652</b>

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	439:449\$445	443:515\$449	379:230\$002
Trafego . . . . .	855:649\$201	960:939\$633	993:100\$081
Locomoção . . . . .	2.659:713\$187	3.310:153\$142	3.526:971\$284
Via permanente . . . . .	1.411:905\$941	1.638:664\$701	2.195:250\$605
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>5.336:717\$774</b>	<b>6.353:272\$925</b>	<b>7.100:551\$972</b>

O Estado arrendatario, de accôrdo com a clausula XX do contracto, recolheu ao Thesouro Nacional a importancia de 45:000\$ para as despesas de fiscalização.

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que circularam no anno de 1922:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	803	152.924
» mixtos . . . . .	9.777	923.887
» de cargas . . . . .	10.453	662.305
<b>Totaes</b> . . . . .	<b>21.038</b>	<b>1.739.116</b>

Em serviço gratuito:

Trens de inspecção . . . . .	93	8.295
» » pagamento . . . . .	261	23.174
» » lenha . . . . .	3.408	132.825
» » socorro . . . . .	211	7.247
» » lastro . . . . .	2.923	114.317
<b>Totaes</b> . . . . .	<b>6.896</b>	<b>285.858</b>
<b>Totaes geraes</b> . . . . .	<b>27.934</b>	<b>2.024.974</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros . . . . .	793.638
Passageiros-kilometro . . . . .	35.385.458
Toneladas de bagagens e encomendas . . . . .	15.339
Toneladas-kilometro . . . . .	1.494.614
Animaes . . . . .	173.892
Animaes-kilometro . . . . .	31.591.185
Toneladas de mercadorias . . . . .	167.134
Toneladas-kilometro . . . . .	23.595.922

Telegrammas expedidos (remunerados):

	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	49 014	639.763
Por conta do Governo Federal . . . . .	4.867	187.077
» » dos Governos Estaduaes. . . . .	1.216	45 769
<b>Totaaes . . . . .</b>	<b>55.097</b>	<b>873.609</b>

HORARIOS

Em 23 de maio foi autorizada a circulação permanente dos trens MR3 e MR4, do ramal de Campanha, que circulavam apenas durante os meses de março, abril, maio, setembro, outubro e novembro.

Em 11 de junho foi aprovado o novo horario dos trens MS5 e MS3.

TARIFAS

Em cumprimento ao dispositivo da clausula VIII do dito contracto de 6 de abril, o arrendatario apresentou o projecto de revisão das tarifas, que foi aprovado por portaria de 4 de janeiro do corrente anno de 1923.

Pelo decreto n. 15.915, de 3 do citado mez e anno, ficou autorizado o regulamento dos transportes e do telegrapho, em vigor, aprovado pelo decreto n. 10 204, de 30 de abril de 1913, com algumas modificações.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 2.242 355 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	1.739.116
» » » » lastro (idem) . . . . .	285.858
» » manobras (idem) . . . . .	174.438
» isoladas (idem) . . . . .	42.923
<b>Total (kilo. metros). . . . .</b>	<b>2.242.305</b>

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 era o seguinte:

Locomotivas . . . . .	84
Carros de administração . . . . .	4
Carros-salão . . . . .	2
» de 1ª classe . . . . .	22
» » 2ª » . . . . .	15
» mixtos. . . . .	11
Carros-restaurantes . . . . .	3
Carro funebre. . . . .	1
Vagões de correio e bagagem . . . . .	22
» » bagagem . . . . .	5
» cobertos . . . . .	258
» para gado. . . . .	126
» gondolas. . . . .	44
» pranchas . . . . .	84
» de lastro. . . . .	32
Automoveis . . . . .	3

Fizeram-se durante o anno nas oficinas as seguintes reparações:

Reparações geraes:

Locomotivas . . . . .	21
Carros . . . . .	5
Vagões . . . . .	24

Reparações médias:

Locomotivas . . . . .	20
Carros . . . . .	34
Vagões . . . . .	60
Automovel . . . . .	1

Constam do seguinte resumo as despesas feitas com a conservação e reparação desse material:

Despesas com as locomotivas . . . . .	705:608\$401
»    »    os carros . . . . .	98:480\$959
»    »    »    vagões . . . . .	168:498\$106
»    »    »    automoveis . . . . .	1:027\$121
Accessorios do serviço . . . . .	5:303\$317
Funcionamento das officinas . . . . .	329:742\$553
	<hr/>
	1.308:660\$467

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (kilogrammos) . . . . .	93.108	10:578\$343
Lenha (metros cubicos) . . . . .	232.617	1.481:310\$792
Oleo (litros) . . . . .	55.277	64:259\$277
Estopa (kilogrammos) . . . . .	5.778	5:292\$179
Diversos . . . . .	—	17:174\$882
		<hr/>
		1.578:615\$473

Com os vehiculos:

Oleo (litros) . . . . .	31.138	31:081\$563
Estopa (kilogrammos) . . . . .	8.833	8:088\$151
Diversos . . . . .	—	704\$451
		<hr/>
		39:874\$175

VIA PERMANENTE

Com a conservação ordinaria executaram-se, em 1922, os seguintes serviços:

Remoção de desmoronamentos (metros cubicos) . . . . .	4.403
Reparação de aterros (idem) . . . . .	13.151
Alargamento de cortes (idem) . . . . .	2.244
»    »    aterros (idem) . . . . .	1.898
Reforma de lastro de terra (metros lineares) . . . . .	413.202
»    »    »    pedra (idem) . . . . .	22.393
Levantamento do leito (idem) . . . . .	1.510
Rebaixamento »    »    (idem) . . . . .	3.297
Abertura de vallas e valletas (idem) . . . . .	20.735
Limpeza »    »    »    (idem) . . . . .	235.655
»    »    esgotos (idem) . . . . .	315.516
»    »    pontilhões (idem) . . . . .	192
»    »    boeiros (idem) . . . . .	855
»    »    fossos (idem) . . . . .	15
Capina (metros quadrados) . . . . .	12.142.996
Roçada (idem) . . . . .	1.143.531
Construção de novas cercas (metros lineares) . . . . .	10.880
Reparação de cercas (idem) . . . . .	78.300
Aceiros (idem) . . . . .	98.303
Nivelamento da linha (idem) . . . . .	516.613
Preparação (idem) . . . . .	1.158.925

Nivelamento de juntas (idem) . . . . .	198.648
Juntas apertadas (idem) . . . . .	136.331
Dormentes novos empregados (idem) . . . . .	284.569
» para chaves e pontes empregados (idem)	288
» velhos reempregados (idem) . . . . .	2.538
» de regeito empregados (idem) . . . . .	330
Trilhos substituídos (idem) . . . . .	528
Pregos novos empregados (idem) . . . . .	333.722
Tirafundos novos empregados (idem) . . . . .	360
Parafusos novos empregados (idem) . . . . .	97.529
Chapas de junção empregadas (idem) . . . . .	3.401
Postes novos (idem) . . . . .	980
Telhas empregadas (idem) . . . . .	3.860

OBRAS DE ARTE

Foram reparados: os boeiros dos kilometros 211 e 220 da linha-tronco, os dos kilometros 7, 14 e 80 do trecho fluminense e os dos kilometros 14, 28 e 37 do ramal de Piranguinho a Paraisópolis.

Repararam-se tambem: as caixas d'agua de Passa Quatro, do kilometro 157 da linha-tronco, de Tres Corações, Areado e a do kilometro 13 do referido ramal; o pontilhão do kilometro 75 do trecho fluminense (reconstrução) e a ponte do kilometro 22 do ramal de Paraisópolis.

Foram construídos: um desvio no pateo das officinas de Cruzeiro; boeiros nos kilometros 3, 5, 39, 43, 48, 49 e 76 do trecho fluminense e no kilometro 52 do ramal de Paraisópolis; muros de arimo nos kilometros 38 e 83 do trecho fluminense e sargeta calçada no kilometro 33 deste trecho.

Edifícios e dependencias: Foram reparados: os edificios das estações de Perequê, Tunel, Passa Quatro, Itanhandú, Pouso Alto, Soledade, Freitas, Barra, Paulo de Almeida, Dias, Villa Braz, Paraisópolis e Conservatoria; as casas ns. 40 e 60 em Cruzeiro, as casas do escripturario e do escriptorio da residencia em Passa Quatro; as casas de moradia do recebedor de lenha, do agente e da Escola em Soledade; as da 3ª, 6ª, 7ª, 8ª e 12ª turmas do trecho de Cruzeiro a Freitas e da 3ª turma do ramal de Piranguinho a Paraisópolis.

Foram feitas privadas no escriptorio central e fossos sanitarios na casa da 5ª turma do mencionado ramal.

## 8ª — Rêde da Viação Ferrea Paraná-Santa Catharina

A exploração desta rêde continúa a cargo da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Em 1921	Em 1922	Accrescimento em 1922
	Kilms.	Kilms.	Kilms.
Linha Itararé-Uruguay . . . . .	883,206	883,206	—
» Serrinha a Nova Restinga . . . . .	44,980	44,980	—
» de S. Francisco (S. Francisco a Porto União). . . . .	433,332	463,332	—
Ramal de Paranapanema (Jaguarahyva a C. Mineira) . . . . .	99,123	99,123	—
Estrada de Ferro do Paraná . . . . .	407,001	407,001	—
Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe (Wenceslau Braz a Thomazina) . . . . .	—	30,690	30,699
Total das linhas federacs . . . . .	1.897,642	1.928,341	30,699
Estrada de Ferro Norte do Paraná (Concessão estadual) . . . . .	43,397	43,397	—
Total geral . . . . .	1.941,039	1.971,738	30,699



Os resultados financeiros das linhas federaes em trafego nos tres ultimos annos foram os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	17.904:648\$314	18.191:430\$980	21.237:214\$270
Despesa de custeio. . . . .	14.116:662\$034	15.164:059\$422	18.160:039\$923
Saldo . . . . .	3.787:986\$280	3.027:371\$558	3.077:174\$347
Coefficiente de trafego . . . . .	78,84	83,36	85,51
Quota de arrendamento (Estrada de Ferro do Paraná)	2.648:619\$513	2.778:574\$939	3.292:582\$832
Quota de fiscalização . . . . .	125:900\$314	125:900\$481	125:900\$480
Despesa total . . . . .	16.891:181\$861	18.068:534\$841	21.578:523\$235

Em 1922 foram frequentes as queixas levantadas contra a companhia pela deficiencia nos transportes, notadamente de madeiras.

A exiguidade do material rodante tem sido a causa predominante disso, si bem que durante o anno hajam entrado em circulação mais as seguintes unidades de transporte:

Estrada de Ferro do Paraná:

2 locomotivas «Ten-Wheel» adquiridas da Companhia Paulista;

Linha Itararé-Uruguay:

4 locomotivas «Ten-Wheel» adquiridas da Companhia Paulista;  
16 vagões-plataformas, de 31 toneladas;

Linha de S. Francisco:

1 locomotiva «Ten-Wheel» adquirida da Companhia Paulista;

Ramal do Paranapanema:

2 carros de passageiros de 1ª classe;  
2 » » » » 2ª classe;  
2 vagões de bagagens;  
9 » cobertos, de 28 toneladas;  
12 vagões-plataformas, de 31 toneladas;  
5 » para animaes, de 28 toneladas;

Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe:

2 locomotivas «Ten-Wheel»;  
1 carro de passageiros de 1ª classe;  
1 » » » » 2ª classe;  
1 vagão de bagagens;  
18 vagões-plataformas de aço, de 20 toneladas;  
6 » cobertos, de 12 toneladas;  
12 » para animaes, de 20 toneladas.

Além do material proprio das Estradas, nellas circularam ainda, em 1922, dois vagões-plataformas da «Companhia Fiat Lux» e cinco vagões cobertos, de 18 toneladas, da «S. A. Industrias Reunidas F. Matarazzo».

Em officio n. 199, de 29 de dezembro de 1922, o chefe do 6º districto julgou necessario o seguinte augmento de material:

6 carros de passageiros de 1ª classe;  
4 » » » » 2ª classe;  
2 » dormitórios;  
4 vagões de correio e bagagem;  
2 » frigorificos;  
150 vagões-plataformas.

Como medida complementar para normalização dos transportes, tornou-se preciso rever o contracto de trafego mutuo existente entre essa rêde e a Estrada

de Ferro Sorocabana, o que foi feito, tendo sido approvedo o novo ajuste no anno de 1923.

Sobre as necessidades da rêde assim se expressa o chefe do districto no seu officio n. 96, de 21 de maio de 1923:

«Em resposta ao officio n. 74, de 20 de abril ultimo, do Sr. chefe da 1.<sup>a</sup> divisão, solicitando a relação completa das obras cuja execução se apresenta com caracter imprescindível, para a segurança e garantia do trafego, cumpre-me informar-vos o seguinte:

Em officio n. 173, de 25 de abril proximo findo, solicitei que a companhia se pronunciasse sobre o assumpto, recebendo com o officio n. 484, de 1 do corrente; a relação das obras por ella julgadas necessarias. Para mais clareza na exposição, passo a discriminar, pelas diversas linhas que constituem esta rêde de viação, a relação que me foi fornecida pela companhia:

### **Linha Paraná**

1.º Reforçamento das pontes — Pelo decreto n. 11.634, de 7 de junho de 1915, foram approvedos os projectos e respectivos orçamentos, na importancia de 1.063:546\$, para o reforçamento das pontes entre Paranaguá e Ponta Grossa, devendo as despesas correr por conta do capital de £ 2.500.000 de que trata o § 5º da clausula n. 67 do contracto de consolidação, firmado em 24 de janeiro de 1916.

2.º Lastramento com pedras britadas, nos trechos peiores — A companhia, de conformidade com os dizeres da letra *b* do § 1º da já citada clausula 67 do contracto de consolidação, obrigou-se a lastrar toda a extensão das linhas e ramaes. Os orçamentos foram approvedos pelos decretos ns. 10.159, 10.158, 10.193 e 10.227, respectivamente, de 9 e 23 de abril e 21 de maio de 1913. As despesas serão tambem levadas á conta do capital de £ 2.500.000.

«Os melhoramentos ora indicados pela companhia, e julgados necessarios á segurança da linha e á efficiencia do trafego, são de caracter contractual e podem ser executados desde já, uma vez que ella desista do resto do prazo de 10 annos que lhe foi concedido, de conformidade com a clausula 68, visto os orçamentos já estarem approvedos pelo Governo.

Além dos melhoramentos propostos pela companhia, acho de necessidade mais os seguintes:

1.º Remoção da caixa d'agua existente na estação de Morretes, para permittir a ligação de diversos desvios ali já construidos, completando-se assim o plano de obras approvedas pelo decreto n. 10.232, de 28 de maio de 1913;

2.º Estabelecimento de postos telegraphicos nos kilometros 60 e 66,800 da linha Paranaguá-Curitiba, não só para facilitar a monobra dos trens, como para melhor garantia á sua circulação no trecho da Serra do Mar;

3.º Construção de um muro de arrimo no kilometro 61,153,83 da linha Paranaguá-Curitiba, de conformidade com o projecto enviado á Inspectoria com o officio n. 165, de 16 de setembro do anno findo;

4.º Augmento do desvio da estação de Portão — Este servlço foi orçado em 17:428\$278, tendo sido o projecto approvedo pelos decretos 13.313 e 14.530, respectivamente de 4 de dezembro de 1918 e 11 de dezembro de 1920, levando-se á despesa á conta de capital, a que se refere a letra *c* do § 1º da clausula 78 do contracto de consolidação;

5.º Construção de um desvio na estação de Campo do Tenente, cujo projecto e respectivo orçamento, na importancia de 30:290\$146, foi approvedo pelo decreto n. 15.460, de 30 de abril de 1922, levando-se a despesa á conta das taxas additionaes;

6.º Augmento dos desvios existentes na estação da Lapa. Ainda não foi organizado o projecto;

7.º Assentamento de um girador na estação de Nova Restinga. Ainda não foi organizado o projecto;

8.º Mudança do girador existente na parada de Banhado, para a estação de Araucaria. O projecto já foi approvedo pelo Governo. Além dessas obras, julgo de necessidade melhorar as officinas de Curitiba, conforme o plano apresentado por este districto, em officio n. 199, de 29 de dezembro do anno findo.

## Linha S. Francisco

«Melhoramentos propostos pela companhia:

1.º Reforçamento da columnata da ponte gyratoria sobre o Linguado (kilometro 18).

Em estudos:

2.º Lastramento com cascalho de rio, do trecho de Hansa a S. Francisco.

A companhia foi autorizada, pelo decreto n. 15.995, de 31 de março ultimo, a executar esse serviço por conta do custeio.

3.º Lastramento com pedras britadas, entre Rio Vermelho e Porto União. Este serviço é um dos previstos na letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921.

O orçamento, na importância de 200:755\$500, foi remetido á Inspectoria com o officio n. 183, de 7 de dezembro de 1921.

4.º Reforçamento de pontes.

Os projectos e respectivos orçamentos, na importancias de 351:551\$640, foram remetidos á Inspectoria com o officio n. 18 de 6 de fevereiro de 1922.

«Além dos melhoramentos propostos pela Companhia, julgo de necessidade mais os seguintes:

1.º Substituição dos trilhos de 22,5 kilos, existentes entre S. Francisco e Retorcida, por outros de 30 kilos.

O projecto e respectivo orçamento, na importância de 2.086:031\$969, foi remetido á Inspectoria com o officio n. 154, de 3 de novembro de 1921.

2.º Modificação da esplanada da estação de S. Francisco. Pelos avisos numeros 266, V2 e 743, respectivamente, de 22 de dezembro de 1917 e 15 de dezembro de 1920, foram approvados os orçamentos para a execução das obras necessarias na esplanada da estação de S. Francisco, na importância de 156:739\$090, devendo as despesas correr por conta do custeio. ;

3.º Construcção de armazem nas estações de Paraty e Bananal. Estes serviços foram previstos entre os melhoramentos relacionados na letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921. Com o officio n. 150, de 18 de outubro de 1922, foi encaminhado o projecto e respectivo orçamento, na importância de 78:685\$334, para construcção de um armazem e um desvio na estação de Bananal!

4.º Mudança das officinas de S. Francisco para Mafra. Este serviço está previsto entre os de que cogita a letra *b* da condição quinta da portaria de 21 de janeiro de 1921, assim como a installação de uma nova officina e acquisição de machinismos para attender ao desenvolvimento do trafego.

Além dos melhoramentos indicados, julgo de necessidade que, entre as estações de Hansa e Porto União, sejam concluidas as obras previstas nos estudos approvados, correndo as despesas por conta da construcção.

## Linha Itararé-Uruguay

«A companhia propõe os seguintes melhoramentos:

1.º Substituição de trilhos entre Ponta Grossa e Itararé. Orçamento enviado á Inspectoria com o officio n. 140, de 5 de outubro de 1921.

2.º Reconstrucção de segundo pilar da ponte do Tibagy, kilometro 15-Sul. Ainda não foi organizado o projecto.

3.º Lastramento com pedras britadas, nas partes mais fracas da linha. O projecto e respectivo orçamento, na importância de 540:626\$080, foi approvado pelo aviso n. 1 7/V2, de 28 de junho de 1919, e aviso n. 743, de 15 de dezembro de 1920.

4.º Reforçamento de pontes. Remetido á Inspectoria com o officio n. 187, de 27 de novembro de 1922.

5.º Augmento para 1.600 do numero de dormentes por kilometros, entre Itararé e Ponta Grossa. O projecto e respectivo orçamento, na importância de 1.594:443\$948, foi approvado pelo aviso n. 271, de 27 de dezembro de 1917, e aviso n. 743, de 15 de dezembro de 1920.

6.º Reconstrucção da ponte sobre o rio Itararé ou modificação do traçado, supprimindo a ponte. Em estudos.

«Além dos melhoramentos propostos pela companhia, julgo de necessidade, mais os seguintes:

1º. Desvios, com postos telegraphicos, entre :

Jaguariahyva e Julio de Castilhos, kilometro 139-Norte. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 19:973\$570, foi approvedo pelo aviso n. 117/V2, de 17 de junho de 1919, sendo o orçamento augmentado para 37:192\$169, em virtude do aviso n. 13/E/3, de 21 de janeiro de 1921. As despesas devem correr por conta do custeio.

Pirahy e Caxambú, kilometro 86,195-Norte. O projecto e orçamento, na importancia de 38:538\$111, foi approvedo pelo decreto n. 15.130, de 22 de novembro de 1921, levando-se as despesas á conta das taxas additionaes.

Pitanguy e Ponta Grossa, kilometro 7, 07-Norte. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 39:592\$735, foi approvedo pelo decreto n. 15.095, de 5 de abril de 1921, correndo as despesas por conta das taxas additionaes.

Officinas em Jaboticabal, kilometro 15,079-Sul. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 49:784\$031, foi approvedo pelo decreto n. 15.133, de 22 de novembro de 1921, correndo as despesas por conta das taxas additionaes.

Roxoroiz e Marechal Mallet, kilometro 168,150-Sul. O projecto e respectivo orçamento, na importancia de 19:440\$577, foi approvedo pelo aviso n. 177, de 17 de junho de 1919, e mais o augmento de 16:328\$245, approvedo pelo aviso numero 13/E/3, de 21 de janeiro de 1921. As despesas devem ser levadas á conta de custeio.

Rio Caçador e Rio das Antas, kilometro 409,955-Sul. Approvedo pelo decreto n. 15.318, de 23 de janeiro de 1922.

Rio das Antas e Perdizes, kilometro 442,323-Sul. Approvedo pelo decreto n. 15.158, de 6 de dezembro de 1921.

Rio Bonito e Herval, kilometro 511,486-Sul. Approvedo pelo decreto n. 15.318 de 23 de janeiro de 1922.

Herval e Rio Campinzal, kilometro 502,095-Sul. Approvedo pelo decreto n. 15.476, de 10 de maio de 1922.

Rio Capinzal e Rio do Peixe, kilometro 590,485-Sul. O projecto foi enviado á Inspectoria com o officio n. 177, de 13 de novembro de 1922.

2º. Mudança do girador do kilometro 76-Sul para a estação de Fernandes Pinheiro. Ainda não estudado.

3º. Construção de mais uma linha na estação de oficinas e de um edificio apropriado para estação. Ainda não estudado.

4º. Melhoramentos nas estações de Jaguariahyva, Pirahy, Teixeira Soares, Iraty, Marechal Mallet, sendo que os desta ultima foram approvedos pelos avisos ns. 175/V2 e 13/E/3, respectivamente, de 16 de agosto de 1918 e 21 de janeiro de 1921.

5º. Assentamento de mais uma linha telegraphica. Ainda não foi organizado o orçamento.

6º. Melhoramentos nos depositos de machinas em Jaguariahyva e Itararé. Ainda não estudados.

7º. Construção de um deposito de machinas em Porto União, igual ao de Ponta Grossa. Ainda não foi organizado o orçamento.

«Além dos melhoramentos indicados, seria de grande vantagem a modificação do traçado do ramal do Rio Negro, de conformidade com os estudos approvedos pelo decreto n. 10.205, de 30 de abril de 1913, importando as despesas em rês 6.558:982\$167.

«O Ramal do Rio Negro constitue hoje uma linha de ligação entre as estradas do Paraná e S. Francisco e as condições technicas actuaes são muito onerosas para o grande trafego existente.

«A construção da nova linha de conformidade com os estudos approvedos viria reduzir de 17<sup>km</sup>,813 a distancia de Serrinha a Rio Negro, fazendo ao mesmo tempo desaparecer as rampas de 3 % e as curvas de 100 metros de raio.

«Caso pois, dado o vulto das despesas, não seja possivel realizar a modificação de todo o traçado, seria de grande conveniencia a modificação ao menos até a estação da Lapa».

Depois das precedentes considerações de ordem geral concernentes a toda a Rêde, trataremos neste capitulo apenas da Estrada de Ferro do Paraná e da linha de Barra Bonita e Rio do Peixe.

As demais linhas a cargo da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande serão consideradas no capitulo correspondente ás estradas de ferro de concessão federal.

## Estrada de Ferro do Paraná

### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Klms.
Linha de Paranaguá a Curitiba . . . . .	110,387
» de Curitiba a Ponta Grossa . . . . .	190,989
Ramal de Morretes a Antonina . . . . .	16,995
» de Serrinha a Rio Negro . . . . .	88,630
	<hr/>
	407,001

### Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	7.297:239\$026	7.557:149\$879	8.585:165\$665
Despesa do custeio . . . . .	3.585:221\$461	4.311:827\$574	4.985:231\$599
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Saldo . . . . .	3.712:017\$565	3.245:322\$305	3.599:934\$066
Coefficiente de trafego . . . . .	49,13	57,06	58,07
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Despesa total. . . . .	6.283:840\$974	7.140:402\$513	8.327:814\$431

Na despesa total estão incluídas as seguintes verbas, além das do custeio:

Quota de arrendamento . . . . .	2.648:619\$513	2.778:574\$939	3.292:582\$832
» » fiscalização. . . . .	50:000\$000	50:000\$000	50:000\$000

A receita e a despesa do custeio no anno de 1922 apresentam augmento, respectivamente, de 1.028:015\$786 e de 673:404\$025, em relação ao anno anterior, donde o accrescimento, na renda líquida, de 354:611\$761, em 1922.

### Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	1.006:493\$640	1.045:274\$384	1.117:596\$180
Bagagens e encomendas . . . . .	313:588\$740	314:201\$797	314:128\$420
Animaes. . . . .	28:298\$140	41:091\$367	43:699\$780
Mercadorias . . . . .	5.648:768\$630	5.858:259\$686	6.675:957\$730
Carros . . . . .	1:443\$670	871\$593	1:081\$700
Telegrammas . . . . .	8:092\$020	11:507\$830	13:062\$898
Aluguel de vehiculos. . . . .	100:425\$000	100:780\$000	207:782\$999
Diversas e eventuaes. . . . .	190:129\$186	185:163\$222	211:855\$958
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	7.297:239\$026	7.557:149\$879	8.585:165\$665

### Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração geral . . . . .	324:473\$493	435:652\$067	452:144\$150
» central . . . . .	71:633\$910	67:216\$362	41:597\$228
Trafego . . . . .	866:373\$589	987:126\$828	1.090:553\$983
Locomoção . . . . .	1.499:800\$382	1.898:094\$746	2.077:762\$176
Via permanente . . . . .	822:940\$087	923:737\$571	1.323:174\$062
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total do custeio . . . . .	3.585:221\$461	4.311:827\$574	4.985:231\$599
Quota de arrendamento . . . . .	2.648:619\$513	2.778:574\$939	3.292:582\$832
» » fiscalização. . . . .	50:000\$000	50:000\$000	50:000\$000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Despesa total . . . . .	6.283:840\$974	7.140:402\$513	8.327:814\$431

A quota de arrendamento referente ao anno de 1922 (3.293:582\$832) corresponde á quota fixa de 2.500:000\$000, mais 50% do excesso sobre a receita de 7.000:000\$000 ou mais 792:582\$832.

O reforço de caução relativo ao dito anno, a que se refere a clausula 63 do contracto de consolidação, corresponde á importancia de 85:851\$657, ou 1% do total da receita.

Os depositos feitos a titulo de caução, desde o inicio do arrendamento, attingem á importancia de 1.105:474\$534.

## TRAFEGO

Em 1922 circularam 14.566 trens, que percorreram 972.210 kilometros, a saber :

	Trens	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .		1.536	191.334
Mixtos . . . . .		2.729	135.825
De cargas . . . . .		8.740	527.662
De lastro e outros não retribuidos . . . . .		1.561	117.389
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>14.566</b>	<b>972.210</b>

Transportes realizados durante o anno :

Passageiros :

1ª classe . . . . .	87.684	8.479.501
2ª » . . . . .	192.953	12.127.954
<b>Total. . . . .</b>	<b>280.637</b>	<b>20.607.455</b>

Animaes (numero). . . . .	13.819
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	4.847,304
Mercadorias (idem) . . . . .	405.608,919
Telegrammas transmittidos (numero). . . . .	6.993

Em relação ao anno de 1921, foram transportados mais 6.159 passageiros de 1ª classe e 19.296 de segunda, correspondentes, respectivamente, a mais 708.067 e 898.448 passageiros-kilometro.

Quanto aos animais, houve um decrescimo de 2.742 cabeças. O mesmo se observa quanto ás bagagens e encomendas, em que houve uma redução de 29<sup>1</sup>, 843 em 1922.

As mercadorias transportadas nesse ultimo anno apresentam um augmento de 44.704 toneladas em relação a 1921, do qual resultou um accrescimo de 817:908\$151 na renda.

Continuaram em vigor os horarios adoptados em 1915, com a modificação introduzida pela portaria de 16 de abril de 1920.

A titulo de experiencia foi estabelecido um trem mixto diario entre Paranaguá e Curitiba, o qual começou a trafegar em outubro de 1922.

*Imposto de transporte* — Foi arrecadada a importancia total de 186:676\$900, tendo sido recolhida aos cofres publicos a de 179:209\$824, em consequencia do desconto de 4% em favor da companhia.

*Taxa de viação* — Rendeu a quantia de 186:038\$500, tendo sido recolhida ao Juizo Federal a de 178:596\$960, em consequencia do desconto de 4% que cabe á companhia.

*Taxas additionaes* — Creadas pela portaria de 12 de abril de 1920, modificada pela de 21 de janeiro de 1921, produziram, em 1922, nesta estrada, a importancia de 1.009:533\$070, sendo recolhida á agencia do Banco do Brasil, em Curitiba, a quantia de 739:366\$850; ficando em poder da companhia a de 270:166\$220, correspondente a 70% das taxas arrecadadas no periodo de setembro a dezembro, conforme determina a portaria de 5 de setembro de 1922,

Durante o anno foram despendidos 682:421\$911, por conta destas taxas, nas seguintes obras e melhoramentos :

Nova estação de Antonina (decretos ns. 14.834, de 27 de maio de 1921, 15.858, de 25 de novembro de 1922 e 16.044, de 22 de maio de 1923)	82:460\$716
Nova estação de Paranaguá (decretos ns. 14.835, de 27 de maio de 1921 e 15.733, de 15 de outubro de 1922)	51:725\$252
Substituição de trilhos entre Capivary Velho e Rio Negro (autorização desta inspectoría em officio de 17 de outubro de 1922)	66:806\$520
Augmento do armazem de Paranaguá (decreto numero 14.840, de 28 de maio de 1921)	10:768\$691
Supprimento ao orçamento da nova estação de Paranaguá (decreto n. 15.078, de 28 de outubro de 1921)	26:773\$462
Muro de arrimo em Curityba (decreto n. 15.033, de 4 de outubro de 1921)	5:296\$198
Modificação da explanada da estação de Antonina (decretos ns. 15.131, de 23 de novembro de 1921 e 16.044, de 25 de maio de 1923)	132:594\$003
Augmento do numero de dormentes entre Paranaguá e Balsa-Nova (decreto n. 15.167, de 10 de dezembro de 1921)	151\$193
Augmento do numero de dormentes entre Nova Restinga e Ponta Grossa (decreto n. 15.168, de 10 de dezembro de 1921)	151\$193
Desvio na estação de Campo do Tenente (decreto n. 15.460, de 12 de maio de 1922)	56\$667
Acquisição de duas locomotivas (decreto n. 15.319, de 23 de janeiro de 1922)	300:000\$000
Despesas com pessoal, de accôrdo com o aviso n. 132/E/3, de 9 de setembro de 1921)	5:638\$016
	<hr/>
	682:421\$911

Dos serviços acima ficaram concluidos em 1922 a nova estação de Paranaguá, o augmento do armazem da mesma estação e o muro de arrimo na explanada da estação de Curityba.

Até 31 de dezembro de 1922 attingiu a 2.245:564\$004, nesta estrada, a importancia arrecadada das taxas additionaes.

### LOCOMOÇÃO

Effectivo do material de transporte existente em 31 de dezembro de 1922 :

Locomotivas . . . . .	40
Carros de administração . . . . .	4
» » passageiros de 1ª classe . . . . .	6
» » » 2ª classe . . . . .	10
« mixtos de passageiros . . . . .	8
Vagões de correios e bagagens . . . . .	4
» » bagagens e animaes . . . . .	3
» » mercadorias, fechados . . . . .	338
Vagões-plataformas . . . . .	435

Sendo insufficiente esse material, ficou resolvido, pela portaria de 21 de janeiro de 1921, a aquisição do seguinte:

- 3 locomotivas typo *Mikado* (já adquiridas duas) ;
- 6 carros de passageiros de 1ª classe ;

6	carros de passageiros de 2ª classe;
4	» dormitórios;
4	vagões de bagagens;
25	» cobertos, de 28 toneladas;
25	» de bordas altas.

*Officinas* — Pela citada portaria de 21 de janeiro de 1921 foram previstos os melhoramentos das instalações e o augmento de machinismos de que necessitam as officinas, para attender, principalmente, ao serviço de grandes reparações e montagem de locomotivas.

Durante o anno de 1922 esse departamento da locomoção effectuou trabalhos no valor de 681:473\$023.

### VIA PERMANENTE

*Conservação ordinaria da linha* — Embora seja a estrada de ferro do Paraná a mais bem conservada das que constituem a rêde de viação Paraná-Santa Catharina, sua conservação não tem sido tão esmerada quanto se poderia desejar.

As difficuldades financeiras em que se tem encontrado a companhia para executar os melhoramentos exigidos na clausula 67 do contracto de consolidação, e a necessidade de melhorar os serviços do trafego, levaram o Governo a adoptar as medidas consignadas na mencionada portaria de 21 de janeiro de 1921.

Por conta das taxas additionaes creadas por essa portaria foram tambem projectados diversos melhoramentos na linha, tendo sido já executada, em parte, a mudança de trilhos no trecho de Capivary Velho a Rio Negro e estando em execução diversas outras.

Além do serviço de pintura nas pontes e edificios, fizeram-se mais os seguintes, por conta do custeio:

Lastro ordinario (metros cubicos)	29.370
Nivelamento (metro linear)	182.671
Repregação (idem)	145.604
Aberturas de valletas (idem)	601
Desobstrucção de valletas (idem)	181.987
Capina (metros quadrados)	1.663.338
Roçada (idem)	513.370

#### Substituição de materiaes:

Trilhos (metros)	19.619
Dormentes espezias	497
» communs	76.063
Longarinas	12
Chapas de junccão	292
Grampos	1.000
Parafusos	15.353
Tirafundos	86.925
Postes telegraphicos	81

### Linha de Barra Bonita e Rio do Peixe

A construcção e respectivo arrendamento desta linha, autorizada pelo decreto n. 12.479, de 23 de maio de 1917, foi objecto do contracto de 23 do mez seguinte, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Partindo do kilometro 70,241 do ramal do Paranapanema (estação de Wenceslau Braz), vai ter ás jazidas de carvão de pedra existentes nas cabeceiras do ribeirão Barra Bonita e valle do Rio do Peixe.

Os estudos approvados parcelladamente comprehendem 121<sup>km</sup>,625, com o orçamento total de 10.069:664\$744.

Os serviços de construcção foram iniciados em janeiro de 1918. Em 20 de abril de 1922 foi inaugurado o primeiro trecho desta linha, comprehendido entre as estações de Wenceslau Braz e de Thomazina, com a extensão de 30<sup>km</sup>,699.



Os resultados do trafego no periodo de 20 de abril a 31 de dezembro foram os seguintes:

Receita . . . . .	29:593\$521
Despesa . . . . .	77:524\$114
	<hr/>
<i>Deficit.</i> . . . . .	47:930\$593
Coefficiente de trafego . . . . .	261,96

Discriminação da receita:

Passageiros . . . . .	10:958\$110
Bagagens e encomendas . . . . .	1:713\$410
Animaes . . . . .	3:747\$130
Mercadorias . . . . .	9:134\$310
Telegrammas . . . . .	2:758\$453
Diversas e eventuaes . . . . .	1:282\$108
	<hr/>
Total . . . . .	29:593\$521

Discriminação da despesa:

Administração . . . . .	97\$294
Trafego . . . . .	17:234\$735
Locomoção . . . . .	29:311\$407
Via permanente . . . . .	30:880\$678
	<hr/>
Total . . . . .	77:524\$114

### TRAFEGO

Circularam, no periodo em trafego, 494 trens que percorreram 14.775 kilometros, a saber:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	2	61
Mixtos . . . . .	218	61
De cargas . . . . .	130	3.993
De lastro e outros não remunerados . . . . .	144	4.028
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	494	14.775

Os transportes realizados constaram do seguinte:

Passageiros

1ª classe . . . . .	2.384	70.295
2ª " . . . . .	4.027	112.208
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	6.411	182.503

Animaes . . . . .	9.906	300.917
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .		71.650
Mercadorias . . . . .		2.919,718

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

	Toneladas
Madeiras . . . . .	1.375,099
Assucar . . . . .	164,964
Sal . . . . .	140,467
Farinha de trigo . . . . .	107,529
Cerveja . . . . .	92,441
Milho . . . . .	87,307

	Toneladas
Tijolos e telhas . . . . .	77,000
Café. . . . .	53,684
Feijão . . . . .	53,053
Ferragens . . . . .	47,686
Arroz . . . . .	46,502
Fumo . . . . .	45 896
Aguardente. . . . .	40,036
Kerosene . . . . .	36 259
Tecidos do paiz. . . . .	26,625
Cal . . . . .	20,259
Xarque. . . . .	17,477
Vinho nacional . . . . .	17,338
Algodão . . . . .	15 857
Arame farpado . . . . .	15,118
Batatas. . . . .	14 429
Diversas . . . . .	424,692
	2.919,718

Foram transmittidos 2.055 telegrammas com 27.557 palavras.

*Horarios* — De 20 de abril a 1 de setembro vigoraram os horarios aprovados por portaria de 11 de abril de 1922. De 2 de setembro em diante foram adoptados os aprovados por portaria de 14 de agosto do mesmo anno.

*Imposto de transporte* — Rendeu a importancia de 3:055\$750, sendo recolhido aos cofres publicos a de 2:933\$520, em consequencia da deducção de 4 % em favor da Companhia.

*Taxa de viação* — Produziu a quantia de 2:297\$200, tendo sido depositada no Juizo Federal a de 2:205\$312, deduzida a importancia que cabe á Companhia.

*Taxas addicionaes* — Produziram a importancia de 3:621\$810, tendo ficado em poder da Companhia a de 1:321\$010, em virtude da condição 2ª, estabelecida pela portaria de 5 de setembro de 1922.

### LOCOMOÇÃO

Para o trafego desta linha foi adquirido o seguinte material de transporte, o qual em 31 de dezembro estava em circulação :

- 3 locomotivas Ten-Wheel.
- 1 carro de passageiros de 1ª classe.
- 1 » » » » 2ª classe.
- 1 vagão de correio e bagagem.
- 6 vagões cobertos para mercadorias.
- 12 gaiolas para animais.
- 18 plataformas de aço.

A montagem e reparação deste material foram effectuadas nas officinas da linha de Itararé-Uruguay e da Estrada de Ferro do Paraná, tendo as despesas montado a 7:278\$972.

### VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação da linha, executados desde a data de sua inauguração até 31 de dezembro, foram os seguintes :

Lastro ordinario (metros cubicos) . . . . .	522
Nivelamento (metro linear) . . . . .	13,267
Repregação (idem) . . . . .	5,317
Abertura de valletas (idem) . . . . .	256
Desobstrucção de valletas (idem) . . . . .	5,816
Capina (metros quadrados) . . . . .	56,008
Roçada (idem) . . . . .	10,112
Dormentes substituidos . . . . .	454
Parafusos » . . . . .	60
Tirafundos » . . . . .	2,138

## CONSTRUCCÃO

O projecto primitivo desta linha comprehendia um sub-ramal de 17<sup>km</sup>,852, a partir do 51<sup>km</sup>,480 da linha do Rio do Peixe, até atingir ás jazidas de carvão de Barra Bonita. Estudos posteriores determinaram a suppressão do sub-ramal e consequente modificação do ramal, passando Barra Bonita a ser por elle directamente atingida, com um encurtamento de cerca de 30 kilometros sobre o primeiro traçado.

Por aviso n. 80, de 21 de julho de 1922, foram approvadas as modificações propostas por esta Inspectoria nas condições technicas do projecto, a partir do kilometro 81, resultando uma economia approximada de 1.000 contos de réis.

Ao findar o anno, além do trecho aberto ao trafego, existiam mais 8<sup>km</sup>,069 com trilhos assentados, 11 kilometros com o leito prompto e 41 kilometros com o movimento de terras atacado.

O material excavado elevou-se a 337.842<sup>m</sup><sup>3</sup>,705, sendo :

Terra (metros cubicos) . . . . .	95.968,605
Molledo (idem) . . . . .	19.680,193
Schisto (idem) . . . . .	104.970,190
Pedra solta (idem) . . . . .	62.073,572
Rocha (idem) . . . . .	55.150,145

Ficaram terminados os trabalhos da ponte de 100 metros de vão sobre o rio das Cinzas e em andamento os das pontes de 15 metros e 30 metros sobre os rios Campinas e Pinhalão.

As obras d'arte correntes construidas constaram de: 36 boeiros abertos; 38 boeiros capeados simples, um boeiro em arco, quatro passagens de nivel e quatro drenos.

Foram concluidas as estações de Thomazina (3<sup>a</sup> classe) e Cerradinho (typo parada); o armazem de mercadorias daquela estação, uma casa para mestre de linha e tres grupos de casas de turma de conservação.

O assentamento da linha abrangeu a extensão de 8<sup>km</sup>,069, além de Thomazina, tendo sido empregados trilhos retirados do ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas.

Do kilometro 41 em diante devem ser empregados trilhos novos, que estão desembarcando em Paranaguá.

A importancia despendida em 1922 foi de 2.609:568\$922, assim discriminada :

Estudos definitivos e locação . . . . .	42:367\$732
Trabalhos preparatorios . . . . .	77:431\$457
Excavação e terraplenagem, com transporte. . . . .	1.746:749\$023
Obras d'arte correntes e especiaes. . . . .	426:144\$716
Edificios e dependencias . . . . .	102:066\$785
Via permanente. . . . .	174:175\$243
Desapropriações . . . . .	40:633\$966
	<hr/>
	2.609:568\$922

As despesas realizadas desde o inicio elevaram-se a 7.654:676\$394, sendo :

Exploração e projecto. . . . .	229:641\$497
Trabalhos preparatorios . . . . .	191:793\$053
Terraplenagem com transporte . . . . .	4.655:317\$908
Obras d'arte correntes e especiaes. . . . .	1.774:019\$195
Edificios . . . . .	184:888\$657
Via permanente. . . . .	578:382\$118
Desapropriações . . . . .	40:633\$966

---

7.654:676\$394

## 9ª — Estrada de Ferro de Santa Catharina

(SANTA CATHARINA)

Autorizado pelo decreto n. 15.152, de 2 de dezembro de 1921, foi celebrado aos 31 dias do citado mez e anno o contracto de arrendamento e de construcção desta estrada com o Estado de Santa Catharina.

O contracto tem por fim:

a) o arrendamento da Estrada, na parte em trafego entre Blumenau e Hansa, com 69<sup>km</sup>, 700, e mais a secção de navegação fluvial, entre Itajahy e Blumenau;

b) a construcção do prolongamento da Estrada até a barra do rio Trombudo, na extensão de 35 kilometros, de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 10.818, de 18 de março de 1914.

O Governo Federal reserva-se o direito, quando julgar opportuno, e mediante termos especiaes, de contractar com o Estado de Santa Catharina as construcções dos prolongamentos da barra do rio Trombudo até a estação do Trombudo e de Blumenau a Itajahy.

O prazo do arrendamento é de 30 annos, prazo esse que poderá ser prorogado mediante accôrdo entre os dois governos contractantes.

O preço do arrendamento consistirá na contribuição de 50 % da renda liquida, cabendo igual importancia, de 50 %/, ao Estado arrendatario.

A Estrada foi occupada pelo Estado de Santa Catharina no dia 1º de outubro de 1922.

Sobre os resultados do trafego no dito anno veja-se o capitulo — *Estradas directamente subordinadas á Inspectoria.*

## 10ª — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e Ramaes

(SANTA CATHARINA)

Nos termos do contracto de consolidação de 9 de outubro de 1918 (decreto n. 13.192, de 11 de setembro de 1918), a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá é arrendataria desta estrada e empreiteira da construcção dos ramaes de Tubarão a Araranguá e Urussanga, que, quando construidos, serão incorporados ao arrendamento da primeira; e, bem assim, concessionaria da Estrada de Ferro de S. Francisco a Porto Alegre.

Posteriormente, a construcção do ramal de Urussanga (decreto n. 13.627, de 28 de maio de 1919) foi affecta á Companhia Carbonifera de Urussanga, sendo assignado o termo de accôrdo em 27 de junho de 1919.

### EXTENSÃO EM TRAFEGO

	Kms.
Imbituba a Lauro Müller. . . . .	111,040
Ramal de Laguna . . . . .	7,056
Total . . . . .	118,096

Resultado financeiro do anno de 1922, sujeito ainda a correcções:

Receita . . . . .	687:178\$761
Despesa. . . . .	683:786\$031
Saldo . . . . .	3:392\$730
Coefficiente de trafego . . . . .	99,51

Na receita está incluída, a título de renda eventual, a importância de 76:725\$200, arrecadada no trafego provisório do ramal de Tubarão a Araranguá, de conformidade com os actos desta Inspectoria, de 17 de fevereiro e 20 de junho de 1919.

Na despesa estão incluídas as seguintes verbas:

Obras e melhoramentos . . . . .	80:552\$754
Serviço agrícola e commercial. . . . .	3:135\$357
Quota de fiscalização (inclusive juros de móra). . . . .	18:687\$944

O balanço definitivo do anno de 1921, approved pelo aviso n. 135, de 3 de julho de 1922, foi o seguinte:

Receita . . . . .	530:175\$486
Despesa . . . . .	673:318\$572

*Deficit* . . . . . 113:143\$086

Estão incluídas na receita a renda do ramal de Araranguá, na importância de 84:632\$560, e na despesa as quantias de 68:739\$344, despendida em obras e melhoramentos, e 18:000\$ correspondentes á quota annual de fiscalização.

Discriminação da receita comparada com a do anno anterior:

Designação	Anno de 1922	Anno de 1921
Passageiros . . . . .	117:482\$800	103:192\$100
Bagagens e encomendas . . . . .	21:832\$900	21:326\$760
Animaes . . . . .	7:896\$100	5:714\$000
Mercadorias . . . . .	358:523\$300	263:233\$760
Carros . . . . .	382\$100	202\$340
Telegrammas . . . . .	9:790\$071	8:844\$396
Armacenagens. . . . .	353\$800	118\$600
Diversas e eventuaes . . . . .	170:917\$190	152:543\$530
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>687:178\$761</b>	<b>560:115\$483</b>

Da applicação das novas bases de tarifas (portarias de 17 de novembro de 1920 e 12 de janeiro de 1921) resultou um accrescimento de renda de 152:924\$690.

No anno de 1921 o augmento fôra de 136:460\$020, pela mesma causa.

A administração da estrada arrecadou, durante o anno, as importancias de 14:961\$700 e 23:961\$950, correspondentes ao imposto de transitio e taxa de viação, as quaes foram regularmente recolhidas á Mesa de Rendas Federaes, depois de deduzidas as respectivas commissões.

Discriminação da despesa comparada com a do anno anterior:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE 1922			ANNO DE 1921		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Administração . . . . .	61:970\$300	20:042\$538	82:012\$838	60:223\$190	7:919 630	68:142\$820
Trafego . . . . .	83:173\$530	14:763\$003	97:936\$533	82:203\$020	17:568\$777	99:771\$797
Locomoção e officina . . . . .	92:754\$930	139:117\$185	231:872\$115	108:614\$150	138:114\$875	246:729\$025
Via permanente. . . . .	91:538\$470	77:994\$120	169:532\$590	120:013\$750	50:050\$373	170:064\$123
Obras e melhoramentos . . . . .	12:833\$350	67:714\$104	80:547\$454	15:973\$ 50	52:765\$791	68:739\$341
Serviço agrícola e commercial . . . . .	2:162\$620	673\$737	3:136\$357	1:303\$800	23\$503	1:427\$303
Quota de fiscalização . . . . .	18:637\$944	—	18:637\$944	18:000\$000	—	18:000\$000
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>363:156\$291</b>	<b>330:335\$737</b>	<b>693:736\$031</b>	<b>306:540\$769</b>	<b>296:777\$312</b>	<b>603:318\$572</b>

A companhia recolheu aos cofres publicos a importancia de 18:687\$944, correspondente á quota de fiscalização, accrescida do juro de móra.

Tendo a renda bruta se elevado a 687:178\$761, a quota de arrendamento, em obediencia á letra a da clausula 3ª do contracto em vigor, deverá attingir á importancia de 17:179\$469, salvo correção por occasião da tomada de contas.

### TRAFEGO

Durante o anno a linha foi percorrida por 1.440 trens que realizaram um percurso total de 162.834 kilometros, contra 1.438 trens, em 1921, que percorreram 151.978 kilometros, assim distribuidos:

TRENS	ANNO DE 1922		ANNO DE 1921	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
Passageiros. . . . .	12	1.038	6	658
Mixtos . . . . .	621	78.152	670	77.060
Cargas . . . . .	587	67.919	481	53.667
Lastro e outros não retribuidos . . . . .	220	15.725	281	20.593
<b>Totacs . . . . .</b>	<b>1.440</b>	<b>162.834</b>	<b>1.438</b>	<b>151.978</b>

Os vehiculos transportados por estes trens percorreram 1.336.850 kilometros, contra 1.240.418 kilometros no anno anterior e assim se discriminam:

Vehiculos	Percurso	Percurso
Passageiros. . . . .	197.073	197.511
Correio . . . . .	12.879	15.909
Bagagens . . . . .	121.453	125.353
Animaes. . . . .	154.239	140.434
Mercadorias . . . . .	797.928	690.737
Lastro e outros . . . . .	53.278	70.474
<b>Totacs . . . . .</b>	<b>1.336.850</b>	<b>1.240.418</b>

Os transportes rcalizados, em comparação com os do anno anterior, foram os seguintes:

Especificações	1922	1921
Passageiros (um) . . . . .	112.344	101.776
Bagagens e encomendas (toncladas) . . . . .	805,411	788,510
Animaes (um) . . . . .	2.672	2.064
Mercadorias (toncladas). . . . .	52,272	45,276

Os passageiros ainda se distribuem:

De 1ª classe. . . . .	7.248	7.467
» 2ª » . . . . .	105.096	94.309
<b>Das duas classes . . . . .</b>	<b>112.344</b>	<b>101.776</b>

Transportados a um kilometro:

De 1ª classe. . . . .	276.769	278.510
» 2ª » . . . . .	2.384.092	2.193.738
	<hr/>	<hr/>
Das duas classes . . . . .	2.660.861	2.472.248

Toneladas transportadas a um kilometro:

Bagagens e encomendas. . . . .	26.820
Mercadorias . . . . .	3.852.005

Toneladas de carvão de pedra transportadas a partir de 1915, com a respectiva renda:

1915. . . . .	188,400	789\$160
1916. . . . .	256,977	1:097\$420
1917. . . . .	2.730,044	11:451\$140
1918. . . . .	6.536,060	27:515\$220
1919. . . . .	10.487,400	26:675\$100
1920. . . . .	38.254,762	109.123\$400
1921. . . . .	20.890,000	71:410\$200
1922. . . . .	32.355,930	165:391\$000

*Horario* — Continúa em vigor o horario approved por portaria de 14 de dezembro de 1920, o qual correspondendo perfeitamente ás necessidades do serviço, é mantido com toda a regularidade e a contento do publico.

*Tarifas* — Acham-se em vigor as approveds por portaria de 17 de novembro de 1920, e, bem assim, as instrucções para o serviço de carga e descarga de mercadorias, entre as estações e em paradas e desvios, approveds por portaria de 12 de janeiro de 1921.

*Telegrapho* — Os aparelhos em uso são do systema «Siemens Spagnoletti» (de Agulha), com uma manivella manipuladora e acham-se installados em todas as estações.

Não são registradores.

As linhas telegraphicas são duplas de Laguna ao kilometro 85 e simples de Imbituba a Bifurcação e do kilometro 85 a Lauro Müller.

Os postes telegraphicos são de madeira, na maior parte, e num total de 1.447; os isoladores são de louça e em numero de 2.434.

Com o augmento do trafego é conveniente que se proceda á substituição desses aparelhos telegraphicos por outros, registradores, do systema Morse.

Durante o anno foram transmittidos 8.984 telegrammas remunerados, produzindo a importancia de 9:790\$071; ao mesmo tempo attendeu-se ao trafego mutuo com o Telegrapho Nacional, a que está obrigada a companhia por accôrdo firmado com a Repartição Geral dos Telegraphos.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram um percurso total de 232.400 kilometros, contra 215.464, no anno anterior:

	1922	1921
Em serviço-do trafego. . . . .	205.449	182.329
» » » lastro e outros não remunerados . . . . .	26.951	33.135
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	232.400	215.464

*Material rodante* — Além do material de tracção e de transporte que foi alugado á companhia para os serviços de construcção, conforme consta do relatório do anno de 1921, em 30 de janeiro de 1922, mediante prévia autorização desta Inspectoria, foi lavrado novo termo de cessão (igualmente por aluguel) de uma locomotiva, typo «Consolidation» e 10 vagões de lastro de 20 toneladas, sendo as importancias correspondentes incorporadas na receita da linha em trafego.

COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES

*Locomotivas:*

Carvão de pedra nacional (kilogrammas). . . . .	358.010	15:323\$828
Lenha reduzida a kilos (idem) . . . . .	2.653.497	43:108\$179
Graxa (idem) . . . . .	5	6\$499
Oleo (litros) . . . . .	4.981	6:580\$533
Estopa (kilogrammas). . . . .	824	1:040\$009

*Vehiculos:*

Oleo (litros) . . . . .	1.404	1:667\$228
Estopa (kilogrammas). . . . .	216	274\$830

*Officinas* — As officinas, no kilo-netro 54,550, em Tubarão, si bem que soflrivelmente installadas para attender aos serviços de reparação do material da estrada, necessitam ser ampliadas, mediante aquisição de novas machinas operatrizes, principalmente, plainas e tornos.

VIA PERMANENTE

O estado geral das linhas tem melhorado muito pela intensidade que se deu aos trabalhos de substituição de dormentes, lastramento, repregação e substituição de trilhos e outros.

A companhia tem em deposito, em estado de aproveitamento, cerca de 6.800 trilhos, num comprimento total de 54.400 metros; material esse fornecido pelo Governo do retirado da Estrada de Ferro do Paraná, e que está sendo empregado nos trechos da linha em trafego que necessitam prompta substituição.

No decurso do anno foram executados os seguintes trabalhos:

Lastramento da linha com terra (metros cubicos). . . . .	3.972
» » » » pedra (idem) . . . . .	160
Nivelamento e levantamento da linha (metro linear) . . . . .	104.667
Capina e roçada (metros quadrados). . . . .	407.329
Valletas de esgoto de aguas pluviaes (metro linear) . . . . .	27.306
Banquetas (reconstrucção) (idem). . . . .	10.631
Repregações da linha (idem) . . . . .	47.177
Reaperto de parafusos (idem) . . . . .	21.738
Substituição de dormentes communs (idem). . . . .	31.392
» » » de pontes (idem) . . . . .	584
» » » especiaes (desvios) (idem) . . . . .	43
» » trilhos (idem). . . . .	1.477
» » talas de junção (idem) . . . . .	2.585
» » parafusos (idem). . . . .	4.856
» » grampos para trilhos (idem) . . . . .	9.475
» » tirafundos (idem). . . . .	2.180
» » fio telegraphico (metros quadrados). . . . .	14.741
» » postes telegraphicos (idem) . . . . .	39
» » braçadeiras para postes (idem) . . . . .	79
» » isoladores (telegrapho) (idem) . . . . .	79
» » parafusos para isoladores (idem) . . . . .	3
Arame para cerca (metro linear). . . . .	1.200

De accôrdo com a portaria de 12 de janeiro de 1921, foram concluidos os seguintes serviços, em 1922: a reparação geral das estações de Braço do Norte, de Pedras Grandes, de Palmeiras, de Orleans; a reconstrucção de tres pontilhões (kilometros 61,480; 69,330 e 52,00); a do boeiro em arco do kilometro 41,00; substituição do apoio metallico das vigas no primeiro encontro da ponte das Laranjeiras; construcção da caixa d'agua e poço, inclusive moinho de vento, no kilometro 26,471 (proximidades da estação de Bifurcação) e a substituição extraordinaria de mais 15.000 dormentes.



## CONSTRUCÇÃO

### RAMAL DE TUBARÃO A ARARANGUÁ

Este ramal em construção, parte da estação de Tubarão, se prolonga para o sul em direcção á cidade de Araranguá e alcança a estação desse nome depois de um desenvolvimento de 91<sup>km</sup>,850.

Desde seu início foram os serviços divididos em dois trechos: o primeiro, de Tubarão até á villa de Cressiuma, com a extensão de 560<sup>km</sup>,550 (decreto n. 12.623, de 22 de agosto de 1917) e o segundo, desse ultimo ponto até á estação de Araranguá, com a extensão de 35<sup>km</sup>,300 (decreto n. 13.075, de 19 de junho de 1918).

1º trecho; (kilometro 0 a 55,550).

No primeiro trecho, não só para facilitar a execução dos trabalhos da construção como tambem para permitir a exploração das minas de carvão existentes no municipio de Cressiuma, á medida que foram permitindo os serviços de terraplenagem, procedeu-se ao assentamento dos trilhos, os quaes, estendidos sobre leito ainda não concluído, attingiram, em junho de 1919, o ponto terminal.

Durante o anno, nesse trecho, foram despendidos 845:799\$232, assim discriminados:

Excavação em terra, molledo, chisto e pedra solta (metros cubicos) . . . . .	126.654,988	238:452\$682
Transporte dos materiaes das excavações (tonelada.kilometros) . . . . .	1.210.050,616	181:507\$593
<i>Obras de arte, edificios e dependencias.</i> . . . .		221:190\$467
Transporte dos materiaes para as obras, por meios ordinarios (metros cubicos) . . . . .	258.897,657	10:355\$905
Transporte dos materiaes para as obras, por trens de serviço (tonelada-kilometros) . . . . .	147.316,003	22:097\$401
Lastramento da linha com areia grossa (metros cubicos) . . . . .	35.837,279	66:307\$102
Lastro de pedra (idem) . . . . .	2.083,200	30:872\$923
Cerca de arame (kilometro) . . . . .	27,560	38:584\$000
Montagem, pintura, etc., das pontes metallicas . . . . .		11:502\$400
Concerto de vigas . . . . .		2:269\$530
Desmontagem e transporte de vigas metallicas . . . . .		22:659\$129
		<hr/>
		845:799\$232

Os 126.654<sup>km</sup>3,988 de material excavado foram empregados em alguns aterros que necessitavam de alargamento e outros que não tinham attingido o *grade*.

O trecho comprehendido entre as estações de Jaguaruna e Cressiuma (kilometro 16,000 ao 55,550) ficou terminado. O aterro do banhado de Congonhas (kilometro 7,200 ao 11,140) attingiu a uma altura média de 1,00. Entre os kilometros 0 e 7 completou-se o alargamento da plataforma e iniciou-se o lastramento da linha.

Dentre as obras de arte, ficaram concluídas as pontes dos kilometros 22,147, 33,249,36,690 e 35,780; tres boeiros abertos e uma valleta empedrada em Jaguaruna.

Foram feitos os empedramentos de tres cortes, cujos projectos foram approvados pelo decreto n. 15.439 e aviso n. 124, respectivamente, de 11 de abril e 12 de setembro de 1922.

Foram iniciadas e concluídas as estações de 4ª classe dos kilometros 7 e 47, bem como as respectivas casas de agentes.

A linha, com excepção das explanadas, já se acha toda cercada, tendo sido durante o anno executados 27<sup>km</sup>,560 de cerca.

A portaria de 19 de dezembro de 1922 approvou o horario para vigorar provisoriamente neste trecho, tendo a 1 de janeiro de 1923 corrido o primeiro trem de passageiros.

No trecho de Cressiuma a Araranguá (kilometro 55,550 a 91,850) acha-se a linha toda prompta para receber trilhos, já tendo sido feito o assentamento em quatro kilometros.

Foram feitos 19<sup>km</sup>,840 de cerca.

Ficaram construidos: a estação de Sangão, uma ponte de 10 metros, cinco pontilhões, cinco boeiros abertos e sete boeiros capeados; foram iniciadas as construcções de mais dois pontilhões.

Em todos os serviços foram gastos em 1922, nesse trecho, 317:210\$142, assim distribuidos:

Excavação em terra, molledo, chisto e pedra solta (metros cubicos) . . . . .	33.999,668	42:584\$134
Transporte dos materiaes das excavações, por meios ordinarios (idem) . . . . .	371.464,455	10:401\$04
Transporte dos materiaes das excavações, por trens de serviço (idem) . . . . .	1.365,920	204\$888
Obras de arte, edificios e dependencias . . . . .	—	181:936\$587
Transporte de materiaes para as obras de arte, por meios ordinarios (idem) . . . . .	1.309.109,062	52:368\$561
Transporte de materiaes para as obras, por trens de serviço (idem) . . . . .	12.926,460	1:938\$968
Cerca de arame (kilometros) . . . . .	19,840	27:776\$000
		317:210\$142

Assim a despeza com os trabalhos realizados, durante o anno, nos dois trechos do ramal, elevou-se a 1.178:309\$374, distribuidos do modo seguinte:

1º trecho . . . . .	845:799\$232
2º trecho . . . . .	317:210\$142
Desapropriações . . . . .	15:300\$000
Total . . . . .	1.178:309\$374

Desde o inicio a importancia despendida elevou-se a 4.861:397\$010.

### Ramal de Urussanga

A construcção deste ramal está dividida em dois trechos: o primeiro (decreto n. 13.465, de 12 de fevereiro de 1919) parte do kilometro 34 do ramal de Aranguá, desenvolve-se pela margem direita do valle do rio Urussanga até á confluencia com o rio Caethé, continuando pelo valle desse affluente até á povoação de S. Antonio do Caethé; e o segundo (decreto n. 14.788, de 30 de abril de 1921), conhecido por prolongamento do ramal de Urussanga, parte do kilometro 30 daquelle primeiro trecho e termina com kilometros 2,600, em frente ás minas de carvão que a linha é destinada a servir.

Os trabalhos de construcção do primeiro trecho tiveram inicio em novembro de 1919 e em fins de 1922 a linha estava assentada e nivelada em toda a sua extensão e prompta a receber o lastramento.

Durante o anno foram feitos, a trens de lastro, os aterros correspondentes aos banhados de Urussanga, Cocal e Zaccaroni, sendo, para esse fim, abertos diversos emprestimos.

Dentre as obras de arte ficaram concluidas as seguintes: tres pontes de 10 metros, a ponte do Cocal, tres pontilhões de quatro metros, tres boeiros capeados, desvio e barragem do rio Caethé, um boeiro aberto e um dreno. Algumas dessas obras já vinham em construcção do anno de 1921.

Ficaram quasi terminadas a estação e casa do agente de Urussanga; em construcção adiantada a casa de turma do kilometro 25 e iniciadas a estação e casa de agente em Cocal.

A linha telegraphica está assentada em todo o trecho. Foram executados 19<sup>km</sup>, 196 de cerca.

A construcção do 2º trecho foi iniciada em dezembro de 1921, e em dezembro do anno seguinte todos os serviços de terraplenagem, obras de arte e assentamento da via permanente ficaram concluidos.

As obras de arte são em numero de 11, sendo 10 boeiros simples capeados e um pontilhão em arco, de cinco metros de vão, sobre o rio Deserto.

Com a construcção dos dois trechos, em 1922, foram despendidos 962:292\$304, assim discriminados:

Ramal de Urussanga . . . . .	591:499\$421
Prolongamento . . . . .	340:412\$883
Desapropriações . . . . .	30:380\$000

Desde o inicio: 962:292\$304

Ramal de Urussanga . . . . .	2.182:597\$141
Polongamento . . . . .	340:412\$883
	2.523:010\$024

For aviso n. 116, de 28 de agosto de 1922, foi autorizada a revisão das folhas de medição, para se applicarem os preços da nova tabella em vigor, desde a data em que a mesma fôra adoptada para a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá, tendo em vista a revogação do art. 5.<sup>o</sup> do decreto n. 13.627, de 28 de maio de 1919 (decreto n. 15.449 de 25 de abril e termo de accôrdo de 12 de junho de 1922).

Em virtude do decreto n. 15.122 de 18 de novembro de 1921 e termo de accôrdo de 30 de dezembro seguinte, a conclusão desse ramal foi prorogada por mais tres annos, contados de 16 de janeiro do mesmo anno.

### Prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até o estreito fronteiro a Florianopolis

Fela clausula 1.<sup>a</sup> das que baixaram com o decreto n. 13.583 de 7 de maio de 1919, o prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até Treviso, objecto da letra c da clausula 39 do contracto de consolidação assignado com a Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá, foi substituido pelo prolongamento da mesma estrada, a partir das proximidades de Imbituba até o porto de Massiambú.

Recusados os primeiros estudos, apresentados pela Companhia em 24 de novembro de 1919, procedeu ella a novos trabalhos de reconhecimento e exploração, que foram igualmente submettidos á Fiscalização.

Ambos os traçados se confundem, no trecho inicial, desde o kilometro 6.488 (proximo á parada de Villa Nova) da Estrada de Ferro D. Thereza Christina, até á estaca 490 + 12. Nesse trecho passa o traçado pelo povoado de Merim, contornando a serrinha de Imbituba, junto á lagôa do Merim e percorrendo campos de areia, de pouca vegetação.

A partir de 490 + 12 segue um dos traçados denominado (*linha beira mar*) pelo littoral, e o outro, conhecido por *linha do Interior*, se desenvolve subindo o valle do rio Araçatuba até á garganta do Morro Agudo, que deve ser atravessada, na côta 53<sup>m</sup>,60, por um tunnel de 350 metros; descendo d'ahi pelo valle do rio Paulo Lopes, attinge os campos de Massiambú, com o desenvolvimento de 59<sup>m</sup>,645.

Foi esta a linha preferida, sendo os respectivos estudos approvados pelo decreto 15.085 de 1.<sup>o</sup> de novembro de 1921, sob a condição de, na locação, serem melhoradas as condições technicas nas proximidades do Morro Agudo. A importancia dependida com esses estudos elevou-se a 42:801\$252.

Em dezembro de 1922 foram iniciados os trabalhos de campo de Massiambú ao Estreito, em frente a Florianopolis, sendo explorados 17<sup>m</sup>,360.

A linha estudada parte da margem esquerda do rio Massiambú, faz o contorno do Morro dos Cavallos e, attingindo a enseada de Brito, prosegue até cerca de 300 metros da margem direita do rio Cubatão.

Offerece boas condições technicas, conservando-se quasi sempre em cota inferior a 10, que só attinge na travessia do Furadinho.

As informações colhidas sobre a extensão e altura das enchentes do rio Cubatão aconselham o estudo de umá variante.

## Estrada de Ferro de S. Francisco a Porto Alegre

A Companhia apresentou os estudos dos primeiros 100 kilometros desta estrada, a partir de Araranguá em direcção a Porto Alegre.

O decreto n. 15.599, de 7 de agosto de 1922, prorogou condicionalmente, por um anno (a terminar em 7 de junho de 1923), o prazo fixado para o inicio da construcção.

### 11ª — Rêde da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul

(RIO GRANDE DO SUL)

De accôrdo com a clausula I do contracto de 18 de abril de 1922, autorizado pelo decreto n. 15.438, de 10 do mesmo mez, ficaram constituindo esta rêde as seguintes linhas em trafego:

	Kilometros
Linha tronco de Porto Alegre a Uruguayana . . . . .	762,946
Ramal do Rio dos Sinos a Taquara . . . . .	53,002
» de Montenegro a Caxias . . . . .	116,592
» » ligação á margem do Taquary . . . . .	2,108
» » Santa Cruz . . . . .	30,311
» do Paredão. . . . .	3,292
Linha de Santa Maria a Marcellino Ramos. . . . .	535,234
» de Cacequy ao Rio Grande. . . . .	490,037
Ramal de Sant'Anna do Livramento . . . . .	158,564
» Pelotas-Fluvial . . . . .	2,718
» da Costa do Mar. . . . .	17,281
Linha Dilermando de Aguiar-Jaguary. . . . .	80,706
Ramal de Cruz Alta a Santo Angelo . . . . .	109,000
» » Carlos Barbosa a Bento Gonçalves . . . . .	19,300
» » Taquara a Grammodo . . . . .	49,480
Total. . . . .	2.430,571

Os ramaes de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves (em trafego provisorio de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves) e Taquara ao Canella (em trafego provisorio de Taquara a Grammodo), de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, estão sendo construidos pelo Governo do dito Estado, tendo sido incorporados á rêde de Viação Ferrea, em 1º de julho de 1922, os trechos em trafego provisorio, em virtude do determinado na referida clausula I.

Os resultados financeiros da rêde nos tres ultimos annos são os seguintes:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	22.243:452\$396	31.758:541\$990	35.777:771\$020
Despesa do custeio . . . . .	25.207:295\$711	32.157:303\$220	35.454:712\$630
Saldo. . . . .	—	—	323:058\$390
Deficit . . . . .	2.963:843\$315	398:761\$230	—
Coefficiente de trafego . . . . .	113,32	101,26	99,10

Nota — Os resultados do anno de 1922 não são definitivos.

Discriminação comparada da receita:

Passageiros . . . . .	6.349:124\$680	6.576:435\$850	7.352:237\$240
Bagagens e encomendas	3.397:076\$440	1.933:808\$800	1.873:489\$240
Animaes . . . . .	688:191\$680	1.423:305\$780	1.537:432\$970
Vehiculos . . . . .	26:665\$760	37:491\$220	21:318\$560
Mercadorias . . . . .	10.384:881\$790	20,370:310\$680	23.269:689\$990
Telegrammas . . . . .	66:011\$400	77:419\$930	88:774\$940
Armazenagens . . . . .	56:925\$330	90:320\$600	91:439\$460
Diversas e eventuaes . . . . .	1.274:575\$316	1,319:448\$130	1.543:388\$620
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>22.243:452\$396</b>	<b>31.758:541\$990</b>	<b>35.777:771\$020</b>

Discriminação comparada da despesa:

Administração . . . . .	1.158:314\$349	1.231:876\$080	1.572:420\$620
Trafego . . . . .	3.669:772\$325	3.790:822\$260	4.635:947\$550
Locomoção . . . . .	14.904:949\$888	19.156:710\$460	18.813:799\$950
Via permanente . . . . .	5.474:259\$149	7.977:894\$420	10.432:544\$510
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>25.207:295\$711</b>	<b>32.157:303\$220</b>	<b>35.454:712\$630</b>

*Quota de fiscalização* — Foi recolhida a quantia de 60:000\$, correspondente á quota de fiscalização do anno de 1922.

TRAFEGO

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	9.340	1.700.953
» mixtos . . . . .	5.056	292.293
» de cargas . . . . .	24.476	2.740.312
» » lastro e outros . . . . .	10.950	820.196
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>49.822</b>	<b>5.553.754</b>

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima:

Carros de passageiros de 1ª classe . . . . .	25.354	3.908.406
» » » » 2ª » . . . . .	9.217	1.563.985
» mixtos. . . . .	5.413	571.356
» especiaes. . . . .	4.643	838.584
Vagões de bagagens e encomendas . . . . .	16.756	2.418.018
» de animaes . . . . .	50.700	5.553.811
» » mercadorias. . . . .	319.151	25.522.608
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>431.234</b>	<b>40.379.768</b>

Transportes realizados durante o anno de 1922:

	Numero	Percurso
Passageiros . . . . .	1,345.522	119.400.960
Animaes em trens de carga:		
Vaccum. . . . .	64.874	19.427.127
Cavallar . . . . .	9.179	3.670.543
Porcos, carneiros, etc. . . . .	39.998	6.208.700
<b>Total . . . . .</b>	<b>114.051</b>	<b>29.306.370</b>

	Toneladas	Tons.-kilom.
Animaes em trens de passageiros. . . . .	2.796.000	374.997
Bagagens e encomendas. . . . .	19.714.597	3.179.627
Mercadorias . . . . .	778.273.902	209.626.750

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

	Toncladas	Tons.-klom
Aguardente . . . . .	5.161,867	2.407.871
Águas mineraes . . . . .	274,089	98.881
Alfafa . . . . .	11.508,431	2.655.456
Arame farpado . . . . .	1.476,017	513.279
Arroz . . . . .	23.199,717	5.064.350
Assucar. . . . .	19.393,331	7.595.412
Bacalhau . . . . .	173,979	65.391
Banha e toucinho . . . . .	16.554,313	4.814.879
Batatas . . . . .	7.691,172	1.224.676
Café. . . . .	3.301,970	1.015.542
Cal . . . . .	7.679,361	1.692.741
Carvão de pedra. . . . .	27.070,391	828.903
» vegetal . . . . .	424,855	39.143
Cerveja. . . . .	6.189,162	1.610.066
Couros curtidos . . . . .	720,898	134.662
Couros seccos e molhados. . . . .	21.788,694	6.627.901
Dormentes . . . . .	382,305	143.537
Farinha de mandioca . . . . .	15.109,453	3.553.774
» » trigo ou de milho. . . . .	18.417,687	4.319.692
Fazendas estrangeiras . . . . .	2.584,128	1.078.972
Feijão . . . . .	16.377,612	3.781.047
Ferragens . . . . .	11.802,587	4.010.296
Fructas. . . . .	3.717,893	810.433
Fumo . . . . .	6.043,489	1.937.840
Kerosene . . . . .	8.164,338	3.041.772
Lenha . . . . .	32.085,178	1.369.146
Machinas diversas . . . . .	3.454,586	828.375
Madeiras . . . . .	124.244,006	46.702.943
Matte . . . . .	13.089,092	5.614.644
Milho . . . . .	19.045,297	6.087.899
Oleo do paiz . . . . .	1.468,111	467.645
Pedras . . . . .	10.689,568	676.283
Queijo . . . . .	236,424	52.944
Sal. . . . .	52.724,616	14.152.193
Tecidos do paiz . . . . .	2.482,437	976.771
Tijolos e telhas . . . . .	15.331,094	1.109.711
Vehiculos . . . . .	164,500	36.668
Vinagre. . . . .	417,710	137.056
Vinho nacional . . . . .	17.382,155	4.748.637
» estrangeiro . . . . .	350,722	143.309
Xarque. . . . .	40.904,451	17.035.065
Diversas . . . . .	208.996,216	50.420.945
Total . . . . .	778.273,902	209.626.750

*Tarifas* — No dia 5 de abril de 1922 entraram em vigor as novas bases de tarifas approvadas, em caracter provisorio, por acto de 22 de fevereiro do mesmo anno.

Em 1 de dezembro foram concedidos abatimentos de 25 % e de 50 % para alguns productos de xarqueadas, quando carregados em vagão completo, e de 50 % para o xarque e para o sal, nas mesmas condições; quanto ao xarque, quando despachado nas estações de Entroncamento a Sant'Anna, com destino directo ao porto do Rio Grande, e quanto ao sal, quando embarcado nas estações de Porto Alegre, Pelotas, Pelotas Fluvial, Maritima e Rio Grande, para qualquer destino.

Em 16 de dezembro foi concedido o abatimento de 50 % nas passagens de 1ª e 2ª classes, emittidas nas estações de Maritima e Rio Grande para Villa Siqueira e vice-versa, durante a estação balnearia.

*Imposto de transporte* — Rendeu, durante o anno de 1922, a importancia de 940:427\$700, tendo sido recolhido á Delegacia Fiscal, em Porto Alegre, a quantia de 902:810\$640, correspondendo a parte restante, 37:617\$060, á commissão que cabe á estrada pela arrecadação do dito imposto.

*Taxa de viação* — Produziu 403:540\$, cabendo á estrada 16:141\$530 e tendo sido recolhida á Delegacia Fiscal a quantia de 387:398\$470.

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 7.573.510 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	6.453 015
» » » » lastro (idem) . . . . .	1.120.495
	<hr/>
	7.573.510

Existiam, em 31 de dezembro de 1922, 254 locomotivas, das quaes:

Em serviço . . . . .	197
Em reparação . . . . .	18
Aguardando reparação . . . . .	2
Depositadas em Jacuhy . . . . .	5
Encostadas . . . . .	32
	<hr/>
Total . . . . .	254

O material de transporte existente era o seguinte:

Carros de 1ª classe . . . . .	91
» » 2ª » . . . . .	48
» mixtos . . . . .	17
» dormitórios . . . . .	12
» restaurantes . . . . .	6
» de administração. . . . .	6
» pagador . . . . .	3
» » inspecção . . . . .	16
» socorro . . . . .	11
» diversos . . . . .	9
Vagões de bagagem. . . . .	46
» » bagagens e animais. . . . .	2
» fechados . . . . .	1.376
» gradeados . . . . .	273
» plataformas . . . . .	927

Combustivel adquirido no anno de 1922:

	Toneladas	
Carvão briquette . . . . .	10.520	1.000:585\$900
Custo médio da tonelada . . . . .	—	95\$968
Carvão coke . . . . .	221	43:146\$050
Custo médio da tonelada . . . . .	—	195\$029

*Carvão nacional :*

Minas de S. Jeronymo . . . . .	101.213	4.635:685\$000
» » Jacuhy . . . . .	12.650	585:291\$000
» » Gravatahy . . . . .	3.675	177:652\$000
	<hr/>	
Total do carvão nacional . . . . .	117.538	5.398:629\$030
Custo médio da tonelada. . . . .	—	45\$930
Lenha . . . . .	<sup>m3</sup> 438.464	2.254:763\$317
Nós de pinho. . . . .	12.543	140:558\$844

O consumo no dito anno foi o seguinte:

Carvão estrangeiro . . . . .	<sup>t</sup> 7 160,094	771:514\$510
» nacional . . . . .	117.391,296	6.325:295\$872
	<sup>m3</sup>	
Lenha . . . . .	491.540,000	3.365:939\$100
Nós de pinho . . . . .	13.812,000	153:853\$600

*Obras novas e melhoramentos* — Despesas effectuadas pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, por conta de capital, até 31 de dezembro de 1922:

DATA E NUMERO DA AUTORIZAÇÃO	DESIGNAÇÃO	DESPESAS REALIZADAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1921	DESPESAS REALIZADAS DURANTE O ANNO DE 1922	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922
	<i>Material rodante</i>			
Aviso n. 285/V2, de 28 de dezembro de 1918.	Conclusão da montagem de 500 vagões . . . . .	221:919\$930	—	221:919\$930
Decreto n. 10.851, de 15 de abril de 1914. . . . .	Instalação de freios Gresham e 101 locomotivas, 150 carros e 910 vagões. . . . .	9:197\$620	1:867\$010	11:064\$630
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922 . . . . .	Acquisição de 10 locomotivas e 197 vagões da Companhia Paulista. . . . .	—	1.490:418\$380	1.490:418\$380
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922 . . . . .	Reparação extraordinária de nove locomotivas. . . . .	—	42:182\$920	42:182\$920
Idem . . . . .	Reparação extraordinária de locomotivas (agosto de 1920 a maio de 1922) . . . . .	—	2.242:988\$120	2.242:988\$120
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922 . . . . .	Instalação de freios Gresham em carros e vagões . . . . .	—	1:734\$410	1:734\$410
Idem . . . . .	Montagem de 180 vagões (por conta dos 500) . . . . .	—	69:981\$660	69:981\$660
Idem . . . . .	Acquisição e montagem de quatro locomotivas «Pacific», cedidas pela estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves . . . . .	1 333:701\$730	1:696\$990	1 335:398\$720
Idem . . . . .	Acquisição e montagem de uma locomotiva tipo «Mikado», cedida pela estrada de ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves. . . . .	380:091\$250	3:180\$840	383:272\$090
Idem . . . . .	Acquisição e montagem de 20 locomotivas tipo «Mikado» . . . . .	8.865:879\$060	28:181\$430	8.894:060\$490



*Obras d' arte*

Decreto n. 13.505, de 12 de março de 1919 . . . . .	Conclusão da construção de uma ponte no kilometro 34,372 da linha de Entroncamento a Sant'Anna . . . . .	6:715\$760	—	6:715\$760
Decreto n. 13.522, de 26 de março de 1919 . . . . .	Conclusão da construção de uma ponte no kilometro 481,129 da linha do Rio Grande a Bagé. . . . .	35:305\$130	—	35:305\$130
Aviso n. 63, de 26 de março de 1923 . . . . .	Acquisição de um aparelho para pintura de pontes . . . . .	—	35:228\$210	35:228\$210

*Officinas*

Aviso n. 16, de 12 de março de 1912 . . . . .	Acquisição e montagem de diversas maquinas e ferramentas nas officinas de Santa Maria e Rio Grande.	95:989\$400	178:433\$240	274:422\$640
---	---	-------------	--------------	--------------

*Estações*

Idem . . . . .	Desapropriação de terreno para a estação de Uruguayana . . . . .	—	1:609\$920	1:609\$920
----------------	--	---	------------	------------

*Linhas e dependencias*

Avisos ns. 67 e 91, de 16 de maio de 1912 e 24 de outubro de 1914 e aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922. . . . .	Substituição de trilhos . . . . .	10.476:090\$080	340:330\$570	10.816:420\$750
Aviso n. 63/V2, de 19 de março de 1914 . . . . .	Construção, desvios e trapiche para descarga de carvão em Gravatahy. . . . .	13:165\$280	—	13:165\$280
Decreto n. 10.265, de 18 de junho de 1913 e aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922. . . . .	Construção de cercas . . . . .	28:869\$570	83:633\$590	112:503\$160
Aviso n. 150, de 28 de outubro de 1922 . . . . .	Construção de variantes no trecho de Ferreira a Santa Maria . . . . .	—	934:838\$900	934:838\$900

DATA E NUMERO DA AUTORIZAÇÃO	DESIGNAÇÃO	DESPESAS REALIZADAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1921	DESPESAS REALIZADAS DURANTE O ANNO DE 1922	TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922
Aviso n. 15, de 28 de outubro de 1922 . . . . .	Estudos de variantes no trecho de Santa Rosa a Cerro Chato . . . . .	—	55:487\$970	55:487\$970
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922 . . . . .	Estudos de variantes no trecho de Porto Alegre a Barreiro . . . . .	—	31:549\$870	31:549\$870
Decreto n. 15.787, de 8 de novembro de 1922. . . . .	Estudos e construção de variantes no trecho de Pinhal a Cruz Alta . . . . .	—	246:288\$620	246:288\$620
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922 . . . . .	Substituição extraordinária de 172.418 dormentes. . . . .	—	470:615\$500	470:615\$500
Idem . . . . .	Substituição extraordinária de dormentes (agosto de 1920 e maio de 1922) . . . . .	—	1.748:955\$000	1.748:955\$000
	<i>Linhas telegraphicas</i>			
Decreto n. 15.742, de 18 de outubro de 1922 . . . . .	Restauração extraordinária das linhas telegraphicas. . . . .	—	32:460\$640	32:460\$640
	<i>Diversos</i>			
Aviso n. 139, de 14 de outubro de 1922 . . . . .	Acquisição de um automovel . . . . .	—	11:000\$000	11:000\$000
Aviso n. 63, de 26 de março de 1923 . . . . .	Acquisição de uma machina de sondar. . . . .	—	26:674\$110	26:674\$110
	Total. . . . .	21.467:924\$810	8.080:338\$000	29.548:262\$810

## Linha de Santa Maria a Marcellino Ramos

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES DE PINHAL (KILOMETRO 18) E CRUZ ALTA (KILOMETRO 162).

Estiveram em andamento os trabalhos de construção desta variante, cujo projecto foi approved pelo decreto n. 15.787, de 8 de novembro de 1922.

## Linha de Bagé a Rio Grande

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES SANTA ROSA (KILOMETRO 359,383) E CERRO CHATO (KILOMETRO 446,707).

Iniciou-se o estudo de uma variante no trecho compreendido entre as estações de Santa Rosa e Cerro Chato, onde a linha actual apresenta condições technicas muito desfavoraveis (rampa de 0<sup>m</sup>,030 e raios de 160,00 em grandes extensões). A exploração ficou quasi terminada.

VARIANTE ENTRE AS ESTAÇÕES DE GRAVATAHY E BARRETO.

Esta variante, cujos estudos foram iniciados em outubro de 1922, além de melhorar extraordinariamente as condições technicas da linha (rampa maxima de 0<sup>m</sup>,020 para 0<sup>m</sup>,003 e raio minimo de 120<sup>m</sup>,00 para 1.000<sup>m</sup>,00) reduz de 389 kilometros para 341 o percurso entre Porto Alegre e Santa Maria.

VARIANTE DA LINHA DE SANTA MARIA A PORTO ALEGRE.

Foram projectadas cinco variantes comprehendidas entre os kilometros:

43,955 a 50,300 ;  
53,883 a 56,737 ;  
66,267 a 68,150 ;  
79,923 a 81,760 ;  
85,174 a 91,173 .

Nessa linha, nos trechos que não serão alterados com as variantes, durante o anno de 1922 foram substituidos 75.674 metros de trillhos de 19<sup>kg</sup>,60, por metro cubico, por outros de 32<sup>kg</sup>,24, entre as estações de Ferreira e Arroio do Só nos trechos comprehendidos entre os kilometros:

29,816 a 43,897 ;  
56,785 a 63,720 ;  
68,210 a 79,866 ;  
81,760 a 85,173 ;  
91,173 a 92,925 .

## 12<sup>a</sup> — Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja (Rio Grande do Sul) (The Brazil Great Southern Railway, Company Limited)

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . Km. 123.870

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	155:623\$658	147:392\$496	206:923\$638
Despesa . . . . .	208:187\$650	252:982\$521	218:399\$876
<i>Deficit</i> . . . . .	53:163\$992	105:590\$025	11:476\$238
Coefficiente de trafego . . . . .	134,29	171,64	105,55

Como se vê, do concurso do augmento da receita (+ 59:531\$142) com a diminuição da despesa (- 34:582\$645) resultou a redução do *deficit*, que desceu de 105:590\$025 a 11:476\$238, tendo o coefficiente de trafego passado de 171,64 para 105,55.

O augmento da receita proveio de uma causa accidental, isto é, dos transportes concernentes á construcção dos quarteis que o Governo da União erigiu na zona da estrada, como se vê do quadro seguinte, em que os transportes por conta do Governo Federal subiram de 5:780\$541 em 1921 a 62:159\$775 em 1922.

A redução da despesa tambem não indica tendencia á melhoria permanente da situação, por isso que a conservação da estrada continúa ainda em estado precarissimo que exige grandes dispendios.

O ultimo augmento de tarifas (portaria de 21 de julho de 1922) teve influencia insignificante nos resultados financeiros do anno, como tambem se deduz da inspecção do quadro seguinte:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	64:559\$450	64:123\$700	62:380\$300
Bagagens e encommendas . . . . .	7:398\$470	6:399\$230	7:569\$000
Animaes. . . . .	4:525\$000	2:848\$100	3:104\$480
Mercadorias. . . . .	68:097\$060	64:117\$410	65:101\$580
Aluguel de trens e vehiculos . . . . .	—	—	819\$000
Telegrammas . . . . .	200\$900	126\$000	79\$800
Conta do Governo. . . . .	4:035\$092	5:780\$541	62:159\$775
Diversas e eventuaes. . . . .	6:207\$686	3:997\$515	5:619\$703
<b>Totales . . . . .</b>	<b>155:023\$658</b>	<b>147:392\$496</b>	<b>206:923\$638</b>

**Discriminação comparada da despesa dos ditos annos:**

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	30:457\$582	36:099\$332	42:874\$056
Trafego . . . . .	10:996\$015	10:713\$888	11:601\$139
Locomoção . . . . .	84:546\$294	85:982\$590	69:037\$187
Via permanente . . . . .	76:550\$199	114:577\$264	87:771\$789
Telegrapho. . . . .	3:607\$682	3:700\$045	5:326\$799
Serviço commercial . . . . .	2:029\$878	1:909\$402	1:788\$906
<b>Totales . . . . .</b>	<b>208:187\$650</b>	<b>252:982\$521</b>	<b>218:399\$876</b>

**TRAFEGO**

Em consequencia de fortes aguaceiros que cahiram durante o anno de 1922, o serviço do trafego ficou interrompido durante 15 dias nos periodos de 29 de março a 2 de abril, de 4 a 6 de maio, de 13 a 16 do mesmo mez e de 13 a 19 de junho

Calcularam, durante o anno, 465 trens que percorreram 55.197 kilometros, a saber:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	2	139
» mixtos . . . . .	300	36.952
» de cargas . . . . .	64	7.705
» » lastro . . . . .	99	10.401
<b>Totales . . . . .</b>	<b>465</b>	<b>55.197</b>

**Transporte realizados em 1922:**

**Passageiros:**

1ª classe. . . . .	4.499	320.984
2ª » . . . . .	5.773	410.451
<b>Total . . . . .</b>	<b>10.272</b>	<b>731.435</b>
<b>Animaes . . . . .</b>	<b>1.453</b>	<b>108.943</b>

	Toneladas	Toneladas kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	103,583	8.865
Mercadorias . . . . .	8.493,024	907.628

Nos totaes acima foram incluidos os transportes effectuados por conta do Governo Federal para os serviços de construcção de quarteis, a saber :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	439	49.252
2ª » . . . . .	762	61.558
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.201</b>	<b>110.810</b>
Animaes . . . . .	17	2.079

	Tonolada	Tonoladas kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	12.592	1.729
Mercadorias . . . . .	3.701.862	456.209

Telegrammas transmittidos durante o anno de 1922 :

	Numero	Palavras
Em serviço particular . . . . .	41	641
» » da estrada . . . . .	668	12.374
	<b>709</b>	<b>13.015</b>

*Tarifas* — A título de experiencia, por portaria ministerial de 21 de julho de 1922, foi autorizada a elevação das tarifas em vigor nas linhas a cargo de "The Brazil Great Southern Railway Company, ao nível das que vigoram na rede de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, as quaes entraram em execução a 1 de setembro seguinte.

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 59.812 kilometros, a saber :

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	44.795
» » » » lastro (idem) . . . . .	10.401
» » manobras (idem) . . . . .	4.615
	<hr/>
	59.812

O effectivo do material de tracção e rodante, em 31 de dezembro de 1922, era o seguinte:

Locomotivas . . . . .	3
Carros mixtos de passageiros . . . . .	2
Vagões de correio e bagagens . . . . .	1
» » gado . . . . .	20
» » mercadorias . . . . .	15
» » lastro . . . . .	10

Durante o anno soffreram reparações geraes: duas locomotivas, os dois carros de passageiros, dez vagões de mercadorias e dois vagões de animaes.

Tiveram inicio os concertos geraes que necessitam todos os vagões de animaes.

A conservação desse material foi executada nas officinas da Estrada de Ferro Quarahim a Itaquy, visto esta via-ferrea não possuir officinas capazes.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Lenha (metros cubicos) . . . . .	4.992.500	43:513\$389
Oleo (kilogrammos) . . . . .	1.668,000	2:574\$782
Estopa (idem) . . . . .	96,500	205\$928
		46:294\$099

VIA PERMANENTE

Muito precarias são as condições desta linha, pois, enquanto não fôr ella concluida definitivamente, realizando-se as obras complementares, não previstas no projecto, para o perfeito escoamento das aguas, não se poderá contar com a segurança da via permanente, que reclama tambem a substituição de dormentes, em cerca de 50 % do seu numero total, a conclusão definitiva dos serviços de terraplenagem, etc.

Em 1922 fez-se a seguinte substituição de materiaes:

Dormentes . . . . .	4.811
Talas de junção . . . . .	132
Parafusos. . . . .	59
Grampos . . . . .	350
Postes telegraphicos de madeira . . . . .	140
Isoladores. . . . .	60
Fio telegraphico (kilos) . . . . .	8

A conservação ordinaria constou de:

Limpeza de valletas (metro linear). . . . .	9.238
Capina (idem) . . . . .	43.300
Lastro (metros cubicos) . . . . .	6.406

Foram reparadas, durante o anno, as estações de Tuparahy, Recreio e São Borja; os abrigos das paradas de Bororé e do kilometro 101; as casas de turmas dos kilometros 42, 77, 88 e 101.

*Quota de arrendamento* — Tendo a receita de 1922 ultrapassado a quantia de 1:500\$ por kilometro, cabe á companhia arrendataria a contribuição de 5 % sobre a renda bruta de accôrdo com o disposto na clausula XIV do contracto, ou a importancia de 10:346\$181, como quota de arrendamento.

13ª — Linhas estrategicas do Rio Grande do Sul (Rio Grande do Sul)

Linhas de Basilio a Jaguarão, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e Alegrete a Quarahy

E' empreiteira da construcção destas linhas a «Empreza Constructora do Rio Grande do Sul», segundo o contracto de revisão assignado aos 13 de abril de 1920, em virtude do decreto n. 14.066, de 14 de janeiro, e o termo complementar de 21 de junho, de accordo com o decreto n. 14.204, de 4 de junho do mesmo anno.

Pelas clausulas IV, V, VI e VII do dito contracto, ficaram estipulados preços globaes para os trabalhos de conclusão dos trechos comprehendidos entre Basilio e o kilometro 53 da linha Basilio a Jaguarão; entre S. Sebastião e D. Fedrito, da linha S. Sebastião a Livramento; e entre Alegrete e o kilometro 57 da linha de Alegrete a Quarahy; sendo os pagamentos effectuados á «Empreza Constructora»

em tres prestações iguaes para cada trecho, á medida que forem sendo concluidas cada uma das partes em que os mesmos foram subdivididos, a saber :

**Linha de Basilio ao kilometro 53**

- 1º trecho: de Basilio ao kilometro 18.
- 2º » do kilometro 18 ao 37.
- 3º » » » 37 ao 53.

**Linha de S. Sebastião a D. Pedrito**

- 1º trecho: de S. Sebastião á estação de Minas (kilometro 21,400).
- 2º » da estação de Minas á estação de Baixo Fundo (kilometro 36,560).
- 3º » » » Baixo Fundo a D. Pedrito (kilometro 58,000).

**Linha de Alegrete ao kilometro 57**

- 1º trecho: de Alegrete ao kilometro 18.
- 2º » do kilometro 18 ao 37.
- 3º » » » 37 ao 57.

Ao findar o anno de 1922 já tinham sido recebidos os dois primeiros trechos, de cada uma destas linhas, sendo :

- Basilio ao kilometro 18, em 19 de dezembro de 1921 ;
- Do kilometro 18 ao kilometro 37, em 30 de junho de 1922 ;
- S. Sebastião ao kilometro 21, em 21 de dezembro de 1921 ;
- Do kilometro 21 ao kilometro 37, em 2 de setembro de 1922 ;
- Alegrete ao kilometro 23, em 20 de setembro de 1922 ;
- Do kilometro 23 ao kilometro 37, em 20 de dezembro de 1922.

De conformidade com a clausula XII, em 1922 foram inspeccionados os trechos de Basilio ao kilometro 18 (20 de julho); do kilometro 18 ao kilometro 37 (26 de dezembro); e de S. Sebastião ao kilometro 21 (22 de junho); tendo sido constatada a boa conservação das obras executadas, o que consta dos respectivos termos de inspecção; cessando, a partir daquellas datas, para cada trecho, a responsabilidade da «Empreza Constructora».

Por decreto n. 15.994, de 31 de março do corrente anno de 1923, foi prorogado até 20 de fevereiro de 1924, o prazo fixado na clausula II, § 2º, para conclusão das obras mencionadas no referido termo de revisão do contracto.

**ESTRADAS DE FERRO DE CONCESSÃO FEDERAL, DIRETAMENTE SUJEITAS Á FISCALIZAÇÃO DA INSPECTORIA**

**1ª — Estrada de Ferro de Victoria a Minas (Espírito Santo e Minas)**

EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1922 :

	Km.
Victoria a Ipatinga . . . . .	474,920
Currallinho a Diamantina. . . . .	147,516
	622,436

Pelo decreto n. 15.844, de 14 de novembro de 1922, a linha de Curalinho a Diamantina foi encampada, passando, desde 1 de janeiro do anno seguinte, com todo o seu acervo, ao pleno dominio da União, mediante escriptura publica lavrada a 26 de dezembro de 1922.

Em 6 de janeiro do corrente anno de 1923 foi a dita linha ferrea incorporada á Estrada de Ferro Central do Brasil, tendo sido lavrado o termo de entrega e recebimento de conformidade com o inventario procedido.

### Estrada de Ferro de Victoria a Itabira

Em 1 de agosto de 1922 foi entregue ao trafego publico o trecho, com a extensão de 31<sup>km</sup> 758, comprehendido entre as estações de Cachoeira Escura a Ipatinga.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	2.379:107\$573	3.184:578\$640	3.188:260\$260
Despesa. . . . .	2.527:755\$281	3.085:977\$118	3.438:072\$677
Saldo . . . . .	—	98:601\$522	—
Deficit . . . . .	148:647\$708	—	249:812\$417
Coefficiente de trafego . . . . .	106,25	96,90	107,84

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	415:380\$200	435:307\$700	512:226\$000
Bagagens e encomendas . . . . .	52:092\$800	51:069\$500	53:611\$900
Animaes. . . . .	62:303\$200	75:817\$600	75:125\$100
Mercadorias . . . . .	1.694:446\$100	2.409:005\$000	2.329:364\$400
Telegrammas . . . . .	31:573\$353	36:475\$810	35:625\$730
Armazenagem . . . . .	—	4:189\$700	3:182\$000
Diversas e eventuaes. . . . .	123:311\$920	172:713\$330	179:125\$130
Totaes . . . . .	2.379:107\$573	3.184:578\$640	3.188:260\$260

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	217:069\$621	276:353\$888	285:177\$920
Trafego . . . . .	334:957\$225	342:976\$990	393:158\$550
Locomoção . . . . .	1.005:513\$587	1.158:676\$180	993:791\$950
Via permanente . . . . .	903:818\$907	1.205:413\$610	1.673:981\$827
Telegrapho . . . . .	66:395\$941	102:556\$450	91:962\$420
Totaes . . . . .	2.527:755\$281	3.085:977\$118	3.438:072\$677

### TRAFEGO

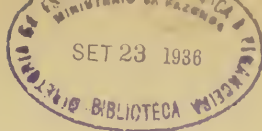
O serviço fez-se irregularmente no periodo comprehendido entre 12 de novembro a 6 de dezembro, ficando o trafego suspenso em quasi 30 dias.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS QUE CIRCULARAM DURANTE O ANNO :

Em serviço remunerado :

	Trens	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .		7	1.267
Mixtos . . . . .		1.035	223.643
De cargas. . . . .		432	108.277
Totaes . . . . .		1.474	333.187





Em serviço não remunerado :

Especiaes . . . . .	642	76.061
De lastro . . . . .	1.518	85.485
Totaaes . . . . .	2.160	161.546
Totaaes geraes . . . . .	3.634	494.733

NUMERO E PERCURSO DOS VEHICULOS

Em serviço remunerado :

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	2.504	458.251
De bagagem e correio . . . . .	1.035	223.998
De animaes . . . . .	1.585	332.864
De mercadorias . . . . .	10.933	1.640.058
Totaaes . . . . .	16.057	2.655.171

Em serviço não remunerado:

De passageiros . . . . .	336	70.744
De mercadorias . . . . .	2.127	346.417
De lastro . . . . .	3.248	282.398
Totaaes . . . . .	5.711	699.559
Totaaes geraes . . . . .	21.768	3.354.730

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros	1ª classe	2ª classe	Total	Percurso total
Pagando . . . . .	38.671	101.358	140.029	7.349.722
Por conta do Governo Federal . . . . .	408	1.020	1.423	154.381
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	1.019	1.184	2.203	250.485
Gratis . . . . .	1.144	4.331	5.475	1.158.525
Totaaes . . . . .	41.242	107.893	149.135	8.913.113

Bagagens e encomendas	Toneladas	Tons.-kilometro
Pagando . . . . .	1.113.680	103.303
Por conta do Governo Federal . . . . .	12.410	1.838
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	6.980	1.314
Gratis . . . . .	739.388	264.794
Total . . . . .	1.872.458	371.249

Animaes	Numero	Percurso
Cavallar . . . . .	1.893	209.423
Vaccum . . . . .	3.050	827.449
Diversos . . . . .	4.428	1.087.525
Total . . . . .	9.376	2.124.397

Mercadorias	Toneladas	Tons.-kilometro
Pagando . . . . .	53.145.260	11.594.699
Por conta do Governo Federal . . . . .	26.112	4.200
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	134.653	15.282
Gratis . . . . .	18,860,824	6.609.083
Total . . . . .	72,167,849	18,223,264

As mercadorias transportadas assim se discriminam:

Especies	Toneladas
Aguardente . . . . .	12,066
Algodão . . . . .	6,446
Arroz . . . . .	218,309
Assucar . . . . .	15 748
Batatas . . . . .	8,628
Café . . . . .	20.606,248
Couros . . . . .	5,174
Farinha de trigo . . . . .	1.188,197
Feijão . . . . .	659,447
Fumo . . . . .	50,868
Kerosene . . . . .	892,465
Madeiras . . . . .	13.341,495
Milho . . . . .	895.835
Minerio . . . . .	1,469
Sal . . . . .	2.709,516
Tecidos nacionaes . . . . .	405,807
Toucinho . . . . .	259,335
Xarque . . . . .	478,503
Diversas . . . . .	30.412,283
<b>Total . . . . .</b>	<b>72.167,849</b>

Os telegrammas transmitidos, foram os seguintes:

Telegrammas	Numero	Palavras
Pagando . . . . .	19.469	201.673
Por conta do Governo Federal . . . . .	685	38.544
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	524	18.848
Gratis . . . . .	28.465	452.617
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>49.143</b>	<b>711.682</b>

## LOCOMOÇÃO

### PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram em 1922, o percurso total de 670.899 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometro). . . . .	382.310
Locomotivas em serviço do lastro (idem). . . . .	288.589
<b>Total. . . . .</b>	<b>670.899</b>

O material rodante e de tracção existente em 31 de dezembro, constava do seguinte:

Locomotivas. . . . .	21
Carros de inspecção. . . . .	3
Carros de 1ª classe . . . . .	5
Carros de 2ª classe . . . . .	4
Carros mixtos. . . . .	10
Vagões de correio e bagagem. . . . .	6
Vagões de animaes . . . . .	15
Vagões fechados para mercadorias . . . . .	71
Vagões abertos para mercadorias . . . . .	2
Vagões plataformas . . . . .	86
Vagões de lastro . . . . .	22

VIA PERMANENTE

Material substituído no correr do anno de 1922:

Dormentes . . . . .	83.640
Grampos . . . . .	25.069
Parafusos. . . . .	15.204
Talas de junção . . . . .	530
Tirafundos . . . . .	80
Chapas de apoio . . . . .	10

Estrada de Ferro de Curalinho a Diamantina

Resultados do trafego no ultimo triennio:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	288:335\$847	331:715\$480	315:907\$433
Despeza . . . . .	372:644\$898	420:197\$469	449:289\$500
<i>Deficit</i> . . . . .	84:309\$051	88:481\$989	133:382\$067
Coeff. de trafego . . . . .	129,24	126,67	142,22

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	98:318\$500	102:825\$200	109:048\$400
Bagagem e encomendas . . . . .	23:968\$000	26:439\$360	23:050\$600
Animaes. . . . .	1:323\$900	1:133\$100	1:384\$500
Mercadorias . . . . .	155:676\$200	192:738\$750	176:358\$500
Telegrammas . . . . .	1:269\$087	1:727\$640	1:836\$483
Armazenagem . . . . .	—	241\$000	83\$200
Diversas e eventuaes. . . . .	7:780\$160	6:610\$430	4:145\$750
Totaes . . . . .	288:335\$847	331:715\$480	315:907\$433

Discriminação comparada da despeza:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	29:158\$695	34:394\$372	47:781\$890
Trafego . . . . .	45:471\$114	47:552\$940	49:083\$200
Locomoção . . . . .	111:503\$691	141:907\$190	133:600\$220
Via permanente e telegrapho . . . . .	186:508\$398	196:342\$967	218:822\$190
Totaes . . . . .	372:644\$898	420:197\$469	449:289\$500

TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS QUE CORRERAM EM 1922

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
Mixtos . . . . .	312	46.176
De cargas . . . . .	215	25.821
Totaes . . . . .	527	71.997

Em serviço não remunerado:

Especiaes . . . . .	62	9.010
De lastro . . . . .	335	17.751
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	397	26.761
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes . . . . .	924	98.758

NUMERO E PERCURSO DOS VEHICULOS QUE COMPUZERAM OS TRENS ACIMA

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .	356	116.708
De bagagem e correio . . . . .	312	49.076
De animaes. . . . .	70	8.429
De mercadorias . . . . .	1.775	144.445
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	2.513	318.658

Em serviço não remunerado:

De passageiros. . . . .	43	6.364
De lastro . . . . .	1.234	43.229
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	1.277	49.593
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes . . . . .	3.790	368.251

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros	1a classe	2a classe	Total	Percurso total
Pagando. . . . .	6.844	9.735	16.579	1.293.508
Por conta do Governo Federal. . . . .	131	300	431	62.358
Por conta dos Governos Estaduaes. . . . .	279	2.141	2.420	345.598
Gratis . . . . .	211	173	384	39.532
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	7.465	12.349	19.814	1.740.996

Bagagens e encomendas

	Toneladas	Toneladas-kilometro
Pagando . . . . .	262,714	23.777
Por conta do Governo Federal . . . . .	4,209	614
Por conta dos Governos Estaduaes. . . . .	55,912	8.161
Gratis. . . . .	40,792	5.065
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	363,627	37.617

Animaes

	Numero	Percurso
Cavallares . . . . .	95	9.749
Vaccuns . . . . .	12	1.452
Diversos . . . . .	245	12.976
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	352	24.177

Mercadorias

	Toneladas	Toneladas-kilometro
Pagando . . . . .	16.502,097	1.070.522
Por conta do Governo Federal . . . . .	0,082	12
Por conta dos Governos Estaduaes. . . . .	12,570	1.694
Gratis. . . . .	219 589	19.045
	<hr/>	<hr/>
Total. . . . .	16.734,338	1.091.273

Discriminação das mercadorias transportadas:

	Toneladas
Algodão . . . . .	8,878
Arroz . . . . .	13,793
Assucar . . . . .	3,079
Batatas . . . . .	39,400
Café . . . . .	260,218
Couros . . . . .	4,452
Farinha de trigo . . . . .	196,755
Feijão . . . . .	43,585
Fumo . . . . .	27,838
Kerosene . . . . .	31,115
Madeiras . . . . .	11.032,087
Milho . . . . .	25,272
Sal . . . . .	1.432,489
Tecidos nacionaes . . . . .	145,880
Diversas . . . . .	3.469,497
<b>Total . . . . .</b>	<b>16.734,338</b>

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Pagando . . . . .	982	11.331
Por conta do Governo Federal . . . . .	18	2.013
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	9	175
Gratis . . . . .	3.071	41.177
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>4.080</b>	<b>54.696</b>

LOCOMOÇÃO

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

As locomotivas realizaram em 1922, o percurso total de 99.309 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego ( kilometro ) . . . . .	71.997
Locomotivas em serviço do lastro ( idem ) . . . . .	17.751
Locomotivas em trens especiaes não remunerados ( idem ) . . . . .	9.010
Locomotivas escoteiras e em manobras ( idem ) . . . . .	551
<b>Total . . . . .</b>	<b>99.309</b>

Effectivo do material rodante em 31 de dezembro:

Locomotivas . . . . .	5
Carro de inspecção . . . . .	1
Carro de 1ª classe . . . . .	1
Carros de 2ª classe . . . . .	2
Carros mixtos . . . . .	3
Vagões de bagagem e correio . . . . .	5
Vagões de animaes . . . . .	4
Vagões de mercadorias . . . . .	10
Vagão para inflammaveis . . . . .	1
Vagões plataformas . . . . .	25
Vagões de lastro . . . . .	7

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Lenha ( metros cubicos ) . . . . .	9.276,000	29:986\$470
Oleo ( kilogrammas ) . . . . .	3.839,000	6:812\$180
Estopa ( idem ) . . . . .	430,500	339\$100

Com os vehiculos:

Oleo (kilogrammas) . . . . .	1.027,000	2:062\$900
Estopa (idem) . . . . .	111,000	88\$800

VIA PERMANENTE

Material substituido durante o anno:

Dormentes . . . . .	6.811
Grampos . . . . .	6.899
Parafusos . . . . .	886
Trilhos . . . . .	29
Talas de junção . . . . .	102
Postes telegraphicos . . . . .	310
Isoladores . . . . .	931

Para reparação do lastro foram excavados:

Cascalho (metros cubicos) . . . . .	7.809
Terra (idem) . . . . .	14.256

2ª — Estradas Federaes da Réde de The Leopoldina Railway Company Limited

Introdução do relatorio do 3º districto

Sr. Dr. Inspector Federal das Estradas — Cumpro o dever de apresentar-vos o relatorio concernente ás estradas e serviços sujeitos á fiscalização do 3º districto desta Inspectoria, correspondente ao anno de 1922.

Não tendo, durante o transcurso desse periodo, assistido no departamento, porque, sómente a 2 de janeiro de 1923 é que passei a occupar a chefia delle, aconteceu nada haver podido a minha vontade contra a tardança da entrega de documentos e informações por parte da Companhia Leopoldina que, expirado o mez de fevereiro do corrente anno, ainda não havia fornecido ao districto o que lhe bastasse para um relatorio oportunamente apresentavel á vossa autoridade.

Assim foi que, apesar do esforço empregado em toda sorte de providencias contumazes no pedir e lembrar aos seus agentes e dirigentes, não consegui reunir a tempo a summa de elementos com que compuz uma resenha destinada a figurar nos informes que subministrastes ao Governo para servirem na mensagem presidencial de maio, ultimo.

Para 1923, com a responsabilidade de ter-me achado no posto a que toca a faculdade de agir com o fito de evitar a repetição do damno que a mim mesmo tanto incommodou, espero acudir ás necessidades da repartição fornecendo-vos, até fevereiro vindouro, um primeiro resumo relativo ao anno que passa; e, com pouca differença dessa data, concluir o relatorio formal do districto organizado com as discriminações e minucias proprias de tal peça, que não pôde, desta feita, sair elaborada como eu quizera.

Justifico-me assim de exhibir-vos um todo que se não pôde dizer harmonico; pois, informações prestadas com certa individuação para determinada estrada, já não apparecem em outras, por causa da falta de uniformidade nos elementos onde tive de respigar os apontamentos adiante expostos.

Acham-se sob fiscalização do districto os seguintes serviços, a respeito dos quaes é dada noticia, mais ou menos desenvolvida senão simples menção, conforme a importancia dos successos que lhe são pertinentes:

Linhas de The Leopoldina Railway Company, Limited

Estrada de Ferro do Norte;  
Estrada de Ferro Central de Macahé;

Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama ;

Ramal do Sumidouro.

Linha do Centro com o ramal de Leopoldina;

Estrada de Ferro Carangola e ramaes;

Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim;

Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, com o ramal de Espera Feliz e subramal de Castello;

Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, entre Nilo Peçanha e Iguaba Grande, a cargo da Compagnie Générale des Chemins de Fer des États Unis du Brésil ;

Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina ;

Companhia Estrada de Ferro Muriahé ;

Viação Ferrea de Itapapoana ;

The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited e Companhia Brasileira de Electricidade.

As duas por ultimo citadas constituem objecto de fiscalização, apenas, no que tange com a procedencia dos pedidos de material por importar, com isenção de direitos, material este que é, na Light, destinado ás installações da Ilha dos Pombos do rio Parahyba ; e, na Companhia Brasileira, aos trabalhos tambem hidro-electricos que se acham em execução nas proximidades de Alberto Torres, Estado do Rio.

Encontram estas empresas legitimidade do favor de que gozam nos decretos ns. 5.649 e 5.690, de 22 de agosto e 20 de setembro de 1905, e no decreto n. 6.377, de 14 de fevereiro de 1907.

Acerca da Companhia Estrada de Ferro Muriahé, cuja concessão se origina do decreto n. 8.343, de 29 de julho de 1909, importa informar que, tendo sido approvados pelo decreto n. 10.179, de 16 de abril de 1913, os estudos de 20 kilometros que ella apresentou ao Governo, dispoz-se a atacar a construcção do trecho.

Tomadas, porém, que foram as medidas para o regime da construcção e apenas iniciados os trabalhos preliminares, sergiu um embargo a mandado do juiz federal da secção do Estado do Rio em provisão a requerimento de The Leopoldina Railway, que se julgou lesada em direitos da sua rede de estradas com a concessão obtida pela Companhia Muriahé. Ficou, assim, impedida até agora a marcha dos trabalhos inaugurados a 16 de setembro de 1913.

Cinco annos depois, a empresa solicitou rescisão do seu contracto com o Governo. No *Diario Official* de 16 de agosto de 1919 vem, em despacho do ministro, o indeferimento a esse pedido, que é o ultimo acto sobre tal linha ferrea, abortada como tantas outras que a chronica da nossa viação desde longe regista.

Da Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina não é possivel apresentar relatorio.

Está o seu actual proprietario (engenheiro Arthur Lopes da Silva) á espera de algum pretendente, a cujas mãos passe a estrada que já não convem á industria em que foi utilizada pelo seu antecessor (o Sr. Manuel Lopes da Silva) que a explorou, pôde dizer-se, exclusivamente para o commercio de lenha, que elle fornecia á Estrada de Ferro Central do Brasil.

Supponho que, hoje, exhaustos os mattos onde se praticavam as derrubadas e córtes, ficou o material rodante encostado e como que a propria existencia da estrada em suspenso ; tal a inacção em que ella jaz

A administração, se é que ha o que mereça este nome, não se crê obrigada a sujeições procedentes dos nossos regulamentos geraes e, não podendo custear serviços que entende não lhe adiantarem em nada pela boa razão de não haver o que arrecadar em transportes, parece disposta a deixar que o desaproveitamento daquellas utilidades, alguma coisa valiosa, impressione a directoria da referida Central do Brasil, que é o proprio a que poderá convir incorporar-se a «Resende a Bocaina», cujo valor é, sem duvida, muito superior á quantia com que o seu proprietario declara satisfazer-se, no caso de um ensejo de encampação.

A's demais estradas dedico relatorio especial, sendo que as oito primeiras, por pertencerem á rede de The Leopoldina Railway Company, Limited, se sujeitam a considerações de ordem geral, que teem todo cabimento aqui mesmo.

Quero referir-me á importante occorrença, verificada como tentativa de alteração do regime contractual da rede ; e ás normas que a sua administração adopta no classificar salientes titulos da despesa de custeio e no apontar as verbas dos materiaes consumidos, tambem, nesse custeio.

A escripta da companhia, na rubrica *administração*, engloba ás despesas proprias do pessoal da *directão geral* as restrictivas aos *serviços centraes* do trafego, da locomoção e da via permanente.

Semelhante fusão aliena a possibilidade de conhecerem-se as despesas reaes com as grandes divisões em que se decompõe, segundo pratica commumente seguida, os serviços das estradas de ferro.

Aggravantemente, as despesas feitas com a aquisição de qualquer artigo de consumo são escripturadas, quasi sempre, com preço ficticio.

Vou mostrar um exemplo colhido em inspecção que passei nos escriptorios e armazens do almoxarifado de Nicteroi:

A companhia comprou por 48\$ doze lampadas, conforme factura da casa commercial que as vendeu.

O lançamento desta aquisição accusa, entretanto a importancia de 22\$370 porque o almoxarifado apreciou o preço real (48\$000) á taxa de 5<sup>19</sup>/<sub>32</sub>, que vigorou em média na semana da compra, para converte-lo ao equivalente na taxa de 12 dinheiros (*standard*).

Em seguida, debitou o departamento que requisitou as lampadas pela quantia de 48\$260, por já ter variado para 5<sup>9</sup>/<sub>16</sub> a taxa média do cambio.

O exemplo é typico por se referir a uma aquisição pequena e correspondente a material que foi todo empregado de uma só vez, e tendo mediado muito pouco tempo entre a data da compra no mercado e a da sua applicação no serviço.

Não obstante, dada a oscillação a bem dizer diaria do valor da moeda ingleza no Brasil, os 48\$, na verdade gastos, foram mudados para 48\$260.

Evidentemente, tanto pôde acontecer — tal qual aqui occorreu, uma elevação do valor effectivo, como um decrescimo delle. Bastaria, para verificar-se esta segunda hypothese, que a taxa de cambio tivesse subido ao invés de baixado.

Acontece, em todo caso, ser escripturado nos documentos da despesa uma cifra ficticia em logar da verdadeira; como succede, em virtude da grande massa de aquisições, ser em definitiva esse ficticio muito differente do real.

Basta isto para que a estatistica decalcada em semelhante escripta deixe de merecer confiança.

Quem diz estatistica, diz comparação. Como podem, então, comparar-se os resultados apurados num determinado consumo da Leopoldina com os congeneres das outras estradas do paiz?

Neste particular, ha uma observação relevante a registrar: emquanto, em toda a região de que se suprem as linhas da Leopoldina, o preço medio da lenha, em 1922, não alcançou nem 6\$ por metro cubico; só apparece, conforme se vê de cada um dos relatorios individuaes dessas linhas, um preço medio que rastreia e, ás vezes até excede á cifra exorbitante de 10\$ por metro cubico.

De forma que, aqui, além da estatistica errada, por incomparavel para apreciação exacta de um consumo importantissimo do custeio das estradas, ha a irregularidade condemnavel de apparecerem majoradas despesas em que, de algum modo, o governo toma parte.

Por inducção cabivel, infiro que se deu o mesmo com os dormentes, que são outro material que monta muito alto no custeio das linhas convenientemente conservadas, como — justiça é declarar — succede ás da rêde de que me occupo.

A tentativa de alteração de regime a que de principio alludi é a serie de providencias que, desde 1919 sustentadas com vistas ao estudo das sufficiencias financeiras da companhia, desabrochou no accordo de 3 de agosto de 1922, lavrado em nossa repartição e assignado pelo vos o digno antecessor que deu a todo o processo grande contingente da sua tão intelligente operosidade. Por esse accordo logrou a companhia uma elevação provisoria de tarifas que se promulgou acompanhada do regulamento de unificação das instrucções do serviço de transportes, nas secções da rêde sob jurisdicção do Governo Federal e do Estado do Rio.

Ficou, mais, promettida para o corrente anno, a novação ou revisão dos contractos, com audiencia indispensavel dos dois Estados a que está vinculada a rêde geral da companhia, e cuja elaboração depende da continuação que neste momento já vai tomando a materia, sob orientação e estudo vosso em consequencia de um novo requerimento que o senhor representante diplomatico da interessada dirigiu ao Sr. ministro.

Passo a tratar das estradas, em separado e uma a uma».



Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, ramal para o Estado de Minas Geraes e sub-ramal do Castello

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . km  
326,487

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	1.116:238\$008	1.200:299\$963	1.289:922\$715
Despesa de custeio . . . . .	2.175:978\$680	2.584:652\$990	2.579:020\$740
<i>Deficit</i> . . . . .	1.059:740\$672	1.384:353\$027	1.289:098\$025
Coefficiente de trafego . . . . .	194,94	215,33	199,94

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	334:351\$500	385:752\$800	452:421\$200
Bagagem e encomendas . . . . .	62:458\$300	71:355\$500	83:431\$300
Animaes. . . . .	1:965\$800	1:792\$200	2:905\$100
Mercadorias . . . . .	681:494\$800	712:513\$000	715:963\$400
Telegrammas . . . . .	6:080\$600	8:476\$100	8:124\$500
Armazenagens . . . . .	11:724\$100	9:098\$100	11:257\$500
Diversas e eventuaes. . . . .	18:132\$908	11:231\$263	15:819\$715
Totaes. . . . .	1.116:238\$008	1.200:299\$963	1.289:922\$715

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	228:579\$850	263:656\$500	309:642\$220
Trafego . . . . .	383:299\$850	719:315\$660	439:163\$650
Locomoção . . . . .	552:335\$030	616:360\$490	581:298\$750
Via permanente . . . . .	1.001:763\$950	985:320\$340	1.248:916\$120
Totaes . . . . .	2.175:978\$680	2.584:652\$990	2.579:020\$740

TRAFEGO

Em 1922, correram 6.803 trens, assim classificados:

Trens:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	235	34.958
Mixtos . . . . .	1.044	79.850
De cargas. . . . .	3.387	108.881
De lastro . . . . .	2.137	21.783
Totaes . . . . .	6.803	245.472

Numero e percurso dos vehiculos:

Vehiculos:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	2.955	297.537
De correio e bagagem . . . . .	203	32.235
De animaes . . . . .	1.776	111.235
De mercadorias . . . . .	16.136	701.384
De lastro . . . . .	6.226	35.198
Totaes . . . . .	27.296	1.177.589

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando. . . . .	65.519	50.461	115.980
Por conta do Governo Federal. . . . .	700	1.341	2.041
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	2.091	788	2.879
Em serviço da estrada . . . . .	7.359	34.682	42.041
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>75.669</b>	<b>87.272</b>	<b>162.941</b>

Bagagem e encomendas:

	Toneladas
Pagando. . . . .	1.816,957
Por conta do Governo Federal. . . . .	14,640
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	11,290
Em serviço da estrada . . . . .	57,944
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.900,831</b>

Mercadorias:

	Toneladas
Pagando. . . . .	61.689,008
Por conta do Governo Federal. . . . .	60,760
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	28,630
Em serviço da estrada . . . . .	11.842,114
<b>Total . . . . .</b>	<b>73.620,512</b>

As mercadorias transportadas foram as seguintes:

	Toneladas
Aguardente . . . . .	1.085,500
Algodão . . . . .	0,430
Assucar . . . . .	1.005,570
Café . . . . .	19.184,030
Cereaes . . . . .	5.946,550
Fumo. . . . .	13,500
Madeiras . . . . .	9.704,521
Sal . . . . .	1.275,673
Diversas. . . . .	35.402,738
<b>Total . . . . .</b>	<b>73.620,512</b>

Os animacs transportados foram em numero de 385 ; telegrammas transmitidos, 50.970.

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	kms.
Em serviço do trafego. . . . .	223.689
Em serviço do lastro . . . . .	21.783
Em manobras e escoteiras . . . . .	37.849
<b>Total . . . . .</b>	<b>283.321</b>

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas) . . . . .	532,736	49:926\$520
Lenha (metros cubicos). . . . .	17.276,000	178:460\$560
Oleo (kilogrammas). . . . .	7.836,0 0	12:288\$960
Graxa (idem). . . . .	14,000	16\$880
Estopa (idem). . . . .	992,000	1:025\$480

Com os vehiculos :

Oleo (kilogrammas) . . . . .	1.242,000
Graxa (idem) . . . . .	14,000
Estopa (idem) . . . . .	198,000

VIA PERMANENTE

Para conservação ordinaria do leito foram executados, em 1922, os seguintes serviços :

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	116.311
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	39.783
» » pedra (idem) . . . . .	962
Vallas e valletas abertas (metros lineares) . . . . .	7.025
» » » desobstruidas (idem) . . . . .	451.496
Repregação (idem) . . . . .	138.092
Capinação do leito (metros quadrados) . . . . .	1.180.096
Roçado (idem) . . . . .	207.358

Fez-se a substituição do seguinte material :

Trilhos (metros lineares) . . . . .	823
Chapas de junção (numero) . . . . .	244
Parafusos de linha (idem) . . . . .	3.457
Grampos (idem) . . . . .	26.100
Dormentes commum (idem). . . . .	66.003
Isoladores (idem) . . . . .	50
Fio telegraphico (kilogrammas). . . . .	30
Agulha . . . . .	1
Corações de apparatus de mudança de via. . . . .	2

Durante o anno verificaram-se seis descarrilamentos de machinas e 19 de vagões de cargas, que determinaram ferimentos em dois empregados da estrada.

Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim

	Km.
EXTENSÃO EM TRÁFEGO . . . . .	93,230

Resultados financeiros no triennio 1920 - 1922 :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	585:336\$257	681:930\$664	818:676\$929
Despesa do custeio . . . . .	740:102\$770	1.031:690\$534	1.115:854\$348
<i>Deficit</i> . . . . .	153:766\$513	349:759\$970	297:177\$419
Coefficiente de trafego . . . . .	126,22	151,29	136,30

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	196:957\$790	228:567\$520	273:365\$298
Bagagem e encomendas . . . . .	35:018\$229	46:936\$776	51:931\$525
Animaes . . . . .	1:080\$200	1:070\$900	1:672\$800
Vehiculos . . . . .	84\$500	36\$100	1\$400
Mercadorias . . . . .	330:226\$726	388:722\$182	461:858\$829
Telegrammas . . . . .	4:966\$700	6:508\$500	6:038\$950
Armazenagens. . . . .	3:547\$800	2:763\$500	7:093\$400
Diversos e eventuaes . . . . .	14:454\$312	7:325\$186	16:714\$727
<b>Totaaes</b> . . . . .	<b>586:336\$257</b>	<b>681:930\$664</b>	<b>818:676\$929</b>

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	47:465\$630	47:465\$644	47:465\$648
Trafego . . . . .	184:178\$540	190:105\$470	185:063\$860
Locomoção . . . . .	271:340\$460	304:517\$330	287:633\$420
Via permanente . . . . .	237:118\$140	489:502\$190	594:691\$420
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>740:102\$770</b>	<b>1.031:690\$634</b>	<b>1.115:854\$348</b>

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que correram a linha em 1922 :

Em serviço remunerado :

	Trens	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .		226	20.506
Especiaes . . . . .		311	10.986
Mixtos . . . . .		731	67.928
De cargas . . . . .		1.612	126.315
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>2.880</b>	<b>225.735</b>

Em serviço não remunerado :

De lastro . . . . .	2.304	15.130
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>5.184</b>	<b>240.865</b>

Numero e percurso dos vehiculos que compuzeram os trens acima :

	Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .		2.375	216.271
De bagagens . . . . .		940	87.327
De animaes . . . . .		731	67.928
De mercadorias . . . . .		12.717	907.877
De lastro . . . . .		5.247	35.302
<b>Totaes . . . . .</b>		<b>22.010</b>	<b>1.314.705</b>

Transportes realizados durante o anno :

Passageiros :

Numero . . . . .	116.088
Percurso . . . . .	4.570.095

Bagagem e encomendas

	Toneladas	Tons.-klm.
Pagando . . . . .	1.764,844	94.708
Gratis . . . . .	13,439	582
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.778,283</b>	<b>95.290</b>

Animaes :

Numero . . . . .	384
Cabeças-kilometro . . . . .	17.058

Mercadorias

	Toneladas	Tons.-klm.
Pagando . . . . .	81.175,563	4.445.075
Gratis . . . . .	11.190,085	605.26
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>92.365,648</b>	<b>5.050.337</b>

Principaes especies de mercadorias transportadas :

Madeiras (toneladas) . . . . .	18.354,930
Café . . . . .	13.712,310
Assucar . . . . .	456,760
Sal . . . . .	232,970

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria :

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	36.018
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	10.376
» » pedra (idem) . . . . .	772
Juntas apertadas (numero) . . . . .	5.117
Valletas e esgotos limpos (metros lineares) . . . . .	134.324

Soffreram reparações, durante o anno, as estações de Santo Eduardo, Itabapoana, Itapemirim e as casas de turma dos kilometros 7,700 e 88,444.

As obras de arte foram devidamente cuidadas, tendo-se construido um pilar para o ponto do kilometro 1,477 e reparado as alvenarias e o vigamento dos pontilhões situados nos kilometros 44,374 ; 47,734 e 52,387.

Material substituido :

Dormentes . . . . .	36.931
Trilhos . . . . .	97
Chapas de junção . . . . .	12
Parafusos . . . . .	1.450
Grampos . . . . .	24.000
Agulhas . . . . .	20

Na linha telegraphica applicaram-se 106 kilos de fio, um aparelho, 52 isoladores e dois postes.

*Accidentes* — Registraram-se oito descarrilamentos de locomotivas e 39 de vagões. Foram apanhados pelos trens sete pessoas e 43 animaes.

**Estrada de Ferro Carangola e ramaes de Itabapoana e Poço Fundo**

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	kilometros 226.218
-------------------------------	-----------------------

Resultado do trafego nos tres ultimo annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	2.484:105\$553	2.607:630\$037	3.136:345\$119
Despesa do custeio . . . . .	2.424:145\$672	2.532:346\$913	2.925:052\$094
Saldo . . . . .	59:959\$881	75:283\$124	211:293\$025
Coefficiente de trafego . . . . .	97,59	97,11	93,26

Demonstração comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	513:284\$101	527:907\$493	580:567\$946
Bagagem e encomendas . . . . .	112:605\$984	132:430\$212	132:012\$559
Animaes . . . . .	8:178\$500	9:044\$200	12:134\$600
Vehiculos . . . . .	261\$900	681\$200	198\$100
Mercadorias . . . . .	1.808:370\$848	1.905:627\$560	1.955:051\$663
Telegrammas . . . . .	4:285\$800	4:001\$700	3:689\$125
Armazenagens . . . . .	5:248\$800	4:481\$500	9:064\$500
Diversas e eventuaes . . . . .	31:869\$620	23:456\$172	443:626\$626
Totaes . . . . .	2.484:105\$553	2.607:630\$037	3.136:345\$119

Demonstração comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	113:534\$652	113:534\$673	113:534\$694
Trafego . . . . .	534:107\$250	590:193\$050	564:973\$920
Locomoção . . . . .	1.166:769\$920	1.174:835\$940	1.255:264\$420
Via permanente . . . . .	609:733\$850	653:783\$250	991:279\$060
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>2.424:145\$672</b>	<b>2.532:346\$913</b>	<b>2.925:052\$094</b>

**TRAFEGO**

No correr do anno de 1922 circularam 11.667 trens que realizaram o percurso de 528.343 kilometros, conforme a seguinte especificação:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	228	15.689
Especiaes . . . . .	1.264	31.326
Mixtos . . . . .	2.849	192.276
De cargas . . . . .	6.273	283.131
De lastro . . . . .	1.053	5.921
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>11.667</b>	<b>528.343</b>

O numero e percurso dos vehiculos que compuzeram esses trens vão em seguida discriminados:

Vehiculos:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	5.505	516.438
De bagagem . . . . .	1.668	189.968
De bagagem e animaes . . . . .	1.306	52.394
De animaes . . . . .	1.460	175.200
De mercadorias . . . . .	77.452	3.394.824
De lastro . . . . .	8.778	51.536
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>96.169</b>	<b>4.380.760</b>

Transportes realizados:

Passageiros a qualquer distancia:

1ª classe . . . . .	107.477
2ª classe . . . . .	133.837
<b>Ambas as classes . . . . .</b>	<b>241.314</b>
<b>Passageiros-kilometro . . . . .</b>	<b>9.464.479</b>

Os passageiros transportados a qualquer distancia se subdividem:

Passageiros pagando . . . . .	235.394
Por conta do Governo Federal . . . . .	2.478
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	2.681
Gratis . . . . .	761
<b>Total . . . . .</b>	<b>241.314</b>

Bagagem e encommendas:

	Tonela das
Pagando . . . . .	3.625,468
Por conta do Governo Federal . . . . .	38,430
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	39,150
Gratis . . . . .	51,245
<b>Total . . . . .</b>	<b>3.754,293</b>
<b>Toneladas-kilometro . . . . .</b>	<b>237.628</b>

Animaes

	Numero
De montaria . . . . .	611
Bois e vaccas . . . . .	125
Porcos, carneiros, cães, etc . . . . .	2.794
Total . . . . .	3.530
Cabeças-kilometro . . . . .	237.664

Mercadorias:

	Toneladas
Pagando . . . . .	341.292,592
Por conta do Governo Federal . . . . .	31,080
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	11,130
Gratis . . . . .	15.141,620
Total . . . . .	356.476,422
Toneladas-kilometro . . . . .	18.109.999

Especie de mercadorias transportadas:

	Toneladas
Aguardente . . . . .	1.784,380
Algodão . . . . .	0,220
Assucar . . . . .	10.575,105
Café . . . . .	23.047,800
Cereaes . . . . .	9.468,780
Fumo . . . . .	4,370
Madeirasas . . . . .	30.401,705
Sal . . . . .	631,960
Diversas . . . . .	280.562,102
Total . . . . .	356.476,422

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	Kilometros
Em serviço ordinario . . . . .	601.492
Em serviço especial . . . . .	95.885
Em serviço de lastro . . . . .	9.635
Total . . . . .	707.012

Manteve-se a estrada com o mesmo effectivo do material de tracção e de transporte, constante de 16 locomotivas e de 134 unidades entre carros e vagões.

Em 31 de dezembro de 1922 estavam em reparação: tres locomotivas, dous carros de passageiros, um carro mixto, um vagão de animaes, oito vagões de mercadorias cobertos e um aberto. As officinas de Campos não só attenderam ao material proprio desta estrada como a muito maior copia de material estranho.

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (toneladas) . . . . .	579,086	52:765\$440
Lenha (metros cubicos) . . . . .	47.441,000	479:500\$860
Oleo (kilogrammas). . . . .	26.311,000	38:515\$240
Graxa (idem) . . . . .	132,000	167\$650
Estopa (idem) . . . . .	3.608,000	3:743\$080
Kerozene (idem) . . . . .	34,000	24\$720

VIA PERMANENTE

Conservação ordinária:

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	105.220
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	14.377
Lastro de pedra (idem) . . . . .	34
Juntas apertadas (numero). . . . .	79.963

Material substituido

Trilhos (metros lineares). . . . .	2.608
Chapas de junção (numero). . . . .	368
Parafusos (idem) . . . . .	7.227
Grampos (idem) . . . . .	73.600
Agulhas (idem) . . . . .	17
Corações (idem) . . . . .	9
Dormentes (idem) . . . . .	66.874

Nos trabalhos de conservação da linha telegraphica foram applicados 75 postes, 1.984 metros de fio de cobre e 820 isoladores.

*Accidentes* — Houve nove descarrilamentos de locomotivas e 29 de vagões. Foram apanhados na linha 10 pessoas e 123 animaes.

**Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama**

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . .	Kilometros 51,440.
------------------------------	-----------------------

*Garantia de juros* — De accôrdo com o aviso n. 54, de 10 de março de 1923, a responsabilidade do Governo Federal pelos juros garantidos é de 11:766\$158, no anno de 1922.

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	141:956\$158	165:285\$194	166:049\$628
Despesa de custeio . . . . .	302:600\$868	482:394\$898	416:390\$498
<i>Deficit</i> . . . . .	160:644\$710	317:109\$704	250:340\$870
Coefficiente de trafego . . . . .	213,17	291,85	250,76

Discriminação comparada da receita:

Passageiros. . . . .	24:689\$150	24:750\$900	33:178\$530
Bagagem e encomendas. . . . .	9:399\$350	9:371\$000	11:135\$210
Animaes. . . . .	302\$200	196\$100	208\$800
Mercadorias. . . . .	45:149\$350	62:523\$940	53:610\$950
Telegrammas . . . . .	1:063\$000	1:588\$500	1:520\$300
Armazenagens . . . . .	833\$800	312\$700	480\$200
Diversas e eventuaes. . . . .	60:519\$308	66:542\$054	65:915\$638
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>141:956\$158</b>	<b>165:285\$194</b>	<b>166:049\$628</b>

Discriminação comparada da despesa:

Administração . . . . .	43:990\$338	44:465\$328	33:463\$888
Telegrapho. . . . .	2:123\$890	2:372\$700	2:226\$220
Trafego . . . . .	36:080\$190	42:408\$070	44:515\$270
Locomoção . . . . .	146:111\$700	278:264\$520	185:640\$780
Via permanente . . . . .	74:294\$750	114:884\$280	150:544\$340
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>302:600\$868</b>	<b>482:394\$898</b>	<b>416:390\$498</b>
Quota de fiscalização. . . . .	12:000\$000	12:000\$000	12:000\$000
<b>Despesa total . . . . .</b>	<b>314:600\$868</b>	<b>494:394\$898</b>	<b>428:390\$498</b>



TRAFEGO

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno de 1922 correram a linha 1.258 trens com o percurso total de 42.209 kilometros, assim discriminados:

Em serviço remunerado:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .	2	54
Mixtos . . . . .	730	37.068
De cargas . . . . .	91	2.397
Totaes . . . . .	<u>823</u>	<u>39.519</u>

Em serviço não remunerado:

Especiaes . . . . .	9	216
De lastro . . . . .	426	2.474
Totaes . . . . .	<u>435</u>	<u>2.690</u>
Totaes geraes . . . . .	1.258	42.209

Compuzeram os trens acima 4.941 vehiculos que percorreram 139.892 kilometros.

Em serviço remunerado:

Vehiculos	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .	819	41.383
De animaes. . . . .	718	19.343
De bagagens e animaes . . . . .	730	37.068
De mercadorias . . . . .	1.434	33.866
Totaes . . . . .	<u>3.701</u>	<u>131.660</u>

Em serviço não remunerado:

De passageiros. . . . .	3	34
De mercadorias . . . . .	1.237	8.198
Totaes . . . . .	<u>1.240</u>	<u>8.232</u>
Totaes geraes . . . . .	4.941	139.892

TRANSPORTES REALIZADOS DURANTE O ANNO

Passageiros transportados a qualquer distancia:

	1ª classe	2ª classe	Total
Pagando. . . . .	8.215	11.809	20.024
Por conta do Governo Federal. . . . .	243	295	538
Por conta do Governo Estadual . . . . .	951	830	1.791
Em serviço da estrada . . . . .	38	57	95
Totaes . . . . .	<u>9.457</u>	<u>12.991</u>	<u>22.448</u>

Passageiros-kilometro:

Pagando. . . . .	237.987	242.352	480.339
Por conta do Governo Federal. . . . .	6.780	8.560	15.340
Por conta do Governo Estadual . . . . .	29.385	23.539	52.955
Em serviço da Estrada . . . . .	1.107	1.676	2.783
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>275.260</b>	<b>276.157</b>	<b>551.417</b>

Bagagens e encomendas

	Toneladas	Tone'adas-kilometricas
Pagando. . . . .	1.205,620	40.927
Por conta do Governo Federal. . . . .	2,560	81
Por conta do Governo Estadual . . . . .	12.810	496
Em serviço da estrada . . . . .	5,270	180
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.226,260</b>	<b>41.684</b>

Animaes

	Numero	Percurso
De montaria. . . . .	35	1.105
Bois, vaccas, etc . . . . .	3	99
Cães, porcos, etc. . . . .	138	2.928
<b>Total. . . . .</b>	<b>176</b>	<b>4.132</b>

Mercadorias

	Toneladas	Toneladas-kilometricas
Pagando. . . . .	9.784,205	277.449
Por conta do Governo Federal. . . . .	4,900	148
Por conta do Governo Estadual . . . . .	26,470	1.895
Em serviço da estrada . . . . .	399,260	11.186
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>10.214,835</b>	<b>290.678</b>

As especies de mercadorias transportadas foram as seguintes:

Aguardente (tonelada) . . . . .	109,550
Assucar. . . . .	449,280
Café. . . . .	2.745,560
Cereaes. . . . .	2.235,500
Fumo . . . . .	19,060
Madeiras . . . . .	28,840
Sal . . . . .	362,190
Diversas . . . . .	4.264,855
<b>Total . . . . .</b>	<b>10.214,835</b>

TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS

Designação	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	447	6.354
Em serviço da estrada. . . . .	9.980	64.904
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>10.427</b>	<b>71.268</b>

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

	Kilometros
Em serviço do trafego. . . . .	39.519
» » » lastro . . . . .	2.474
» trens especiaes não remunerados . . . . .	216
Em manobras e escoteiras . . . . .	10.159
<b>Total . . . . .</b>	<b>52.368</b>

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas) . . . . .	68,189	6:17\$450
Lenha (metros cubicos) . . . . .	4.405,000	44:488\$45J
Oleo (kilogrammas) . . . . .	1.448,000	2:245\$70
Estopa (idem) . . . . .	167,000	173\$650

Com os vehiculos:

Oleo (idem) . . . . .	810,000	1:012\$260
Estopa (idem) . . . . .	132,000	135\$700

Em 1922 foram executados na via permanente os serviços que se seguem:

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	20.612
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	2.931
» » pedra (idem) . . . . .	10
Vallas limpas (metros lineares). . . . .	420
Valletas limpas (idem) . . . . .	11.645
Esgotos limpos (numeros) . . . . .	37.510
Repregações (metros lineares) . . . . .	29.411
Juntas niveladas (numeros). . . . .	1.193
Capinação (metros quadrados). . . . .	60.950
Roçada (idem) . . . . .	22.702
Boeiros reparados (idem). . . . .	194
Pontilhões desobstruidos (idem) . . . . .	10

Material substituído:

Dormentes de madeira (numeros) . . . . .	14.703
Parafusos (idem) . . . . .	1.250
Grampos (idem) . . . . .	25.000

Verificaram-se nesta estrada, durante o anno, cinco descarrilamentos de locomotivas e dois de vagões.

Estrada de Ferro Central de Macahé

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . kms.  
43,523

Gozou de garantia de juros cujo prazo terminou em 1920

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	108:851\$525	96:686\$361	103:279\$475
Despesa de custeio . . . . .	157:045\$324	219:243\$283	262:798\$604
<i>Deficit.</i> . . . . .	48:193\$799	122:556\$922	159:519\$129
Coefficiente de trafego . . . . .	144,27	226,76	254,45

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	20:800\$840	18:498\$370	18:932\$200
Bagagens e encomendas. . . . .	2:904\$990	3:768\$280	4:023\$940
Animaes. . . . .	343\$400	291\$200	426\$700
Mercadorias . . . . .	32:030\$790	46:769\$630	46:239\$750
Telegrammas . . . . .	863\$100	1:353\$300	816\$00J
Armazenagem . . . . .	218\$000	333\$900	293\$900
Diversas e eventuaes. . . . .	51:690\$405	25:671\$681	32:546\$385
<b>Totaes</b> . . . . .	<b>108:851\$525</b>	<b>96:686\$361</b>	<b>103:279\$475</b>

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	24:587\$694	25:740\$094	24:524\$014
Trafego . . . . .	23:743\$930	33:897\$890	35:681\$250
Locomoção . . . . .	53:343\$110	52:796\$930	60:367\$010
Via permanente . . . . .	58:370\$590	106:808\$369	142:226\$330
<b>Totaes do custeio . . . . .</b>	<b>157:045\$324</b>	<b>219:243\$283</b>	<b>262:798\$604</b>
Quotas de fiscalização . . . . .	12:000\$000	12:000\$000	12:000\$000
<b>Despesas totaes. . . . .</b>	<b>169:045\$324</b>	<b>231:243\$283</b>	<b>274:798\$604</b>

TRAFEGO

Em 1922 correram a linha 823 trens com o percurso de 15.596 kilometros, assim classificados:

Trens:

Em serviço remunerado:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	7	301
Mixtos . . . . .	279	11.913
De cargas . . . . .	77	862
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>363</b>	<b>13.076</b>

Em serviço não remunerado:

	Numero	Percurso
Especiaes . . . . .	87	946
De lastro . . . . .	373	1.574
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>460</b>	<b>2.520</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>823</b>	<b>15.596</b>

Computaram os trens acima 3.919 vehiculos que percorreram 58.078 kilometros, a saber:

Vehiculos:

Em serviço retribuido:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	319	13.648
De bagagens e animaes. . . . .	305	13.031
De mercadorias . . . . .	868	18.304
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.492</b>	<b>44.983</b>

Em serviço não retribuido:

De mercadorias . . . . .	2.427	13.095
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>3.919</b>	<b>58.078</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	1ª classe	2ª classe	Total	Total
Pagando . . . . .	3.095	4.293	7.388	275.313
Por conta do Governo Federal . . . . .	30	14	44	1.874
» » dos Governos Estaduaes. . . . .	467	333	800	15.447
Em serviço da estrada . . . . .	22	1	23	988
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>3.614</b>	<b>4.641</b>	<b>8.255</b>	<b>293.622</b>

Bagagens e encomendas:

	Toneladas	Tons. klm.
Pagando . . . . .	229,970	9.859
Por conta dos Governos Estaduaes . . . . .	2,020	87
Em serviço da estrada . . . . .	2,930	116
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	234.920	10.062

Animaes:

	Numero	Percurso
De montaria . . . . .	55	2.169
Bois, vaccas, etc. . . . .	22	946
Diversos . . . . .	5	164
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	82	3.279

Mercadorias:

	Toneladas	Tons. klm.
Pagando . . . . .	5.970,820	219.240
Por conta dos Governos Estaduaes. . . . .	83,450	3.493
Em serviço da estrada . . . . .	1,930	83
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	6.056,200	222.816

Foram as seguintes as mercadorias transportadas:

	Toneladas
Aguardente . . . . .	37,680
Assucar . . . . .	94,150
Café. . . . .	1.567,510
Cereaes. . . . .	375,690
Fumo . . . . .	4,140
Madeiras . . . . .	17,430
Sal . . . . .	116,160
Diversas . . . . .	3.843,440
	<hr/>
Total. . . . .	6.056,200

Telegrammas transmittidos:

	Numero	Palavras
Particulares . . . . .	265	2.957
Ent serviço da estrada . . . . .	2.265	16.045
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	2.530	19.002

### LOCOMOÇÃO

As locomotivas, em 1922, realizaram o percurso total de 21.279 kilometros, sendo:

	klms.
Locomotivas em serviço do trafego. . . . .	13.076
» » » lastro . . . . .	1.574
» » » trens especiaes, não remunerados . . . . .	946
» » » manobras e escoteiras. . . . .	5.683
	<hr/>
Total . . . . .	21.279

Esta estrada não tem officinas proprias. O seu material rodante, que se acha em regular estado, tem sido reparado nas officinas de Nictheroy, Imbetiba, Cachoeiras, Porto Novo e Alto da Serra.

Repararam-se durante o anno tres locomotivas, dois carros de passageiros e 24 vagões de carga, tendo sido despendidos 33:383\$850.

VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação ordinaria foram os seguintes, em 1922:

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	11.154
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	1.976
Valletas novas (metros lineares). . . . .	130
» limpas (idem) . . . . .	1.095
Esgotos limpos (numeros) . . . . .	20.700
Repregação (metros lineares). . . . .	10.599
Juntas niveladas (numeros) . . . . .	3.278
Capinação (metros quadrados) . . . . .	74.885
Roçada (idem) . . . . .	24.780

Material substituído :

Dormentes (numeros) . . . . .	14.811
Parafusos (idem) . . . . .	9.883
Grampos (idem) . . . . .	2.000
Fios telegraphicos (kilogrammas) . . . . .	52

Estrada de Ferro do Norte

	kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . .	46.138

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	3.523;843\$580	4.145;861\$202	4.701;533\$728
Despesa de custeio . . . . .	3.389;189\$550	4.494;851\$000	3.898;235\$147
Saldo . . . . .	134;654\$030	—	803;298\$581
Deficit . . . . .	—	348;989\$798	—
Coefficiente de trafego . . . . .	96,18	108,42	82,91

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	2.314;890\$200	2.658;556\$100	3.151;741\$700
Bagagens e encomendas . . . . .	387;042\$400	419;398\$900	527;530\$400
Animaes . . . . .	7;751\$000	5;026\$300	6;904\$900
Carros . . . . .	20;468\$100	6;486\$800	10;942\$400
Mercadorias . . . . .	749;720\$100	992;070\$800	933;245\$600
Telegrammas . . . . .	5;015\$800	7;741\$900	8;455\$500
Diversas e eventuaes . . . . .	38;955\$980	56;580\$402	62;713\$228
Totaes. . . . .	3.523;843\$580	4.145;861\$202	4.701;533\$728

Salienta-se, na demonstração da receita acima, o augmento, de anno a anno, da renda de passageiros, attribuível a grande corrente de viajantes que, principalmente durante o estio carioca, se estabelece entre esta capital e a cidade de Petropolis, e, sobretudo, ao já intenso movimento dos trens suburbanos, de Praia Formosa a Merity e vice-versa.

O numero de passageiros em 1922 excedeu o do anno anterior em 2.144.416 e a renda correspondente em 493;185\$600,

Demonstração comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	32:596\$110	47:034\$000	45:831\$730
Trafego . . . . .	1.462:525\$210	1.706:183\$280	1.754:600\$230
Locomoção . . . . .	1.551:201\$850	2.345:829\$840	1.549:221\$527
Via permanente. . . . .	342:866\$380	395:803\$880	548:581\$660
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>3.389:189\$550</b>	<b>4.494:851\$000</b>	<b>3.898:235\$147</b>

TRAFEGO

Durante o anno de 1922 correram a linha 40.765 trens que percorreram 796.903 kilometros, assim classificados:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros (suburbios). . . . .	30.903	474.859
» » (interior) . . . . .	4.974	223.055
» cargas . . . . .	4.518	84.845
Especiaes . . . . .	370	14.134
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>40.765</b>	<b>796.903</b>

Numero e percurso dos vehiculos utilizados nos trens acima:

Carros de 1ª classe:

	Numero	Percurso
No serviço de suburbios . . . . .	94.661	1.449.231
» » do interior . . . . .	24.113	1.085.346

Carros de 2ª classe:

No serviço de suburbios . . . . .	162.722	2.503.881
» » do interior . . . . .	1.640	73.800
Carros mixtos no serviço do interior . . . . .	3.287	147.915

Vagões de bagagem:

No serviço de suburbios . . . . .	31.564	486.499
» » do interior . . . . .	4.927	221.699
Vagões de animaes no serviço do interior . . . . .	3.424	63.426
» » cargas no serviço do interior. . . . .	44.064	1.254.087
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>370.402</b>	<b>7.285.884</b>

Transportes realizados:

Passageiros	Suburbios	Interior	Total
1ª classe . . . . .	3.350.124	722.738	4.072.862
2ª classe . . . . .	7.452.392	61.799	7.514.191
<b>Das duas classes . . . . .</b>	<b>10.802.516</b>	<b>784.537</b>	<b>11.587.053</b>

	Toneladas
Bagagens e encomendas . . . . .	32.076,960
Mercadorias. . . . .	145.273,730
Animaes (numero). . . . .	2.101
Carros (idem) . . . . .	392

Foram transmittidos 2.570 telegrammas em serviço particular.

**HORARIOS E TARIFAS**

Mantiveram-se em vigor os mesmos horarios com as costumadas alterações por occasião dos festejos de Nossa Senhora da Penha e com a frequente prorrogação do chamado « horario de verão » que interessa aos veranistas de Petropolis-

As tarifas, a partir de outubro, foram elevadas na conformidade do decreto n. 15.621, de 21 de agosto de 1922.

Como os augmentos concedidos não incidiram no movimento suburbano de passageiros e pouca é a tonelagem de mercadorias transportadas nesta estrada, segue-se que as novas tarifas pouco influíram no resultado financeiro della.

**LOCOMOÇÃO**

Percurso das locomotivas:

Ao serviço de suburbios (kilometros) . . . . .	474.869	
» » do interior (idem) . . . . .	307.900	
Em trens especiaes (idem) . . . . .	14.134	
» manobras e escoteiras (idem) . . . . .	232.053	
	<hr/>	
Total . . . . .	1.028.956	

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Com as locomotivas:

Carvão (toneladas) . . . . .	7.906,438	726:601\$090
Lenha (metros cubicos) . . . . .	16.095,000	163:766\$820
Oleo (kilogrammas) . . . . .	33.298,000	50:452\$240
Estopa (idem) . . . . .	3.900,000	4:043\$680

Com os vehiculos:

Oleo (kilogrammas) . . . . .	7.453,000	9:332\$960
Estopa (idem) . . . . .	726,000	750\$080

**VIA PERMANENTE**

Conservação ordinaria :

Nivelamento (metros lineares) . . . . .	38.870
Lastro de terra (metros cubicos) . . . . .	204
» » pedra (idem) . . . . .	89
Capinação (metros quadrados) . . . . .	133.170
Desobstrução de vallas e valletas (metros lineares) . . . . .	29.976

Material substituido:

Dormentes communs . . . . .	20.455
» especiaes . . . . .	517
Parafusos . . . . .	4.500
Grampos . . . . .	87.422

Foram durante o anno fabricados pelo proprio departamento da linha cem dormentes de cimento armado, que aguardam, em Triagem, a occasião de serem applicados, a titulo de experiencia.

Obras d'arte e edificios:

Passaram por pequenos reparos as pontes dos kilometros 0,930 e 1,184, o pontilhão do ribeirão Cordovil e o boeiro do pateo da estação da Praia Formosa.



Foram raspada e pintadas as superestructuras metallicas das pontes dos kilometros 11,400; 13,600 e 27,717.

Estiveram em obras leves as estações provisórias de passageiros e cargas da Praia Formosa; as estações de Mangueira, Triagem, Amorim, Bom Successo, Ramos, Olaria, Penha, Braz de Pinna, Cordovil, Vigario Geral, Merity, Actura, Rosario, Estrella e Entroncamento.

Tambem foram reparadas as casas de agente de Ramos e Penha; as casas de turma de Praia Formosa, kilometro 5, Triagem, Penha, Cordovil, Merity, Actura, Rosario e Estrella, e o edificio das officinas de telegrapho, em Praia Formosa.

Conservação extraordinaria:

Fizeram-se as substituições de duas provisórias de madeira por jogos de vigas de cimento armado, no kilometro 1,931; procedeu-se à raspagem e pintura do novo vigamento metallico da ponte sobre o Iguassú; fez-se o fechamento do pateo da estação de Cordovil. Exerceu-se vigilancia permanente na passagem provisoria do rio Iguassú.

Linha de Porto Novo do Cunha e ramal de Leopoldina

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kilometro
Linha de Porto Novo a Saúde . . . . .	375.527
Ramal de Leopoldina . . . . .	12.651
	388.178

Resultados do trafego dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	4.685:295\$196	5.585:969\$361	5.078:998\$578
Despesa de custeio . . . . .	2.991:974\$490	4.040:076\$590	4.042:640\$330
Saldo. . . . .	1.693:320\$705	1.545:892\$771	1.036:358\$248
Coefficiente de trafego . . . . .	63,86	72,33	79,60

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	1.101:154\$490	1.177:822\$000	1.411:991\$900
Bagagens e encomendas . . . . .	428:723\$800	501:621\$700	568:878\$500
Animaes. . . . .	34:825\$500	44:563\$500	27:942\$000
Mercadorias. . . . .	3.071:227\$670	3.805:730\$200	3.008:090\$950
Telegrammas . . . . .	15:350\$500	17:914\$900	15:850\$700
Armazenagens. . . . .	12:511\$800	12:129\$900	16:582\$900
Diversas e eventuaes. . . . .	21:491\$436	26:187\$161	29:661\$628
Totaes . . . . .	4.685:295\$196	5.585:969\$361	5.078:998\$578

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	111:354\$450	328:673\$500	385:999\$170
Trafego . . . . .	411:860\$330	912:794\$450	798:315\$310
Locomoção . . . . .	1.194:044\$020	1.531:058\$120	1.301:430\$320
Via permanente . . . . .	1.274:715\$690	1.267:550\$520	1.556:895\$530
Totaes . . . . .	2.991:974\$490	4.040:076\$590	4.042:640\$330

## TRAFEGO

Numero e percurso dos trens que trafegaram em 1922:

Em serviço remunerado :		
	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	1.555	231.386
» mixtos . . . . .	4.853	287.368
» de cargas. . . . .	2.044	80.979
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>8.452</b>	<b>599.733</b>
Em serviço não remunerado :		
Trens especiaes . . . . .	1.823	62.978
» de lastro. . . . .	2.566	11.289
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>4.389</b>	<b>74.267</b>
<b>Totaes geraes . . . . .</b>	<b>12.841</b>	<b>674.000</b>

Percurso dos vehiculos :

Em serviço retribuido :

Percurso dos carros (kilometros) . . . . .	892.338
» » vagões (idem). . . . .	2.694.867
<b>Total (idem). . . . .</b>	<b>3.587.205</b>

Em serviço não retribuido :

Percurso dos carros. . . . .	11.983
» » vagões . . . . .	239.852
<b>Total . . . . .</b>	<b>251.835</b>
<b>Total geral. . . . .</b>	<b>3.839.040</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe . . . . .	304.383
2ª » . . . . .	514.218
<b>Total . . . . .</b>	<b>818.601</b>
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	18.896
Mercadorias (idem). . . . .	101.764
Animaes (numeros) . . . . .	8.039

Foram transmitidos 4.852 telegrammas em serviço particular.

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram, em 1922, o percurso total de 830.832 kilometros, sendo :

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	599.733
» » » do lastro (idem) . . . . .	11.289
» » trens especiaes não remunerados (idem) . . . . .	80.979
» » manobras e escoteiras (idem) . . . . .	138.831
<b>Total (idem) . . . . .</b>	<b>830.832</b>

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa :

Com as locomotivas :

Carvão (kilos)	4.184.261
Lenha (idem)	7.915.021
Oleo (idem)	32.787
Graxa (idem)	72
Estopa (idem)	3.924

Com os vehiculos :

Oleo (kilos)	7.284
Graxa (idem)	84
Estopa (idem)	1.158

Ramal do Sumidouro

Kilometros

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . 91.793

Resultados financeiros do triennio 1920-1922 :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	193:370\$280	202:042\$700	270:764\$128
Despesa de custeio . . . . .	683:477\$430	856:384\$150	821:142\$060
<i>Deficit</i> . . . . .	490:107\$150	654:341\$450	550:377\$932
Coefficiente de trafego . . . . .	353,46	423,86	303,27

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	62:656\$600	64:711\$700	78:909\$500
Bagagens e encomendas . . . . .	20:455\$600	22:830\$700	26:221\$900
Animaes . . . . .	2:745\$300	9:733\$200	614\$300
Mercadorias . . . . .	103:071\$500	98:099\$600	152:964\$400
Telegrammas . . . . .	2:998\$000	4:885\$400	5:147\$500
Armazenagens . . . . .	811\$100	649\$100	850\$800
Diversas e eventuaes . . . . .	632\$180	1:133\$000	6:055\$728
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>193:370\$280</b>	<b>202:042\$700</b>	<b>270:764\$128</b>

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	67:428\$890	77:776\$180	91:341\$530
Trafego . . . . .	148:899\$510	172:354\$130	177:686\$890
Locomoção . . . . .	165:504\$650	306:305\$000	183:695\$190
Via permanente . . . . .	301:644\$380	299:948\$840	368:418\$450
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>683:477\$430</b>	<b>856:384\$150</b>	<b>821:142\$060</b>

TRAFEGO

Circularam 1.102 trens, durante o anno de 1922, assim distribuidos :

Trens	Numero	Percorso
De passageiros . . . . .	9	208
Mixtos . . . . .	730	66.976
De cargas . . . . .	114	3.713
De lastro e outros . . . . .	249	7.405
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.102</b>	<b>78.302</b>

Compuzeram os trens acima 5.075 vehiculos, assim classificados:

Em serviço retribuido:

Vehiculos	Numero	Percurso
Carros de passageiros . . . . .	848	77.477
Vagões de bagagens . . . . .	730	67.160
» de mercadorias . . . . .	1.539	149.539
	<hr/>	<hr/>
Totaes . . . . .	3.117	294.176

Em serviço não retribuido:

Carros-salões . . . . .	55	4.186
Vagões de mercadorias . . . . .	6	171
» de lastro . . . . .	1.897	52.738
	<hr/>	<hr/>
	1.958	57.095
	<hr/>	<hr/>
Totaes geraes . . . . .	5.075	351.271

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe. . . . .	19.409
2ª classe. . . . .	34.595
	<hr/>
Total. . . . .	54.004
Animaes . . . . .	149
Bagagens e encommendas (toneladas) . . . . .	2.137,045

Mercadorias:

Aguardente (toneladas). . . . .	127,900
Assucar (idem) . . . . .	1.331,860
Café (idem) . . . . .	2.123,200
Cereaes (idem) . . . . .	1.218,570
Fumo (idem) . . . . .	26,460
Madeiras (idem) . . . . .	1.127,160
Sal (idem). . . . .	115,740
Diversas (idem). . . . .	8.901,854
	<hr/>
Total . . . . .	14.972,744

Foram transmittidos 1.334 telegrammas em serviço particular.

### LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 104.393 kilometros, sendo:

em serviço do trafego. . . . .	87.337
» » » especial . . . . .	16.259
» » » do lastro. . . . .	797
	<hr/>
Total . . . . .	104.393

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilos) . . . . .	63.077
Lenha (metros cubicos) . . . . .	5.872
Oleo (kilos) . . . . .	1.897
Estopa (idem) . . . . .	299

Com os vehiculos:

Oleo (kilos) . . . . .	488
Graxa (idem) . . . . .	12
Estopa (idem) . . . . .	75

VIA PERMANENTE

Conservação ordinaria:

Nivelamento da linha (metros) . . . . .	8.576
Repregação de trilhos (idem) . . . . .	35.702
Roçada (metros quadrados) . . . . .	37.070
Capinação (idem) . . . . .	170.098
Vallas desobstruidas pedra metros) . . . . .	55.334
Valletas » (idem) . . . . .	194.656
Lastro de pedra (metros cubicos) . . . . .	854
» commum (idem) . . . . .	6.980

Material substituido:

Talas de junção . . . . .	14
Trilhos (metros) . . . . .	157
Parafusos . . . . .	2.731
Grampos . . . . .	23.374
Dormentes . . . . .	28.611

3ª Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina (Estação do Rio)

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	kilometro 38,810
-------------------------------	---------------------

Em 21 de fevereiro de 1922 terminou o prazo de 50 annos do privilegio constante da clausula I do decreto n. 4.833, de 21 de fevereiro de 1872.

De accordo com a clausula XXVIII, continuaria o concessionario na posse e gozo da estrada e suas dependencias, sujeito, porém, a pagar desde logo ao Governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empresa.

Sobre esta via-ferrea, assim se expressa o chefe do Districto na introdução do seu relatório referente ao anno de 1922:

« Da Estrada de Ferro de Rezende a Bocaina não é possível apresentar relatório.

Está o seu actual proprietario (engenheiro Arthur Lopes da Silva) á espera de algum pretendente, a cujas mãos passe a estrada, que já não convem á industria em que foi utilizada pelo seu antecessor (o Sr. Manoel Lopes da Silva, que a explorou, pôde dizer-se, exclusivamente para o commercio de lenha, que elle fornecia á Estrada de Ferro Central do Brasil. Supponho que, hoje, exhaustos os matos onde se praticavam as derrubadas e cortes, ficou o material rodante encostado e como que a propria existencia da Estrada em suspenso; tal a inacção em que ella jaz.

A administração, se é que ha o que mereça este nome, não se crê obrigada a sujeições procedentes dos nossos regulamentos geraes e, não podendo custear serviços que entende não lhe adiantarem em nada pela boa razão de não haver o que arrecadar em transportes, parece disposta a deixar que o desaproveitamento daquellas utilidades, alguma coisa valiosas, impressione a directoria da referida Central do Brasil, que é o proprio a que poderá convir incorporar-se a «Rezende a Bocaina», cujo valor é, sem duvida, muito superior á quantia com que o seu proprietario declara satisfazer-se, no caso de um ensejo de encampação.»

## 4ª Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy (S. Paulo)

A «São Paulo Railway Company», concessionaria desta estrada, baseada em que seus dividendos são inferiores a 7 %, continuou a pleitear novos aumentos de suas tarifas, apesar dos accrescimos, na totalidade de 25 %, concedidos pelos avisos ns. 241/V2, de 30 de dezembro de 1919, e 60/E3, de 12 de abril de 1921, e officio n. 124, de 14 de dezembro de 1921, sobre as bases das tarifas approvadas pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

A vista disso, em substituição de taes augmentos, foi, por avisos ns. 50 e 64, respectivamente, de 2 de maio e 19 de junho de 1922, approvada uma tarifa cambial, calculada sobre as bases em vigor, para os cambios abaixo de 13 d, variando de accôrdo com a seguinte tabella:

### TAXA MÉDIA CAMBIAL DO TRIMESTRE VENCIDO

	Accrescimo %
13 d por 1\$.	
de 13 a 12 1/2 d. inclusive . . . . .	2,5
de 12 1/2 a 12 (idem) . . . . .	5
de 12 a 11 1/2 (idem) . . . . .	7,5
de 11 1/2 a 11 (idem) . . . . .	10
de 11 a 10 1/2 (idem) . . . . .	12,5
de 10 1/2 a 10 (idem) . . . . .	15
de 10 a 9 3/4 (idem) . . . . .	17,5
de 9 3/4 a 9 1/2 (idem) . . . . .	20
de 9 1/2 a 9 1/4 (idem) . . . . .	22,5
de 9 1/4 a 9 (idem) . . . . .	25
de 9 a 8 3/4 (idem) . . . . .	27,5
de 8 3/4 a 8 1/2 (idem) . . . . .	30
de 8 1/2 a 8 1/4 (idem) . . . . .	32,5
de 8 1/4 a 8 (idem) . . . . .	35
de 8 a 7 3/4 (idem) . . . . .	37,5
de 7 3/4 a 7 1/2 (idem) . . . . .	40
de 7 1/2 a 7 1/4 (idem) . . . . .	44
de 7 1/4 a 7 (idem) . . . . .	48
de 7 a 6 3/4 (idem) . . . . .	52
de 6 3/4 a 6 1/2 (idem) . . . . .	56
de 6 1/2 a 6 1/4 (idem) . . . . .	61
de 6 1/4 a 6 (idem) . . . . .	66

Em 1922 vigoraram os seguintes augmentos:

25 % de 1º de janeiro a 31 de maio, de accôrdo com os actos de 1919 e 1921 ;  
40 % de 1º de junho a 30 de novembro, sendo 7,71 e 7,56 as taxas médias cambiaes anteriores aos trimestres de junho a agosto e setembro a novembro, respectivamente ;

56 % de 1º a 31 de dezembro, correspondendo a taxa média 6,71 do trimestre vencido.

	Km.
EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	139,466

### Resultados financeiros do triennio 1920—1922 :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	38.483:466\$530	41.905:550\$010	49.799:489\$750
Despesa. . . . .	31.920:895\$900	32.883:217\$840	31.221:370\$990
Saldo. . . . .	6.562:569\$630	9.022:332\$170	18.578:118\$760
Coefficiente de trafego . . . . .	82,95	78,47	62,69

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	5.745:329\$560	6.204:276\$670	7.574:349\$290
Bagagem e encomendas . . . . .	1.784:141\$150	1.848:485\$890	2.439:545\$850
Animaes . . . . .	750:758\$710	558:566\$770	952:605\$800
Café . . . . .	9.822:477\$950	11.259:008\$480	11.188:703\$600
Outras mercadorias . . . . .	18.186:327\$730	17.700:980\$940	22.557:961\$910
Taxa de carga e descarga . . . . .	—	2.090:596\$320	2.857:459\$280
Telegrammas . . . . .	247:150\$490	259:253\$720	262:033\$280
Diversos . . . . .	1.947:280\$940	1.984:381\$220	1.966:830\$740
<b>Totals . . . . .</b>	<b>38.483:466\$530</b>	<b>41.905:550\$010</b>	<b>49.799:489\$750</b>

Discriminação da despesa :

Administração . . . . .	1.207:338\$120	1.747:805\$480	2.033:672\$010
Trafego . . . . .	7.535:267\$610	7.596:033\$190	7.514:674\$550
Locomoção . . . . .	17.914:208\$740	18.947:702\$670	15.989:533\$110
Via permanente . . . . .	4.122:582\$050	3.241:114\$260	4.212:388\$340
Telegrapho . . . . .	410:414\$660	484:373\$490	471:427\$980
Diversos . . . . .	731:085\$720	866:188\$750	999:675\$000
<b>Totals . . . . .</b>	<b>31.920:896\$900</b>	<b>32.883:217\$840</b>	<b>31.221:370\$990</b>

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens :

TRENS	LINHA COMMUM		SERRA	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	20.030	1.033.441	11.360	118.834
De cargas . . . . .	17.739	1.205.819	48.271	514.314
<b>Totals . . . . .</b>	<b>37.769</b>	<b>2.239.260</b>	<b>59.631</b>	<b>633.148</b>

Transportes realizados :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	1.398.383	62.594.995
2ª classe . . . . .	3.542.701	97.770.135
<b>Total . . . . .</b>	<b>4.941.084</b>	<b>160.365.130</b>
Animaes . . . . .	423.156	23.104.912

Bagagem e encomendas :

	Toneladas	Tons.-kilometro
Remuneradas . . . . .	67.187	3.781.670
Gratis . . . . .	1.057	72.906
<b>Total . . . . .</b>	<b>68.244</b>	<b>3.854.576</b>

Mercadorias :

Remuneradas . . . . .	2.963.531	211.915.685
Gratis. . . . .	8.849	799.838
	<hr/>	<hr/>
Total . . . . .	2.972.380	212.715.553

As principais mercadorias transportadas com as respectivas importancias foram as seguintes:

Mercadorias :

	Toneladas	Importancias
Café . . . . .	473.034	11.188;703\$500
Assucar . . . . .	86.993	2.094;238\$900
Algodão . . . . .	29.067	595;184\$300
Sal. . . . .	86.947	967;388\$900

Telegrammas transmittidos :

Numero. . . . .	335.224
Palavras . . . . .	4.906.236

Horarios :

Por portaria de 21 de julho foram approvados novos horarios ; e por outra de 13 de setembro foi modificado o horario do trem P 15.

### LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas :

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	3.327.042
» » » » lastro (idem). . . . .	2.927
» » manobras (idem) . . . . .	958.307
	<hr/>
Total . . . . .	4.288.276

Percurso das machinas fixas :

Machinas fixas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	413.850
» » » » » lastro (idem) . . . . .	5.190
	<hr/>
Total . . . . .	419.040

O material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 era o seguinte :

Locomotivas . . . . .	113
» breckes. . . . .	18
Carros de 1ª classe . . . . .	60
» de 2ª » . . . . .	79
» mixtos . . . . .	8
» especiaes . . . . .	9
Vagões para correio e bagagens . . . . .	38
» para animaes. . . . .	297
» fechados para mercadorias . . . . .	1.116
» abertos » . . . . .	2.685
» para inflammaveis . . . . .	5
» de lastro . . . . .	56
» diversos . . . . .	56



O material reparado durante o anno se discrimina :

Grandes reparações :

Locomotivas . . . . .	29
Breakes . . . . .	4
Carros . . . . .	24
Vagões . . . . .	509

Reparos correntes :

Locomotivas . . . . .	6
Carros . . . . .	34
Vagões . . . . .	1.299

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa :

Linha commum :

Carvão (toneladas) . . . . .	51.217,067	2.079:060\$450
Lenha (metros cubicos) . . . . .	127.132,370	551:002\$650
Oleo (litros). . . . .	114.736,250	75:438\$760
Estopa (kilogrammas). . . . .	10.663,600	3:327\$800

Serra:

Carvão (toneladas) . . . . .	3.533,365	142:609\$150
Lenha (metros cubicos) . . . . .	127.221,190	537:242\$420
Oleo (litros). . . . .	28.006,000	19:468\$160
Gazolina (idem) . . . . .	684,000	263\$300
Graxa (kilogrammas). . . . .	5.140,000	6:400\$510
Estopa (idem) . . . . .	5.133,500	1:781\$340

#### VIA PERMANENTE

Material empregado durante o anno :

Trilhos de aço (numero). . . . .	362
Talas de junção (idem) . . . . .	2.140
Parafusos para talas (idem). . . . .	8.520
Sapatas de ferro fundido para trilhos (idem). . . . .	6.188
Pregos para sapatas (idem). . . . .	27.606
Parafusos galvanizados para sapatas (idem). . . . .	28.370
Dormentes de 2, 75×0, 23×0, 14 (idem). . . . .	46.981
Agulhas (idem) . . . . .	32
Corações (idem). . . . .	21
Laçro de pedra britada (metros cubicos). . . . .	7.460
» » saibro (idem) . . . . .	4.850

Em Jundiahy assentaram-se novos desvios e fizeram-se modificações nos existentes para facilitar as manobras entre as linhas da S. Paulo Railway e as linhas electricas da Companhia Paulista.

Construiu-se um desembarcadouro de gado em Juquery e reconstruiu-se o bebedouro existente em Ypiranga.

#### 5ª — Estrada de Ferro Mogyana (S. Paulo e Minas) linhas federaes

Em cumprimento ao estipulado na clausula XI do decreto n. 14.598 A, de 31 de dezembro de 1920, foi assignado, aos 12 setembro de 1922, o contracto (decreto n. 15.616, de 19 de agosto de 1922) com a Companhia Mogyana para uso e gozo das linhas de Tuyuty a Passos e Guaxupé a Biguatinga por ella construidas na Rêde Sul Mineira.

\* \* \*

A portaria de 14 de novembro de 1922 approvou as bases do contracto de trafego directo entre as linhas a cargo da Companhia Mogyana e a Estrada de Ferro de Goyaz para a transmissão de telegrammas e para o transporte de encomendas, animaes, vehiculos e toda especie de mercadorias.

\* \* \*

Não houve, em 1922, alteração de tarifas nas linhas federaes da Mogyana.

### Linha do Rio Grande e ramal de Caldas

A linha ferrea de Ribeirão Preto ao Rio Grande (192<sup>km</sup>,000) e ramal de Cas-cavel a Poços de Caldas (76<sup>km</sup>,137) foram construidos em virtude de contracto celebrado em 1883 e gozaram da garantia de juros de 6<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, durante o prazo de 20 annos, sobre o capital de 4.300:000\$000, ouro, e 1.853:857\$750, papel.

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	2.746:997\$720	3.059:255\$663	3.113:647\$804
Despesa. . . . .	2.207:724\$096	2.297:011\$978	2.401:688\$852
Saldo . . . . .	539:273\$624	762:243\$685	711:958\$952
Coefficiente de trafego . . . .	80,37	75,08	77,13

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	966:495\$890	1.005:989\$870	1.047:309\$000
Bagagens e encomendas . . . .	193:209\$140	200:678\$690	208:525\$030
Animaes. . . . .	97:696\$560	71:941\$860	146:089\$600
Mercadorias . . . . .	1.382:272\$150	1.665:577\$586	1.589:910\$474
Telegrammas . . . . .	47:954\$682	50:508\$136	51:787\$724
Diversas. . . . .	59:369\$298	64:559\$521	70:025\$976
Totaes . . . . .	2.746:997\$720	3.059:255\$663	3.113:647\$804

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	68:119\$577	69:288\$589	70:247\$053
Trafego . . . . .	660:487\$658	596:396\$246	625:621\$678
Locomoção . . . . .	975:033\$002	989:124\$420	1.076:975\$764
Via permanente . . . . .	495:332\$429	515:329\$868	508:248\$779
Telegrapho . . . . .	—	118:407\$355	110:780\$195
Diversas . . . . .	8:751\$430	8:465\$500	9:815\$380
Totaes . . . . .	2.207:724\$096	2.297:011\$978	2.401:688\$852

### TRAFEGO

Numero e percurso de trens :

	Trens	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .		3.262	282.659
Mixtos . . . . .		1.460	84.680
De cargas . . . . .		4.255	394.220
» lastro . . . . .		1.645	73.811
Totaes. . . . .		10.622	835.370

Transportes realizados :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	171.135	8.086.071
2ª » . . . . .	522.921	13.554.650
<b>Total</b> . . . . .	<hr/>	<hr/>
Animacs. . . . .	694.056	21.640.721
	135.406	8.052.300

	Toneladas	Tons.-km.
Bagagens e encomendas . . . . .	6.915	284.525
Mercadorias . . . . .	277.872	12.758.137

Telegrammas transmittidos :

Numero . . . . .	122.009
Palavras. . . . .	1.682.616

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas :

Em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	761.559
» » » lastro (idem). . . . .	73.811
<b>Total</b> . . . . .	<hr/>
	835.370

Material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922 :

Locomotivas . . . . .	9
Carros de 1ª classe . . . . .	2
» » 2ª » . . . . .	3
» mixtos . . . . .	3
» especiaes. . . . .	2
Vagões de correio e bagagem. . . . .	2
» » fechados para mercadorias . . . . .	28
» » abertos . . . . .	21

Material reparado durante o anno:

Locomotivas:

Grandes reparações. . . . .	4
Pequenas » . . . . .	2

Carros e vagões:

Grandes reparações. . . . .	4
Pequenas » . . . . .	1

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas) . . . . .	44.479,000	4:286\$510
Lenha (metros cubicos). . . . .	100.822,000	513:348\$133
Oleo (litro) . . . . .	27.740,000	29:190\$780
Gazolina (idem) . . . . .	70,000	64\$260
Estopa (kilogrammas) . . . . .	5.619,000	4:622\$343
		<hr/>
		551:512\$026

VIA PERMANENTE

Material substituído em 1922:

Trilhos . . . . .	389
Chapas de junção. . . . .	2.196
Parafusos. . . . .	2.254
Grampos . . . . .	18.985
Dormentes . . . . .	32.525
Chaves . . . . .	1

Conservação:

A linha e os edificios foram mantidos, durante o anno, em bom estado de conservação.

Construíram-se 12 boeiros e 165 metros de cercas.

Obras novas:

Ficaram concluídas as seguintes:

Desvio particular no kilometro 322,450 da linha do Rio Grande, para a Companhia Electro Metallurgica Brasileira (portaria de 9 de março de 1922).

Passagem inferior para animaes no kilometro 401,643 da linha Rio Grande (aviso n. 77, de 21 de julho de 1922).

Linha de Jaguará a Araguay

	Kilometros
EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	281,118

A garantia de juros, que se presumia expirar em 31 de dezembro de 1920, proseguiu em virtude do despacho deste Ministerio, de 11 de novembro de 1921, pelo qual foi concedida á Companhia Mogyana a applicação da doutrina do laudo arbitral proferido para a Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy, da Brazil Great Southern Railway, Company.

Por aviso n. 58, de 15 de março do corrente anno de 1923, ficou definitivamente fixada a responsabilidade do Governo por essa garantia de juros sobre o capital de 8.430:000\$ empregado na construcção desta linha.

Resultados do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	1.749:947\$917	1.638:766\$807	1.813:089\$782
Despesa . . . . .	1.764:019\$903	1.700:833\$842	1.818:139\$211
<i>Deficit.</i> . . . . .	14:071\$985	62:067\$035	5:049\$429
Coefficiente do trafego . . . . .	100,80	103,79	100,28

Discriminação comparada da Receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	499:487\$050	479:368\$590	441:426\$020
Bagagens e encomendas . . . . .	110:808\$820	93:158\$460	93:752\$970
Animaes. . . . .	100:610\$430	73:016\$400	165:382\$250
Mercadorias. . . . .	899:600\$264	866:725\$650	971:099\$472
Telegrammas . . . . .	20:781\$742	19:829\$597	18:900\$886
Diversas. . . . .	118:659\$611	106:668\$110	122:528\$184
Totaes. . . . .	1.749:947\$917	1.638:766\$807	1.813:089\$782

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	63:322\$615	62:471\$559	62:369\$519
Trafego . . . . .	420:347\$524	362:740\$625	377:928\$044
Locomoção . . . . .	866:272\$053	770:682\$241	898:195\$884
Via permanente . . . . .	409:952\$481	433:115\$815	418:235\$509
Telegrapho . . . . .	—	67:919\$252	56:616\$065
Diversas . . . . .	4:125\$230	3:904\$350	4:794\$190
<b>Total . . . . .</b>	<b>1.764:019\$903</b>	<b>1.700:833\$842</b>	<b>1.818:139\$211</b>

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

Trens	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	1.469	207.078
» cargas . . . . .	3.894	462.423
» lastro . . . . .	1.002	63.699
<b>Total . . . . .</b>	<b>6.365</b>	<b>7.33.200</b>

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

1ª classe . . . . .	52.834	3.309.314
2ª » . . . . .	136.257	5.779.445
<b>Totacs . . . . .</b>	<b>189.091</b>	<b>9.178.759</b>

<b>Animaes . . . . .</b>	<b>89.300</b>	<b>10.245.246</b>
--------------------------	---------------	-------------------

	Toneladas	Toneladas-kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	2.100	144.102
Mercadorias . . . . .	98.905	9.271.570

Telegrammas transmittidos:

Numero . . . . .	57.947
Palavras . . . . .	817.170

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço de trafego . . . . .	669.501
» » » » lastro . . . . .	63.699
<b>Total . . . . .</b>	<b>733.200</b>

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas) . . . . .	40.148,000	4:003\$620
Lenha (metros cubicos) . . . . .	93.362,000	475:454\$446
Oleo (litros) . . . . .	25.569,000	26:985\$000
Gazolina (idem) . . . . .	55,000	50\$435
Estopa (kilogrammas) . . . . .	5.200,000	4:277\$505
		<b>510:770\$551</b>

VIA PERMANENTE

Material substituído em 1922:

Trilhos . . . . .	1
Chapas de junção. . . . .	759
Parafusos. . . . .	3.841
Grampos. . . . .	17.877
Dormentes . . . . .	40.580
Chaves . . . . .	1
Porteiras . . . . .	15

Conservação:

Foram mantidos em bom estado de conservação os edificios e a via permanente. Construíram-se 13 bocios e repararam-se 11.

Linha de Igarapava a Uberaba

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . .	Kilometros 47,763
------------------------------	----------------------

Resultados financeiros no triennio 1920 — 1922:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	508:047\$044	465:355\$296	544:194\$655
Despesa. . . . .	389:419\$638	357:126\$743	335:037\$970
Saldo. . . . .	118:627\$346	108:229\$553	179:126\$685
Coefficiente do trafego . . . . .	76,65	76,74	67,08

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	137:204\$990	129:059\$350	126:215\$920
Bagagens e encomendas . . . . .	33:823\$000	30:115\$420	28:358\$060
Animas . . . . .	30:523\$740	21:980\$720	52:650\$370
Mercadorias . . . . .	291:402\$470	270:170\$620	321:756\$680
Telegrammas . . . . .	7:309\$719	7:077\$212	7:180\$268
Diversas . . . . .	7:783\$125	6:952\$974	8:033\$357
Totaes . . . . .	508:047\$044	465:356\$296	544:194\$655

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	704\$184	1:348\$100	1:545\$205
Trafego . . . . .	56:411\$856	56:336\$104	61:359\$817
Locomoção . . . . .	183:655\$512	158:031\$551	181:604\$153
Via permanente . . . . .	143:835\$916	127:703\$910	106:460\$072
Telegrapho. . . . .	—	11:911\$798	11:702\$080
Diversas . . . . .	1:812\$230	1:795\$280	2:396\$640
Totaes . . . . .	389:419\$698	357:126\$743	365:067\$970

TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .	730	35.040
> cargas . . . . .	1.689	75.924
> lastro . . . . .	600	30.115
Totaes . . . . .	3.019	141.079

Transportes realizados durante o anno:

Passageiros:

	Numero	Porcurso
1ª classe . . . . .	28.774	1 011.502
2ª » . . . . .	70.122	1.553.631
<b>Total</b> . . . . .	<b>98.896</b>	<b>2.575.133</b>
Animaes . . . . .	75.705	3.295.227

	Toneladas	Toneladas kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	1.210	45.489
Mercadorias . . . . .	83.920	2.852.847

Telegrammas transmittidos:

Numero . . . . .	42.482
Palavras . . . . .	609.256

Horarios: Foram feitas, durante o anno, pequenas modificações nos horarios em vigor (portaria de 8 de julho).

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego . . . . .	110.964
» » » » lastro . . . . .	30.115
<b>Total</b> . . . . .	<b>141.079</b>

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas . . . . .	3
Carros de 1ª classe . . . . .	1
» » 2ª classe . . . . .	1
Vagões para correio e bagagem . . . . .	1
» » animaes . . . . .	10
» » mercadoria . . . . .	4
» » de lastro . . . . .	3

Material reparado durante o anno:

Locomotivas . . . . .	1
Carros e vagões . . . . .	2

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas) . . . . .	7.591,000	917\$390
Lenha (metros cubicos) . . . . .	16.683,000	84:946\$659
Oleo (litros) . . . . .	4.583,000	4:826\$520
Gazolina (idem) . . . . .	44,000	40\$392
Estopa (kilogramma) . . . . .	926,000	762\$038
		<hr/>
		91:492\$999

VIA PERMANENTE

Material substituído:

Dormentes . . . . .	9.845
Porteiras . . . . .	6
Grampos . . . . .	3.358

Construíram-se cinco boeiros; repararam-se seis edificios, nove boeiros e 32.768 metros de cercas.

## Linha de Tuyuty a Passos e ramal de Guaxupé

### EXTENSÃO EM TRAFEGO:

	Kilometros
Tuyuty a Passos . . . . .	247,861
Guaxupé a Biguatinga. . . . .	29,438

277,299

### Resultados do trafegos nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	1.326:489\$560	1.539:545\$103	1.749:621\$352
Despesa. . . . .	1.075:142\$430	1.164:049\$455	1.309:843\$414
Saldo . . . . .	251:347\$130	375:495\$648	439:777\$938
Coefficiencia de trafego . . . . .	81,05	75,61	74,86

### Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	399:749\$660	471:204\$770	621:501\$740
Bagagens e encomendas . . . . .	72:337\$340	75:720\$870	97:319\$520
Animaes . . . . .	140:648\$670	84:985\$530	75:411\$890
Mercadorias . . . . .	574:475\$730	752:833\$230	776:213\$202
Telegrammas . . . . .	12:820\$129	13:931\$432	23:702\$975
Diversas . . . . .	126:458\$031	140:869\$271	155:472\$025
Totaes. . . . .	1.326:489\$560	1.539:545\$103	1.749:621\$352

### Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	25:275\$347	27:205\$344	27:570\$819
Trafego. . . . .	235:044\$768	225:352\$875	258:029\$780
Locomoção. . . . .	449:722\$677	491:670\$356	531:918\$919
Via permanente . . . . .	364:754\$808	385:485\$867	447:309\$687
Telegrapho. . . . .	—	33:889\$553	34:663\$839
Diversas . . . . .	344\$836	445\$460	10:350\$370
Totaes . . . . .	1.075:142\$430	1.164:049\$455	1.309:843\$414

## TRAFEGO

### Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	1.499	127.828
Mixtos . . . . .	1.352	159.630
De cargas . . . . .	514	4.425
» lastro . . . . .	1.381	55.591
Totaes . . . . .	4.746	347.474

### Transportes realizados em 1922:

Passageiros:	Numero	Percurso
1ª classe. . . . .	70.579	3.295.535
2ª » . . . . .	187.131	6.103.068
Totaes . . . . .	257.710	9.398.603
Animaes . . . . .	28.510	2.517.801



	Toneladas	Toneladas Kilometro
Bagagens e encomendas . . . . .	2.226	131.713
Mercadorias . . . . .	53.629	3.369.632

Telegrammas transmittidos :

Numero . . . . .	21.453
Palavras . . . . .	306.180

LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego . . . . .	291 883
» » » » lastro . . . . .	55.591
<b>Total . . . . .</b>	<b>347.474</b>

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas . . . . .	10
Carros de 1ª classe . . . . .	4
» » 2ª » . . . . .	4
Vagões para correio e bagagem . . . . .	4
» » animaes . . . . .	20
» fechados para mercadorias . . . . .	77
» abertos para mercadorias . . . . .	29

Material reparado durante o anno:

Locomotivas:

Reparações grandes . . . . .	5
» correntes . . . . .	3
Carros e vagões:	
Reparações grandes . . . . .	3
» correntes . . . . .	1

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa:

Lenha (metros cubicos) . . . . .	47.605,000	242:356\$934
Oleo (litros) . . . . .	13.111,000	13:800\$780
Gazolina (idem) . . . . .	47,000	43\$085
Estopa (kilogrammas) . . . . .	2.666 000	2:191\$769
		<b>258:392\$568</b>

VIA PERMANENTE

As linhas de Tuyuty a Passos e Guaxupé a Biguatinga foram mantidas em bom estado de conservação. Durante o anno cahiram diversas barrciras que foram immediatamente removidas, tendo sido feita, em tempo, as necessarias obras de consolidação.

Construiram-se cinco boeiros e 350.000 metros de cerca. Repararam-se 24 edificios, 12 boeiros e 124.597 metros de cerca.

6ª — Estrada de Ferro Sorocabana (S. Paulo)

RAMAES FEDERAES DE ITARARÉ E TIBAGY

O prazo da garantia de juro de 6 % ao anno sobre o capital empregado na construcção desses ramaes até o limite de 30:000\$ por kilometro, de que gozava o Estado de S. Paulo, na fórmula do disposto na clausula VII do decreto n. 6.623, de

29 de agosto de 1907, terminou em 24 de maio do corrente anno de 1923, em vista do que estabelece o aviso n. 15, de 10 de março de 1920.

O ramal de Tatuhy a Itararé, em trafego desde 1909, tem a extensão de 250<sup>km</sup>,047.

O ramal de Tibagy (Rubião Junior a Presidente Epitacio), cuja construcção terminou em 1 de maio de 1922, com a abertura ao trafego do ultimo trecho de Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio, conta 588<sup>km</sup>,383 de extensão.

### Ramal de Itararé

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	4.246:935\$509	4.472:829\$786	4.400:861\$514
Despesa. . . . .	2.840:656\$254	3.329:799\$710	3.553:870\$685
Saldo . . . . .	1.406:279\$255	1.143:030\$076	846:990\$828
Coefficiente do trafego . . . . .	66,89	74,45	80,75

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	710:195\$920	675:731\$430	720:587\$540
Bagagens e encomendas. . . . .	311:455\$260	339:894\$870	308:765\$320
Animaes. . . . .	413:527\$120	409:881\$830	552:269\$880
Mercadorias . . . . .	2.584:396\$100	2.841:303\$800	2.580:933\$660
Telegrammas . . . . .	14:601\$902	15:717\$155	17:978\$370
Diversos. . . . .	212:749\$207	190:300\$701	220:326\$744
Totaes. . . . .	4.246:935\$509	4.472:829\$786	4.400:861\$514

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	114:597\$657	135:496\$524	140:916\$776
Trafego . . . . .	388:560\$189	509:754\$910	530:122\$705
Locomoção . . . . .	1.764:428\$279	1.830:970\$051	1.931:796\$717
Via permanente . . . . .	479:044\$310	739:905\$746	839:071\$572
Diversas. . . . .	94:025\$819	112:672\$379	111:962\$916
Totaes. . . . .	2.840:656\$254	3.329:799\$710	3.553:870\$685

### TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	1.391	343.030
» mixtos . . . . .	698	31.949
» de cargas . . . . .	3.444	393.978
» lastro e outros não remunerados. . . . .	1.223	100.699
Totaes. . . . .	6.753	869.656

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe. . . . .	56.563	7.278.318
2ª » . . . . .	114.879	8.492.336
Totaes. . . . .	171.442	15.770.654
Animaes. . . . .	138.205	30.136.302

	Toneladas	Importancias
Bagagens e encomendas . . . . .	3.235,273	527.100
Mercadorias . . . . .	210.888,518	44.227.968

Especies de mercadorias transportadas durante o anno:

Mercadorias:

	Toneladas	Importancias
Café . . . . .	2.069,844	27:462\$770
Assucar . . . . .	4.523,625	140:884\$900
Algodão . . . . .	4.240,621	73:124\$620
Alfafa. . . . .	6.934,784	66:901\$390
Sal . . . . .	2.142,406	33:435\$190
Madeiras . . . . .	117.216,411	1.169:277\$570
Tijolos e telhas . . . . .	1.591,654	7:269\$130
Diversas. . . . .	73.169,173	1.062:577\$090
<b>Totals. . . . .</b>	<b>210.888,518</b>	<b>2.580:933\$660</b>

Em 1 de fevereiro de 1922 entraram em vigor as novas tarifas approvadas por portaria de 7 de abril de 1921, com as modificações autorizadas pela portaria de 28 de outubro desse mesmo anno. Por officio n. 92, de 18 de junho de 1922, foi autorizada a substituição da taxa de carga e descarga pela taxa de expediente.

### LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	768.957
» » » lastro e outros não remunerados (idem) . . . . .	100.699
Locomotivas em manobras (idem) . . . . .	462.658
<b>Total (idem) . . . . .</b>	<b>1.332.314</b>

Material de tracção e rodante existente em 31 de dezembro de 1922, e relativo a toda rêde da Sorocabana:

Locomotivas . . . . .	160
Carros de 1ª classe . . . . .	55
» » 2ª » . . . . .	62
» mixtos. . . . .	13
» especiaes . . . . .	20
» dormitórios . . . . .	11
» restaurantes . . . . .	4
Vagões para correio e bagagem . . . . .	53
» » animaes . . . . .	233
» fechados para mercadorias . . . . .	860
» abertos para mercadorias . . . . .	72
» plataformas. . . . .	858
» de lastro. . . . .	8
» diversos. . . . .	86

Material reparado:

Locomotivas:

Reparações grandes . . . . .	53
» médias. . . . .	9
» pequenas . . . . .	137

Carros:

Reconstrucções . . . . .	1
Modificações . . . . .	2
Reparações grandes . . . . .	60
» médias . . . . .	50
» pequenas . . . . .	58

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas) . . . . .	109.286,000	18:748\$684
Lenha (metros cubicos) . . . . .	170.711,000	1.065:194\$977
Oleo (idem) . . . . .	47.813,000	57:794\$514
Estopa (kilogrammas) . . . . .	13.273,000	10:478\$335

1.152:216\$510

VIA PERMANENTE

Material substituído:

Grampos (numeros) . . . . .	53.744
Parafusos (idem) . . . . .	11.321
Arruelas (kilogrammas) . . . . .	26
Dormentes simples (numero) . . . . .	85.743
» duplos (idem) . . . . .	186

Conservações e obras novas:

Os edificios existentes foram mantidos em bom estado de conservação. Foi construído o novo armazem na estação «Santa Adelaide», de accordo com o projecto approved pelo decreto n. 15.660, de 2 de setembro de 1922.

Ramal de Tibagy

Resultados do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	4.932:594\$523	6.243:326\$274	6.257:942\$962
Despesa . . . . .	4.080:341\$924	5.326:856\$285	5.740:608\$323
Saldo . . . . .	852:252\$599	916:469\$989	517:334\$639
Coefficiente do trafego . . . . .	82,72	85,32	91,73

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	1.368:998\$010	1.564:226\$660	1.727:116\$770
Bagagens e encomendas . . . . .	267:049\$180	298:828\$310	330:691\$080
Animaes . . . . .	306:318\$720	292:493\$960	345:191\$950
Mercadorias . . . . .	2.625:310\$570	3.703:259\$520	3.376:227\$830
Telegrammas . . . . .	54:964\$610	72:960\$223	80:376\$100
Diversas . . . . .	309:953\$433	311:617\$601	398:339\$232
Totaes . . . . .	4.932:594\$523	6.243:326\$274	6.257:942\$962

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração . . . . .	237:230\$384	289:668\$344	325:768\$069
Trafego . . . . .	648:341\$780	856:148\$258	954:793\$373
Locomoção . . . . .	2.119:130\$542	2.512:341\$061	2.703:913\$471
Via permanente . . . . .	880:858\$913	1.428:578\$163	1.497:472\$349
Diversas . . . . .	194:780\$305	240:120\$459	258:661\$061
Totaes . . . . .	4.080:341\$924	5.326:856\$285	5.740:608\$323

## TRAFEGO

Numero e percurso dos trens:

	Numero	Percurso
Trens de passageiros . . . . .	2.553	591.926
» mixto . . . . .	313	16.166
» de cargas . . . . .	5.629	660.768
» » lastro e outros em serviço não remunerado . . . . .	2.320	221.711
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>10.815</b>	<b>1.490.571</b>

Transportes realizados:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	110.332	11.719.926
2ª » . . . . .	396.627	33.572.935
<b>Total . . . . .</b>	<b>506.959</b>	<b>45.292.861</b>

	Toneladas	Tons. kilom.
Animaes . . . . .	74.863	16.369.952
Bagagens e encomendas . . . . .	4.665.901	653.699
Mercadorias . . . . .	308.700.765	59.798.668

Especies de mercadorias transportadas durante o anno de 1922:

Café (toneladas) . . . . .	20.573.492	493:876\$600
Assucar (idem) . . . . .	6.015.945	268:322\$460
Algodão (idem) . . . . .	3.011.499	59:024\$630
Alfafa (idem) . . . . .	2.681.176	14:560\$180
Sal (idem) . . . . .	3.852.225	76:601\$750
Madeiras (idem) . . . . .	132.715.182	1.046:047\$200
Tijolos e telhas (idem) . . . . .	9.188.143	59:086\$640
Diversas (idem) . . . . .	130.663.103	1.348:708\$370
<b>Total . . . . .</b>	<b>308.700.765</b>	<b>3.376:227\$830</b>

Telegrammas transmittidos:

Numero . . . . .	114.002
Palavras . . . . .	1.562.837

Por portaria de 11 de abril foram approvados os horarios dos trens mixtos a correrem no novo trecho de Presidente Wenceslau a Presidente Epitacio. Por outra de 12 de maio foi approvada a modificação do horario dos trens P 40 a P 47. As tarifas soffreram as mesmas modificações mencionadas no ramal de Itararé.

## LOCOMOÇÃO

Percurso das locomotivas:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros) . . . . .	1.268.860
» » » » lastro e outros não remunerados (idem) . . . . .	221.711
» » manobras (idem) . . . . .	797.624
<b>Total (idem) . . . . .</b>	<b>2.288.195</b>

Consumo de combustível, lubrificantes e estopa:

Carvão (kilogrammas) . . . . .	151.040,000	25:911\$987
Lenha (metros cubicos) . . . . .	256.082,000	1.598:879\$334
Oleo (litros) . . . . .	66.637,000	80:548\$693
Estopa (idem) . . . . .	18.499,000	14:603\$713
		<b>1.719:943\$757</b>

VIA PERMANENTE

Material substituído:

Grampos . . . . .	1.221
Parafusos . . . . .	23.778
Talas de junção . . . . .	644
Dormentes simples . . . . .	127.178
» duplos . . . . .	2.121

Em 1922 foram executados os seguintes serviços:

- Nova estação «Candido Motta» (decreto n. 15.508, de 6 de junho de 1922);
- Casa para moradia de empregados, na estação «Santo Anastacio» (decreto n. 15.639, de 28 de agosto de 1922);
- Desvio para cruzamento de trens no kilometro 295 (decreto n. 15.452, de 25 de abril de 1922);
- Desvio para embarque de madeiras na estação «Presidente Prudente» (decreto n. 15.598, de 7 de agosto de 1922);
- Embarcadouro de animais na estação de «Bartyra» (decreto n. 15.497, de 30 de maio de 1922);
- Instalação de uma caixa d'agua, de concreto armado, no kilometro 347 (aviso n. 16/E.3, de 3 de fevereiro de 1922);
- Instalação de uma caixa d'agua de concreto armado, na estação de «Chavantes» (aviso n. 91, de 8 de agosto de 1922).

7ª — Rede Paraná-Santa Catharina

LINHAS GARANTIDAS

(PARANÁ E SANTA CATHARINA)

Linha Itararé-Uruguaý

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . km  
833,206

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	6.187:077\$162	6.435:953\$624	7.592:425\$861
Despesa de custeio . . . . .	7.541:400\$685	7.608:497\$333	8.958:835\$888
<i>Deficit.</i> . . . . .	1.354:323\$523	1.172:543\$709	1.365:410\$027
Coefficientes de trafego . . . . .	121 89	118,22	118,00
Despesa total . . . . .	7.600:682\$245	7.668:976\$255	9.018:721\$505

Nota — Na despesa total estão incluídas as quotas de fiscalização.

A receita de 1922 foi superior 1.155:472\$237 á do anno anterior. A despesa de custeio apresenta tambem um augmento de 1.350:338\$555 ; verificando-se, portanto, em 1922, um augmento, no *deficit*, de 193:866\$318 em relação ao apurado em 1921.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	1.098:158\$695	1:123:974\$498	1.176:545\$500
Bagagens e encomendas . . . . .	480:136\$406	395:042\$395	446:385\$790
Animaes . . . . .	277:934\$990	245:703\$277	265:479\$470
Mercadorias . . . . .	3.926:913\$655	4.255:167\$071	5.076:612\$910
Carros . . . . .	3:409\$120	673\$120	9:364\$680
Telegrammas . . . . .	73:134\$465	89:726\$339	93:019\$972
Armazenagens . . . . .	14:014\$580	13:964\$050	10:731\$700
Aluguel de vehiculos . . . . .	217:120\$000	230:044\$000	407:359\$667
Diversas e eventuaes . . . . .	96:255\$251	81:658\$873	106:925\$172
Totacs . . . . .	6.187:077\$162	6.435:953\$624	7.592:425\$861

**Discriminação comparada da despesa:**

	1920	1921	1922
Administração superior . . . . .	32:616\$437	33:275\$150	32:948\$715
» geral . . . . .	600:376\$175	724:568\$034	773:461\$940
» central . . . . .	103:597\$545	110:175\$271	80:316\$888
Trafego . . . . .	1.288:322\$352	1.331:997\$988	1.422:024\$209
Locomoção . . . . .	3.231:491\$281	3.263:835\$471	4.127:309\$477
Via permanente . . . . .	1.784:151\$964	1.895:722\$867	2.499:527\$510
Obras novas . . . . .	500:844\$931	248:921\$552	23:247\$149
<b>Total do custeio.</b> . . . .	<b>7.541:400\$685</b>	<b>7.608:497\$333</b>	<b>8.958:835\$888</b>
Quota de fiscalização. . . . .	59:281\$560	66:478\$923	59:885\$617
<b>Despesa total</b> . . . . .	<b>7.600:682\$245</b>	<b>7.668:976\$256</b>	<b>9.018:721\$505</b>

**TRAFEGO**

Durante o anno de 1922 trafegaram 11.843 trens que percorreram 1.613.476 kilometros, a saber:

**Trens:**

	Numero	Percorso
De passageiros. . . . .	1.411	389.253
Mixtos . . . . .	235	64.710
De cargas . . . . .	7.909	923.067
« lastro e outros não retribuidos. . . . .	2.288	235.446
<b>Totaes.</b> . . . . .	<b>13.843</b>	<b>1.613.476</b>

**Transportes realizados durante o anno:**

**Passageiros:**

	Numero	Percorso
1ª classe. . . . .	62.784	10.561.998
2ª » . . . . .	118.576	14.152.618
<b>Total</b> . . . . .	<b>181.360</b>	<b>24.714.616</b>
Animaes (numero). . . . .	109.992	
Bagagens e encomendas (toneladas). . . . .	3.387.438	
Mercadorias (idem) . . . . .	286.328.862	
Telegrammas transmittidos (numero). . . . .	42.605	

Em relação ao anno de 1921, houve nesta estrada, em 1922, um augmento de 3.441 passageiros de 1ª classe e de 1.306 de 2ª classe, correspondentes, respectivamente, a mais 1.269 556 e 898.706 passageiros-kilometro.

O mesmo se verifica quanto a animaes, tendo sido transportadas, em 1922, mais 34.577 cabeças. Observa-se o mesmo phenomeno nos transportes de bagagens e encomendas, assim como no de mercadorias; estas tiveram a mais 28.499<sup>1</sup>,092, com o augmento de renda de 830:137\$399; aquellas 205<sup>1</sup>,686, com o augmento de renda de 51:344\$394.

As mercadorias transportadas em 1922, constam do quadro abaixo:

	Toneladas
Madeiras. . . . .	183.282,068
Matte. . . . .	19.936,981
Milho. . . . .	5.176,887
Alfafa. . . . .	4.976,208
Tijolos e telhas. . . . .	4.487,299
Dormentes . . . . .	4.305,700

	Toneladas
Sal . . . . .	4.150,751
Banha e toucinho . . . . .	3.379,995
Assucar . . . . .	3.320,025
Ferragens . . . . .	3.181,227
Lenha. . . . .	2.688,611
Batatas . . . . .	2.060,653
Cerveja . . . . .	1.825,307
Tecidos do paiz . . . . .	1.512,053
Feijão. . . . .	1.493,677
Arroz. . . . .	1.487,439
Café . . . . .	1.243,971
Farinha de trigo . . . . .	1.855,265
Cal . . . . .	1.115,383
Aguardente . . . . .	1.013,007
Fructas . . . . .	987,726
Vehiculos . . . . .	929,600
Farinha de mandioca . . . . .	881,801
Machinas diversas. . . . .	731,311
Couros curtidos . . . . .	688,762
Xarque . . . . .	253,687
Fumo . . . . .	175,188
Algodão . . . . .	157,393
Diversas. . . . .	29.030,884
<hr/>	
Total . . . . .	286.328,862

*Imposto de transporte* — Rendeu a importancia de 115:750\$250, tendo sido recolhida aos cofres publicos a de 111:120\$240, deduzida a percentagem que cabe á Companhia.

*Taxa de viação* — Produziu a importancia de 53:259\$600, da qual, deduzida a comissão que cabe á Companhia, foi depositada no Juizo Federal a de 51:129\$216.

*Taxas adicionais* — Produziram 1.050:293\$610, tendo ficado em poder da Companhia 225:794\$330, conforme determina a condição segunda da portaria de 5 de setembro de 1922.

Por conta destas taxas, foram spendidos em 1922 1.179:309\$682, nesta estrada, conforme a demonstração seguinte:

Casa para engenheiro residente em Jaguarahyva. . . . .	17:820\$823
Nova estação de manobras em Porto União. . . . .	45:565\$845
Regularização para 10 kilometros do espaçamento das casas de turmas . . . . .	51:650\$776
Acquisição de material rodante da «S. B. Lumber Cy» . . . . .	258:333\$300
Acquisição de cinco locomotivas da Companhia Paulista . . . . .	750:000\$000
Diversos . . . . .	55:928\$938
<hr/>	
Total . . . . .	1.179:309\$682

A importancia total das taxas adicionais, arrecadada nesta estrada, até 31 de dezembro de 1922, elevou-se a 3.408:977\$383.

## LOCOMOÇÃO

Effectivo de material de transporte existente em 31 de dezembro de 1922:

Locomotivas . . . . .	40
Carros de administração . . . . .	3
» » inspecção. . . . .	4
» » passageiros de 1ª classe . . . . .	12
» » » 2ª » . . . . .	14
» mixtos de passageiros. . . . .	2



Vagões de correio e bagagem. . . . .	17
» » mercadorias, fechados. . . . .	145
» » » abertos . . . . .	27
» » animaes . . . . .	60
» plataformas . . . . .	167

### VIA PERMANENTE

Com a conservação da linha, em 1922, executaram-se os seguintes serviços :

Lastro de pedra britada (metros cubicos) . . . . .	2.083
» ordinario (idem) . . . . .	153.088
» de cascalho (idem) . . . . .	1.139
Nivelamento (metros lineares). . . . .	538.899
Repregação (idem) . . . . .	260.942
Aberturas de valletas (idem) . . . . .	18.458
Desobstrucção de valletas (idem). . . . .	145.962
Capina (metros quadrados). . . . .	1.528.127
Roçada (idem). . . . .	270.153

Materiaes substituidos :

Dormentes. . . . .	151.453
Longarinas. . . . .	31
Trilhos de aço de 22 1/2 kgs. (metros lineares)	8.930
» » » 30 kgs. (idem). . . . .	15.784
Chapas de junccção . . . . .	10.858
Parafusos . . . . .	3.359
Grampos . . . . .	83.038
Tirafundos. . . . .	271.508
Postes telegraphicos. . . . .	390

Além dos serviços acima foram pintadas e reparadas estações, casas de turmas, pontes e outras obras de arte.

### Linha de S. Francisco

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	Kilometros
	463,332

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receitas . . . . .	3.141:785\$665	2.984:297\$844	3.738:046\$923
Despesas de custeio . . . . .	2.412:800\$398	2.615:000\$917	3.294:149\$419
Saldos . . . . .	729:985\$267	359:296\$927	443:897\$504
Coefficientes de trafego . . . . .	76,80	87,63	88,12
Despesas totaes . . . . .	2.428:590\$559	2.629:674\$948	3.309:518\$671

*Nota* — Nas despesas totaes, além das verbas de custeio, estão incluidas as quotas de fiscalização.

A receita, em 1922, foi superior 753:749\$079 á apurada em 1921, e por sua vez, a despesa de custeio ultrapassou em 679:149\$502 a effectuada naquelle anno.

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	595:300\$450	575:799\$752	538:019\$047
Bagagens e encomendas . . . . .	168:608\$900	157:039\$487	168:386\$320
Animacs. . . . .	11:150\$710	22:894\$533	30:026\$190

	1920	1921	1922
Mercadorias . . . . .	2.230:891\$600	2.109:423\$760	2.832:275\$060
Carros . . . . .	591\$810	224\$958	1.006\$000
Telegrammas . . . . .	26:243\$080	27:729\$704	28:077\$995
Armazenagens . . . . .	6:605\$200	5:344\$900	5:319\$000
Aluguel de vehiculos. . . . .	29:280\$000	27:480\$000	—
Diversas e eventuaes. . . . .	72:113\$905	58:450\$750	74:937\$311
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>3.141:785\$665</b>	<b>2.984:207\$844</b>	<b>3.738:046\$923</b>

Discriminação comparada da despesa :

	1920	1921	1922
Administração superior . . . . .	8:687\$673	8:073\$566	8:456\$073
» geral . . . . .	159:574\$830	176:316\$235	202:041\$138
» central . . . . .	36:247\$647	37:652\$047	30:557\$677
Trafego . . . . .	348:245\$717	383:040\$429	414:353\$584
Locomoção . . . . .	925:422\$768	1.044:220\$508	1.324:328\$319
Via permanente . . . . .	930:601\$231	965:698\$132	1.314:412\$628
Obras novas . . . . .	4:020\$532	—	—
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>2.412:800\$398</b>	<b>2.615:000\$917</b>	<b>3.294:149\$419</b>
Quota de fiscalização. . . . .	15:790\$161	14:674\$031	15:369\$252
<b>Despesa total . . . . .</b>	<b>2.429:590\$559</b>	<b>2.629:674\$948</b>	<b>3.309:518\$671</b>

TRAFEGO

Em 1922 circularam 5.326 trens que percorreram 718.442 kilometros, a saber :

Trens	Numero	Percurso
De passageiros. . . . .	667	292.582
Mixtos . . . . .	696	66.412
De cargas . . . . .	2.803	249.597
» lastro e outros não retribuidos. . . . .	1.160	109.851
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>5.326</b>	<b>718.442</b>

Os transportes realizados no correr do dito anno foram os seguintes :

Passageiros :

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	31.218	3.144.757
2ª » . . . . .	139.987	9.085.909
<b>Total . . . . .</b>	<b>171.205</b>	<b>12.230.666</b>
Animaes. . . . .	4	392
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	2.588	448
Mercadorias (idem) . . . . .	145.484	995
Telegrammas transmittidos. . . . .	10	602

Comparados com os transportes do anno anterior, houve, nesta estrada, em 1922, um augmento de 833 passageiros de 1ª classe e 3.211 de 2ª, correspondentes respectivamente, a mais 281.503 e 655.294 passageiros-kilometro; e, bem assim um augmento de 29 animaes.

Relativamente á tonelagem embarcada houve os seguintes accrescimos em 1922 :

Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	132 856
Mercadorias (idem) . . . . .	30.022,443

correspondentes, respectivamente, aos augmentos de renda de 11:345\$833 e de 723:632\$342.



Vagões de correio e bagagem . . . . .	2
» » animais . . . . .	50
» » mercadorias, fechados . . . . .	212
» » » abertos . . . . .	49
» plataformas . . . . .	240

VIA PERMANENTE

Os serviços de conservação ordinaria da linha foram os seguintes, em 1922:

Lastro ordinario (metros cubicos) . . . . .	72.203
» de pedra (idem) . . . . .	2.037
Nivelamento (metros lineares) . . . . .	291.416
Repregação (idem) . . . . .	76.400
Construcção de valletas (idem) . . . . .	4.708
Desobstrucção de valletas (idem) . . . . .	113.726
Capina (metros quadrados) . . . . .	1.153.257
Roçada (idem) . . . . .	118.442

Substituição de materiaes:

Trilhos (metros lineares) . . . . .	9.746
Grampos . . . . .	258
Parafusos . . . . .	14.855
Chapas de junção . . . . .	4.516
Tirafundos . . . . .	46.729
Dormentes . . . . .	92.280
Longarinas . . . . .	39
Postes telegraphicos . . . . .	429

Linha de Serrinha a Nova Restinga

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . .	km 44,98 J
-------------------------------	---------------

Resultado do trafego nos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Receitas . . . . .	926:598\$228	921:607\$394	1.027:289\$052
Despesas de custeio . . . . .	259:159\$545	301:423\$906	326:569\$839
Saldos . . . . .	667:438\$683	620:183\$488	700:719\$213
Coefficientes de trafego . . . . .	27,97	32,71	31,79
Despesas totaes . . . . .	259:610\$684	301:862\$599	326:979\$848

Nota — Nas despesas totaes estão incluídas as quantias referentes ás quotas de fiscalização.

A receita em 1922 excedeu de 105:681\$658 á arrecadada em 1921. A despesa apresenta tambem um acrescimo de 25:145\$933; donde um augmento de 80:535\$725 na renda liquida correspondente a 1922.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros . . . . .	132:091\$500	132:956\$138	138:911\$060
Bagagens e encomendas . . . . .	41:506\$770	38:344\$276	40:276\$580
Animaes . . . . .	5:945\$060	9:829\$601	7:683\$590
Mercadorias . . . . .	741:122\$400	734:518\$493	833:360\$770
Carros . . . . .	328\$88 J	113\$539	61\$900
Telegrammas . . . . .	785\$064	891\$337	954\$682
Armazenagens . . . . .	199\$250	144\$300	397\$300
Diversas e eventuaes . . . . .	4:619\$304	4:809\$710	5:643\$170
Totaes . . . . .	926:598\$228	921:607\$394	1.027:289\$052

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração superior . . . . .	248\$215	241\$366	225\$584
»    geral . . . . .	4:560\$136	5:243\$321	5:688\$078
»    central . . . . .	484\$557	662\$120	6\$600
Trafego . . . . .	28:717\$361	32:265\$196	31:343\$567
Locomoção . . . . .	143:047\$51	172:424\$514	189:509\$677
Via permanente . . . . .	82:101\$757	90:586\$889	99:796\$333
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>259:159\$545</b>	<b>301:423\$906</b>	<b>326:569\$839</b>
Quota de fiscalização. . . . .	451\$139	438\$693	410\$000
<b>Despesa total . . . . .</b>	<b>259:610\$684</b>	<b>301:862\$599</b>	<b>326:979\$848</b>

TRAFEGO

Em 1922 circularam 3.057 trens que percorreram 89 462 kilometros, a saber:

Trens:

	Numero	Percurso
De passageiros . . . . .	824	33.987
»    cargas . . . . .	1.998	46.307
»    lastro e outros não remunerados . . . . .	235	9.168
<b>Totaes. . . . .</b>	<b>3 057</b>	<b>89.462</b>

Transportes realizados no correr do anno de 1922:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	28 004	1.210.333
2ª » . . . . .	33 557	1.372.492
<b>Total . . . . .</b>	<b>61.561</b>	<b>2.582.825</b>

Animaes . . . . .	9 878
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	1.544.489
Mercadorias (idem) . . . . .	167.510,813
Telegrammas transmittidos . . . . .	775

Em relação ao anno de 1921, foram transportados, em 1922, mais 1.513 passageiros de 1ª classe e 1.975 em 2ª, correspondentes, respectivamente, a mais 83.180 e 85 760 passageiros-kilometro.

Quanto aos animaes houve um decrescimo de 3.482 cabeças.

As bagagens e encomendas e as mercadorias apresentam um augmento, em 1922, respectivamente, de 59<sup>2</sup>,294 e de 17 663<sup>3</sup>,983, correspondentes a um accrescimo de renda de 1:932\$304 e de 98:790\$638.

Mercadorias transportadas em 1922:

	Toneladas
Madeciras . . . . .	79.276,219
Matte. . . . .	36.435,899
Sal . . . . .	6.193,499
Assucar . . . . .	5.592,590
Farinha de trigo . . . . .	3.878,701
Tijolos e telhas . . . . .	3.353,709

	Toneladas
Milho . . . . .	2.051,267
Ferragens . . . . .	1 989,017
Batatas . . . . .	1.877,278
Arroz . . . . .	1 870,459
Aguardente . . . . .	1.771,695
Cerveja . . . . .	1.607,988
Fructas . . . . .	1.366,862
Café . . . . .	1.209,259
Cal . . . . .	1.020,959
Kerosene . . . . .	854,643
Farinha de mandioca . . . . .	822,606
Tecidos do paiz . . . . .	795,320
Feijão . . . . .	634,607
Machinas diversas . . . . .	517,275
Couros cortidos . . . . .	491,730
Banha e toucinho . . . . .	491,486
Xarque . . . . .	292,284
Vinho nacional . . . . .	238,029
Oleos do paiz . . . . .	201,070
Arame farpado . . . . .	194,043
Fumo . . . . .	101,358
Algodão . . . . .	12,225
Diversas . . . . .	12.458,736
Total . . . . .	167.510,813

*Imposto de transporte* — Rendeu, em 1922, a importancia de 4:109\$100, da qual, deduzida a commissão que cabe á Companhia, foi recolhido aos cofres publicos o saldo de 3:944\$736.

*Taxa de viação* — Foi arrecadada a quantia de 2:960\$900, sendo depositada no Juizo Federal a de 2:842\$464, em consequencia da deducção de 4% em favor da Companhia.

*Taxas adicionais* — Produziram, no correr do anno, 126:615\$310, ficando em poder da Companhia 28:181\$470, conforme determina a portaria de 5 de setembro de 1922.

Por conta destas taxas, foram despendidos em 1922, em confecção de orçamento para obras novas e sellagens de requerimentos, 157\$924.

### VIA PERMANENTE

Serviços de conservação ordinaria da linha, executados durante o anno de 1922:

Lastro (metros cubicos) . . . . .	3.409
Nivelamento (metros lineares) . . . . .	23.735
Desobstrucção de valletas (idem) . . . . .	16.549
Repregação (idem). . . . .	20.753
Capina (metros quadrados) . . . . .	214.840

Substituição de materiaes:

Dormentes communs . . . . .	6.644
» especiaes . . . . .	137
Parafusos. . . . .	225
Chapas de junção. . . . .	110
Tirafundos . . . . .	2.650
Longarinas . . . . .	40
Postes telegraphicos . . . . .	36

## Ramal do Paranapanema

Kilometros  
EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . 99,123

Resultados financeiros dos tres ultimos annos:

	1920	1921	1922
Reccitas. . . . .	351:948\$233	292:422\$239	264:693\$248
Despesas de custeio. . . . .	318:079\$945	327:309\$692	517:729\$064
<i>Saldos</i> . . . . .	33:868\$288	—	—
<i>Deficits</i> . . . . .	—	34:887\$453	253:035\$816
Coefficientes de trafego . . . . .	90,38	111,93	195,60
Despesas totaes . . . . .	318:457\$399	327:618\$525	517:964\$666

*Nota* - Nas despesas totaes estão incluidas as importancias referentes às quotas de fiscalização.

Discriminação comparada da receita:

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	88:305\$210	78:179\$556	72:519\$580
Bagagens e encomendas . . . . .	13:260\$270	13:866\$533	12:336\$500
Animaes. . . . .	29:993\$750	27:405\$240	33:304\$390
Mercadorias. . . . .	196:384\$283	151:331\$183	125:988\$680
Carros . . . . .	38\$000	58\$006	15\$600
Telegrammas . . . . .	6:696\$783	10:621\$144	12:246\$638
Armazenagens. . . . .	2:483\$950	2:279\$900	1:753\$100
Diversas e eventuaes. . . . .	14:785\$987	8:689\$677	6:528\$760
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>351:940\$233</b>	<b>292:422\$239</b>	<b>264:693\$248</b>

Discriminação comparada da despesa:

	1920	1921	1922
Administração superior . . . . .	207\$675	169\$918	129\$628
»    geral . . . . .	3:823\$246	3:729\$708	3:430\$401
»    central . . . . .	192\$258	744\$461	210\$000
Trafego . . . . .	54:937\$760	58:996\$544	62:258\$232
Locomoção . . . . .	74:947\$135	99:063\$798	125:252\$350
Via permanente . . . . .	183:971\$871	164:605\$263	326:448\$453
<b>Total do custeio . . . . .</b>	<b>318:079\$945</b>	<b>327:309\$692</b>	<b>517:729\$064</b>
Quota de fiscalização. . . . .	377\$454	308\$833	235\$602
<b>Despesa total . . . . .</b>	<b>318:457\$399</b>	<b>327:618\$525</b>	<b>517:964\$666</b>

### TRAFEGO

Em 1922 circularam 1.925 trens que percorreram 151.447 kilometros, assim discriminados:

Trens	Numero	Percorso
De passageiros. . . . .	6	337
Mixtos . . . . .	507	49.599
De cargas . . . . .	558	40.034
* lastro e outros não remunerados . . . . .	854	61.477
<b>Totaes . . . . .</b>	<b>1.925</b>	<b>151.447</b>

Transportes realizados no correr do anno:

Passageiros:

	Numero	Percurso
1ª classe . . . . .	7.542	379.959
2ª » . . . . .	20.182	925.578
<b>Total.</b> . . . . .	<b>27.724</b>	<b>1.305,537</b>
Animaes . . . . .	—	41.248
Bagagens e encomendas (toneladas) . . . . .	—	282.243
Mercadorias (idem) . . . . .	—	30.398.174
Telegrammas transmittidos. . . . .	—	7.173

Em relação ao anno de 1921, foram transportados, nesta estrada, em 1922, mais 109 passageiros de 1ª classe e menos 4.718 de 2ª classe, correspondentes, respectivamente, a mais 4.591 e menos 137.534 passageiros-kilometro. Quanto aos animaes houve um augmento de 8.955 cabeças. A tonelagem transportada em 1922, apresenta, em relação ao anno anterior, uma redução de 57<sup>t</sup>,630 em bagagens e encomendas e de 11.395<sup>t</sup>,444 em mercadorias, com uma diminuição de renda, respectivamente, de 1:530\$033 e 25:342\$503.

As mercadorias transportadas em 1922, constam da seguinte discriminação:

	Toneladas
Madeiras . . . . .	21.385,776
Milho. . . . .	844,027
Assucar . . . . .	795,649
Sal . . . . .	586,300
Tijolos e telhas . . . . .	501,413
Café . . . . .	435,781
Farinha de trigo ou de milho . . . . .	404,218
Cerveja . . . . .	398,979
Ferragens . . . . .	271,883
Feijão . . . . .	179,228
Machinas diversas . . . . .	172,445
Arroz . . . . .	172,298
Kerosene . . . . .	157,804
Aguardente . . . . .	152,938
Arame farpado. . . . .	146,907
Fumo. . . . .	106,773
Tecidos do paiz . . . . .	102,595
Algodão . . . . .	100,645
Batatas . . . . .	81,372
Vinho nacional. . . . .	67,027
Xarque . . . . .	38,559
Couros curtidos . . . . .	9,988
Matte. . . . .	6,301
Diversas. . . . .	3.278.268
<b>Total . . . . .</b>	<b>30.398\$174</b>

*Horarios* — Entraram em vigor, em 2 de setembro, os horarios approv dos por portaria de 24 de agosto de 1922.

*Imposto de transporte* — Rendeu a importancia de 14:114\$750, da qual se deduziram 4 % em favor da Companhia, sendo recolhido aos cofres publicos o saldo de 13:550\$160.

*Taxa de viação* — Foram arrecadados 10:024\$700, sendo recolhidos 9:623\$712, deduzidos os 4 % que cabem á Companhia.

*Taxas adicionais* — Produziram, em 1922, 39:273\$080, ficando em poder da Companhia 8:621\$880, em virtude do determinado na portaria de 5 de setembro de 1922. Durante o anno não houve despesas por conta destas taxas.



## LOCOMOÇÃO

Durante o anno entrou em circulação neste ramal o material de transporte abaixo discriminado :

Carros de passageiros de 1ª classe . . . . .	2
» » » » 2ª » . . . . .	3
Vagões de bagagem e correio. . . . .	2
» cobertos, de 28 toneladas. . . . .	9
» para animaes, de 28 toneladas . . . . .	5
» plataformas, de 31 toneladas . . . . .	12

A tracção continúa a ser feita com o material pertencente à linha Itararé-Uruguay.

## VIA PERMANENTE

Os trabalhos de conservação ordinaria da linha, no anno de 1922, constam da relação abaixo :

Lastro de terra (metros cubicos). . . . .	11.371
» » pedra (idem) . . . . .	614
Nivelamento (metros lineares) . . . . .	46.898
Repregação (idem) . . . . .	18.400
Valletas abertas (idem) . . . . .	7.540
» desobstruidas (idem) . . . . .	10.420
Capina (metros cubicos) . . . . .	178.424
Roçada (idem) . . . . .	120.523

Material substituido :

Dormentes . . . . .	19.884
Chapas de junção . . . . .	110
Grampos . . . . .	85
Parafusos. . . . .	365
Tirafundos . . . . .	34 332
Postes telegraphicos . . . . .	7

## CONSTRUCÇÃO

Segundo o contracto firmado com a Companhia Estrada de Ferro S Paulo-Rio Grande em virtude do decreto n. 12.491, de 31 de maio de 1917, terminou, em 7 de junho de 1922, o prazo dentro do qual os trabalhos de construcção deste ramal deveriam ser pagos pela União, a titulo de adiantamento. Naquella data a Companhia deveria ter reembolsado o Governo (o que não fez) de tudo quanto este houvesse despendido, cabendo-lhe, além disso, continuar os serviços por sua propria conta.

Em vez disso a Companhia pediu prorogação de prazo, que ainda lhe não foi concedida.

Durante o anno de 1922 estiveram em construcção 40<sup>km</sup>,500, dos quaes 23<sup>km</sup>,483 de Colonia Mineira a Quatiguá (em condições de sercm cntrcgues ao trafego), 11<sup>km</sup>,145, de Quatiguá a Saltinho (com a linha assentada) e mais 5<sup>km</sup>,866 com o serviço de terraplenagem atacado.

O cubo do material excavado elevou-se a 81.979,473, sendo :

Terra (metros cubicos) . . . . .	49.839,260
Molledo (idem) . . . . .	2.459,657
Chisto (idem) . . . . .	14.285,004
Pedra solta (idem) . . . . .	10.418,618
Rocha (idem) . . . . .	13.975,934

Construíram-se as seguintes obras de arte correntes : 40 boeiros abertos, oito boeiros capeados simples, um duplo e tres passagens de nível.

Ficaram concluídas a estação de Quatiguá, no kilometro 122,655, e as casas de turmas dos kilometros 106,116, 125 e 134.

Esses edificios são de madeira, de accôrdo com os typos approvados.

Fez-se o assentamento da linha, a partir da estação de Colonia Mineira, cm 34<sup>km</sup>,992, sendo utilizados os trilhos velhos retirados da linha da Estrada de Ferro Paraná e pertencente ao Governo. Assentaram-se mais 420<sup>m</sup>,00 de desvios e um triangulo de reversão junto á estação de Quatiguá. Collocaram-se as caixas d'agua dessa estação e do kilometro 103, sendo que esta ultima é abastecida por meio de gravidade ; fez-se o assentamento de 29<sup>km</sup>,556 de cercas.

Foram effectuadas as medições finaes dos trechos que vão do kilometro 60 ao 80 e deste ao kilometro 102,500 ; organizando-se as folhas de accrescimento de preço, de conformidade com o aviso n. 133, de 6 de outubro de 1922.

Os trabalhos realizados durante o anno importaram em 1.311:809\$331, assim discriminados:

Trabalhos preparatorios . . . . .	9:757\$780
Estudos definitivos e locação . . . . .	5:150\$647
Excavação e terraplenagem . . . . .	338:735\$128
Obras de arte correntes . . . . .	146:498\$056
Transportes por meios ordinarios . . . . .	25:115\$318
Edificios e dependencias . . . . .	97:245\$633
Via permanente . . . . .	327:301\$877
Desapropriações . . . . .	24:464\$127
Saldo da medição final do trecho entre os kilometros 60 e 80 e respectivo accrescimento de 10:410\$961 . . . . .	125:298\$389
Idem da medição final do trecho entre os kilometros 80 e 102,500 e respectivo accrescimento de 22:464\$ . . . . .	212:232\$376
Total . . . . .	1.311:809\$331

O custo total do primeiro destes trechos elevou-se a 872:362\$627 e o do segundo a 1.488:815\$236, de accôrdo com as respectivas medições finaes, ou a um total de 2.361:177\$863 em todo o trecho de 42<sup>k</sup>,500, o que dá para o custo médio kilometrico 55:557\$126, exclusive trilhos e accessorios, bem como o material de tracção e de transporte.

Desde o inicio a despesa total verificada elevou-se a 5 100:863\$617, abrangendo os seguintes trabalhos:

Exploração e locação . . . . .	130:959\$817
Roçada, limpa e destocamento . . . . .	126:024\$677
Excavação com transportes . . . . .	2.619:194\$168
Obras de arte correntes . . . . .	642:287\$414
Edificios . . . . .	384:505\$513
Via permanente . . . . .	835:887\$136
Desapropriações . . . . .	24:464\$127
Medição final do trecho entre os kilometros 60 e 102,500 . . . . .	337:530\$765
Total . . . . .	5.100:863\$617

8ª — Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy (R. G. do Sul)

(GREAT SOUTHERN)

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . Kilometros  
175,597

Resultados financeiros dos tres ultimos annos :

	1920	1921	1922
Receita . . . . .	405:383\$475	442:263\$473	445:614\$974
Despesa. . . . .	488:043\$747	542:055\$089	501:315\$029
<i>Deficit.</i> . . . .	82:660\$272	99:801\$616	55:700\$055
Coefficiente de trafego . . . . .	120,39	122,57	112,50

Segundo se deduz dos quadros seguintes, apesar do excepcional augmento de transportes por conta do Governo Federal (consequencia da construcção de quartéis para o exercito) a receita geral permaneceu sensivelmente estavel; donde se conclue que teria decido sensivelmente si não fôra aquella circumstancia accidental. Realmente, os transportes por conta da União produziram mais 66:023\$778 de que em 1921, ao passo que a receita geral apresenta um acrescimo de apenas 3:351\$501.

Assim, não obstante o augmento de tarifas facultado em setembro de 1922, a redução do *deficit* (44:101\$561) foi principalmente devida á redução de despesas, ou melhor, ao adiamento de algumas dellas, visto o máo estado de conservação da estrada.

A despesa apresenta uma redução de 40:750\$030, comparada com a de 1921.

Discriminação comparada da receita :

	1920	1921	1922
Passageiros. . . . .	107:836\$850	106:781\$320	117:927\$260
Bagagens e encomendas . . . . .	11:919\$340	12:339\$810	13:130\$200
Animaes. . . . .	21:456\$240	9:039\$900	19:785\$600
Mereadorias. . . . .	167:804\$080	219:399\$240	184:453\$110
Telegrapho . . . . .	741\$160	704\$744	992\$480
Aluguel de trens e vehiculos . . . . .	6:859\$500	2:562\$400	2:222\$800
Conta do Governo. . . . .	9:672\$077	9:695\$052	75:718\$830
Diversas e eventuaes. . . . .	79:904\$228	81:741\$007	31:384\$694
<b>Totaes.</b> . . . .	<b>405:383\$475</b>	<b>442:263\$473</b>	<b>445:714\$974</b>

Discriminação comparada da despesa:

Administração . . . . .	53:589\$429	72:458\$749	87:334\$077
Trafego . . . . .	82:432\$070	70:632\$780	55:504\$313
Locomoção . . . . .	232:280\$682	227:903\$643	217:582\$882
Via permanente. . . . .	97:248\$047	121:060\$746	93:051\$042
Telegrapho . . . . .	8:987\$525	9:543\$371	10:042\$813
Serviço commercial . . . . .	4:717\$590	24:356\$030	26:924\$390
Agencia no Rio de Janeiro . . . . .	8:788\$404	16:099\$770	10:875\$512
<b>Totaes.</b> . . . .	<b>488:043\$747</b>	<b>542:065\$089</b>	<b>511:315\$029</b>

TRAFEGO

Em 1922 circularam 1.189 trens que percorreram 84.817 kilometros, a saber :

	Numero	Percorrido
Trens de passageiros . . . . .	2	151
» mixtos . . . . .	624	54.775
» de cargas. . . . .	263	15.207
» » gado . . . . .	132	1.453
» » lastro . . . . .	168	13.231
<b>Totaes.</b> . . . .	<b>1.189</b>	<b>84.817</b>

Transportes realizados durante o anno :

Passageiros :		Numero	Percurso
1ª classe. . . . .		10.925	654.024
2ª » . . . . .		10.284	544.213
Total . . . . .		21.209	1.198.237
Animaes . . . . .		13.547	612.917
		Toneladas	Tons.-kilm.
Bagagens e encomendas. . . . .		199,073	14.829
Mercadorias . . . . .		24.773,210	2.000.523

Nos totaes acima estão incluídos os transportes realizados por conta do Governo para os trabalhos de construção de quarteis nas cidades de Uruguayana, Itaqui e S. Borja, a saber :

Passageiros :		Numero	Percurso
1ª classe. . . . .		1.084	83.366
2ª » . . . . .		1.423	127.442
Total . . . . .		2.507	210.808
Animaes . . . . .		63	7.307
		Toneladas	Tons.-kilm.
Bagagens e encomendas. . . . .		23,602	2.412
Mercadorias. . . . .		10.615,792	669.323

Telegrammas transmittidos durante o anno :

	Numero	Palavras
Em serviço particular . . . . .	219	3.533
Por conta do Governo Federal . . . . .	5	188
Em serviço da estrada. . . . .	3.912	87.123
Total . . . . .	4.136	90.844

*Tarifas* — Em 1 de setembro de 1922 entraram em vigor as tarifas aprovadas por portaria ministerial de 21 de julho do mesmo anno.

*Horarios* — Não soffreram alteração os horarios em vigor.

LOCOMOÇÃO

As locomotivas realizaram o percurso total de 105.153 kilometros, sendo:

Locomotivas em serviço do trafego (kilometros). . . . .	71.586
» » » » lastro (idem). . . . .	13.231
» » manobras (idem) . . . . .	20.336
Total. . . . .	105.153

Material rodante existente em 31 de dezembro de 1922 :

Locomotivas . . . . .	10
Carros de 1ª classe . . . . .	3
Carros de 2ª classe . . . . .	4
Carros mixtos. . . . .	3
Vagões de corrcio e bagagem. . . . .	2
» » animaes . . . . .	21
» » mercadorias, fechados. . . . .	56
» » » abertos . . . . .	11
» plataformas . . . . .	10
» de lastro . . . . .	23

Material reparado durante o anno :

Locomotivas :

Grandes reparações. . . . .	5
Reparações parciaes . . . . .	2

Carros de passageiros :

Grandes reparações . . . . .	4
Reparações parciaes . . . . .	1

Vagões :

Grandes reparações. . . . .	10
Reparações parciaes . . . . .	9

Consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, em 1922 :

Lenha (metros cubicos). . . . .	12.177	106:176\$963
Oleo (kilogrammas) . . . . .	5.440	8:470\$110
Estopa (idem). . . . .	185,5	398\$186
		<hr/>
		115:045\$259

VIA PERMANENTE

Foi melhor attendida, em 1922, a conservação ordinaria da via permanente, cujo estado continúa, entretanto, a apresentar como necessidade principal a substituição de dormentes.

Durante o anno foram realizados os seguintes trabalhos:

Capina (metros lineares). . . . .	129.950
Desobstrucção de valletas (idem) . . . . .	24.897
Lastro (metros cubicos) . . . . .	5.729

Substituição de materiaes:

Dormentes . . . . .	2.958
Trilhos . . . . .	1
Grampos . . . . .	659
Talas de junccção . . . . .	22
Isoladores. . . . .	34
Fio telegraphico (kilos) . . . . .	50

Fizeram-se reparações nas estações de Quarahy, Itapitocay e Uruguayaua, além de ligeiros reparos nas estações de Touro Passo, Ibicuhy e Itaquy, assim como na casa de turma de Touro Passo.

Repararam-se os enrocamentos da ponte do kilometro 167 e do pontilhão do kilometro 157.

Afim de poder ser attendida a carga e descarga do material destinado á construcção de quarteis a cargo da Companhia Constructora de Santos, foi assentado em Itaquy, provisoriamente, um desvio com 300 metros de extensão.

Substituiu-se a torre de madeira da caixa d'agua do kilometro 40 por outra de ferro, e foram concertadas as bombas das caixas d'aguas dos kilometros 7, 98, 102, 119 e as das estações de Ibicuhy e Itaquy.

## LINHAS COLONIAES SUBVENCIONADAS E OUTRAS

### 1º — Estrada de Ferro de Barreiros a Sertãozinho (Pernambuco)

A concessão rege-se pelo contracto de 19 de abril de 1917 (decreto n. 12.309, de 6 de dezembro de 1916).

O concessionario Antonio Mendes Fernandes Ribeiro obrigou-se a concluir a estrada e entregal-a ao transitio publico dentro dos seguintes prazos :

O primeiro trecho, de 15.762 metros, cujos estudos foram approvados por decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913, até 23 de abril de 1918 ;

O segundo trecho, de 35.420 metros, cujos estudos foram approvados por decreto n. 12.307, de 6 de dezembro de 1916, até 23 de abril de 1920 ;

O trecho final até 23 de junho de 1921.

Depois de successivas prorogações do prazo para conclusão e entrega ao trafego do citado primeiro trecho (decretos ns. 12.807, de 9 de janeiro de 1918 ; 13.525, de 26 de março de 1919 ; 13.928, de 17 de dezembro de 1919 ; 14.668, de 14 de fevereiro de 1921 e 14.849, de 31 de maio de 1921), o concessionario requereu em 1 de outubro de 1921, autorização para «sustar os trabalhos de construcção, até que a situação financeira do paiz de todo se normalize», tendo o ministro da Viação, por acto de 13 de novembro de 1922, mandado aguardar a revisão do contracto da Companhia Great Western para se resolver.

### 2º — Estrada de Ferro Funilense (S. Paulo)

Por contracto firmado *ex-vi* do decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, foi concedida a subvencção de 15.000\$ por kilometro para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense (de propriedade do Estado de S. Paulo), da estação de Arthur Nogueira até a margem do rio Mogy-Guassú.

Nesse contracto (clausula VI) se estipulou que a restituicção das quantias pagas a titulo de subvencção se faria na razão da renda liquida de toda a Estrada e começaria a ser contada a partir da data em que toda a linha ferrea tivesse sido entregue ao trafego publico, e por prestações annuaes.

Desde novembro de 1913 foi inaugurado o ultimo trecho do prolongamento, porém só a partir de 1919 a estrada entrou no regimen de saldos, apurando-se as seguintes rendas liquidas desde aquelle anno :

1919 . . . . .	18:187\$808
1920 . . . . .	49:659\$377
1921 . . . . .	206:259\$962

Estas importancias não foram, entretanto, restituídas á União, apesar de reclamadas do Estado de S. Paulo, entre outras, pelo aviso ministerial n. 62, de 31 de março de 1923, sem falar das providencias directas da 3ª fiscalizaçção desta Inspectoria.

A's quantias acima vem se juntar o saldo apurado em 1922 (208:729\$805), conforme a seguinte demonstração :

Receita . . . . .	778:909\$963
Despesa . . . . .	570:180\$158
Saldo . . . . .	208:729\$805

Eleva-se assim a 482:836\$952 a quantia devida á Fazenda Nacional para amortizaçção da divida total de 630:000\$000.

### 3º — Estrada de Ferro do Jacuhy (Rio Grande do Sul)

Esta estrada originou-se de uma concessão municipal da Intendencia de S. Jeronymo.

Do termo do contracto correspondente (27 de setembro de 1916) se vê que a alludida concessão teve especialmente em mira o transporte dos productos carboniferos a serem extrahidos dos terrenos que a concessionaria, -- Companhia Carbonifera do Jacuhy, havia arrendado na chamada Fazenda do Leão.

Não tinha, portanto, esta estrada municipal o cunho de *via publica*, cujo caracteristico é a obrigatoria igualdade de tratamento em relação aos que della se queiram servir.

Mais tarde passou a concessão para a Companhia Minas de Carvão do Jacuhy, á qual se associou em certa época a União Federal, mediante a subscrição de 1.500:000\$, parte em dinheiro, parte em embarcações.

Finalmente, tendo resolvido retirar-se da associação, compareceu a União, para tal fim, ás assembléas geraes realizadas nesta capital em 24 e 29 de dezembro de 1919, onde ficou, tambem resolvido que ella assumiria a responsabilidade da divida da Companhia para com o Banco do Brasil, (3.116:190\$140) recebendo desta a estrada mediante escriptura da dação, que foi, de facto, firmada em 28 de setembro de 1920.

Eis aqui como veio a União a ficar possuidora de uma via-ferrea municipal, caracterizada, pelo acto de concessão, como linha de serviço das minas do Jacuhy e não como destinada ao serviço do publico.

Subordinada então a Estrada a esta Inspectoria, aquelle caracter especial e as promessas feitas quanto ao seu arrendamento á propria Companhia de Carvão do Jacuhy provocaram da parte desta repartição os commentarios que finalmente decidiram o Governo a passar aquella sua nova propriedade para o Ministerio da Agricultura e Industria.

Tal deliberação fol tomada por aviso n. 69 de 23 de junho de 1922.

Os alludidos commentarios foram expressos no officio 437 S, de 6 de junho de 1922, que se encerra com as seguintes palavras :

«Ao terminar, peço permissão para insistir sobre o thema que já tive a honra de expôr a V. Ex.

E é que a Estrada de Ferro, de que se trata, só ficaria bem nesta Inspectoria si considerada de caracter geral; devendo, na hypothese contraria, passar ao Ministerio da Agricultura. Relembro a conveniencia de serem ouvidos os juristas do Governo sobre — questão de direitos, suscitada pela municipalidade de S. Jeronymo.»

A Estrada, que continúa gerida pela Companhia Minas de Carvão do Jacuhy, sem contracto que regule esta situação, tem em trafego 50<sup>h<sup>m</sup></sup>, 103 na linha tronco (S. Jeronymo ás Minas do Leão) e 6<sup>h<sup>m</sup></sup>, 200 no ramal de Butiá.

Os trilhos são velhos e foram aproveitados dos retirados de outras vias-ferreas; a construcção não está concluida, sendo provisorias as obras de arte, em sua quasi totalidade.

As locomotivas que trafegam na linha pertencem ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul.

RIO DE JANEIRO  
IMPRESA NACIONAL  
1925







12449-48

385.0981

B823

Brasil. Departamento Nac. de estra-

12449-48

385.0981

B823

P. Brasil. Departamento Nac. de estra-  
AUTOR  
das de ferro

TITULO

Relatório - 1922

Devolver em

NOME DO LEITOR

12449-48

385.0981

B823

Brasil.

