

Agradecido n.º para.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Eng. Chefe - Contador "L."



RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS DA

ESTRADA DE FERRO DE GOIAZ

REFERENTE AO

A NO DE 1939

APRESENTADO AO SR.

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

PELO

ENG. JOSÉ GAYOSO NEVES
DIRETOR

Araguari, Minas
OFS. GRÁFICAS DA E. F. DE GOIAZ
1940

385.028/71
G 615



LIBRARY OF THE
BUREAU OF THE
CENSUS

15471 5 12 48



CORPO TÉCNICO-ADMINISTRATIVO

(31-12-939)

DIRETORIA — Engenheiro José Gayoso Neves

Secretaria — José Bittencourt

Contabilidade — Herminio de Souza Pinto

Pessoal—João Ribeiro Netto

Almoxarifado—José Saraiva de Medeiros Paes

Tesouraria—Alvaro Lourenço de Souza

Pagadoria—João Gomide Castanheira

Tipografia—Aureliano do Carmo

TRAFEGO — Engenheiro Derval Alves de Castro

Escritório—Eugenio Passos

Inspetoria do Movimento—Otto Tormin

Inspetoria da Iluminação e Telégrafo—Guilherme Leopoldo Frey

Secção de Reclamações—Olavo Arruda Leite

LOCOMOÇÃO — Engenheiro Lauro Freire

Escritório—Antonio Nogueira

Oficinas—Antonio Leonardo Kale

Tração—Alberto Felipe Puga Ramos

Depósito de Ipameri—Noel Carvalho de Andrade

LINHA — Engenheiro Raul Gonçalves

Escritório—Alvaro Abranches

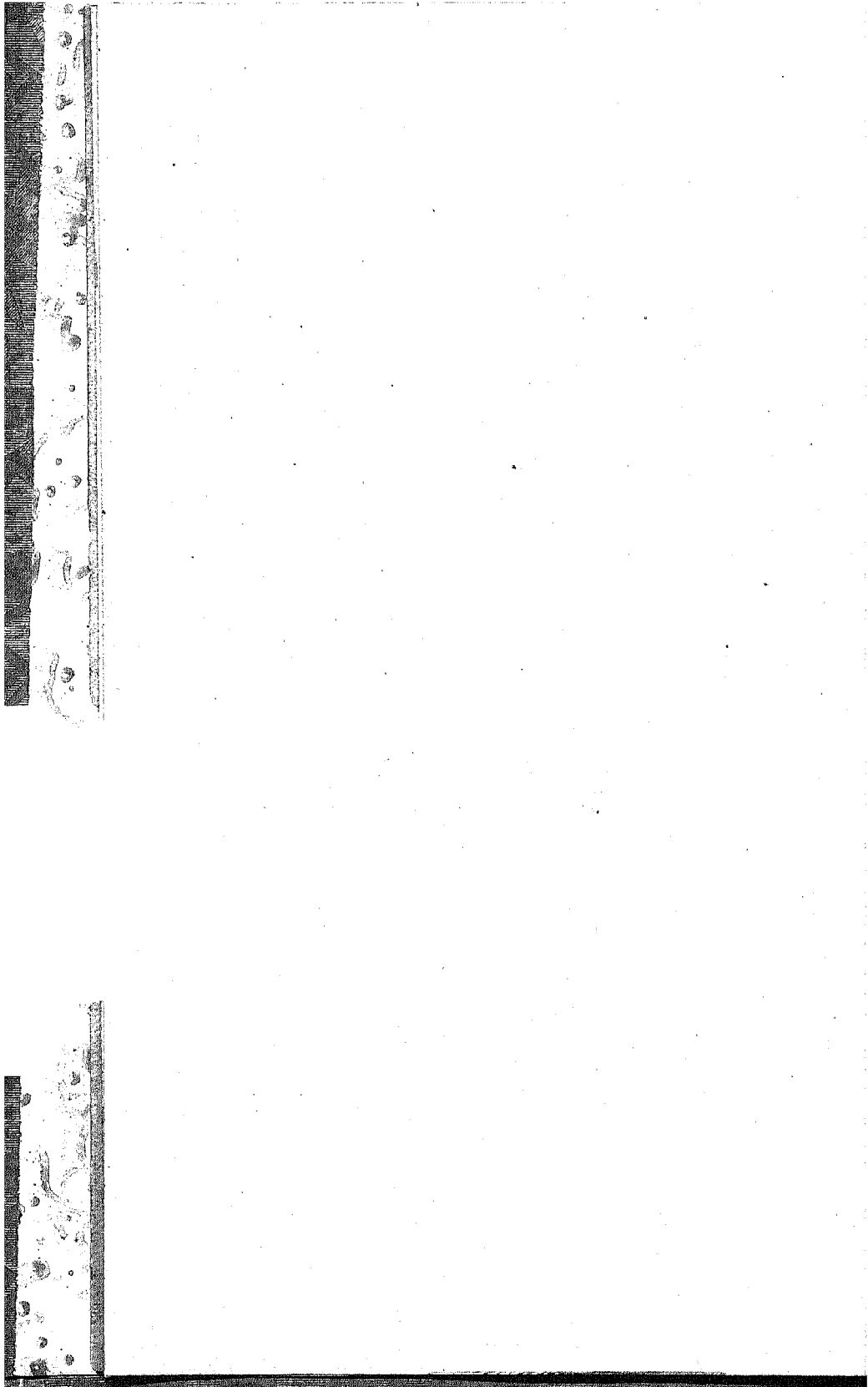
Obras Novas — Engenheiro Pedro Coutinho

Sala Técnica—Bacharel Alvaro Sergio Pacca

CONSTRUÇÃO — Engenheiro Carlitos Murranghello

Sala Técnica—Orlando Motta

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



SUMÁRIO

	PÁGINAS
<i>Introdução</i>	<i>I a VIII</i>
I DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO	1 a 53
<i>Extensões</i>	<i>3</i>
<i>Movimento financeiro</i>	<i>4 a 6</i>
<i>Resumo do movimento financeiro</i>	<i>6</i>
<i>Inventário dos bens patrimoniais a cargo da Estrada</i>	<i>8</i>
<i>Demonstração da receita geral</i>	<i>9</i>
<i>Balancetes da receita industrial e despesa de custeio</i>	<i>11 a 13</i>
<i>Resultados financeiros do Tráfego</i>	<i>16 e 17</i>
<i>Almoxarifado</i>	<i>26 a 28</i>
<i>Secretaria</i>	<i>29 a 32</i>
<i>Contabilidade</i>	<i>33 e 34</i>
<i>Secção Regional do Pessoal</i>	<i>35 a 37</i>
<i>Tesouraria</i>	<i>38 a 46</i>
<i>Balancete demonstrativo do movimento geral da Tesouraria</i>	<i>39 a 45</i>
<i>Biblioteca</i>	<i>47</i>
<i>Balancete da despesa da I Divisão</i>	<i>49 a 51</i>
<i>Balancete geral da despesa da Estrada</i>	<i>52 e 53</i>
II DIVISÃO — TRÁFEGO	55 a 73
<i>Balancete da despesa</i>	<i>69 a 73</i>
III DIVISÃO — LOCOMOÇÃO	75 a 105
<i>Oficinas</i>	<i>87 a 89</i>
<i>Tração</i>	<i>90 a 97</i>
<i>Balancete da despesa</i>	<i>99 a 105</i>
IV DIVISÃO — LINHA	107 a 139
<i>Obras do plano quinquenal</i>	<i>120 a 124</i>
<i>Balancetes da despesa</i>	<i>125 a 139</i>
V DIVISÃO — CONSTRUÇÃO	141 a 151
<i>Balancete da despesa</i>	<i>149 a 151</i>



ILMO. SNR. DR. JOAQUIM LICINIO DE SOUZA ALMEIDA

M. D. Inspetor Federal das Estradas

Em obediência às disposições regulamentares em vigor, tenho a honra de relatar-vos os trabalhos executados, os resultados industriais alcançados e as demais ocorrências verificadas na Estrada de Ferro de Goiás, durante o ano de 1939.

Ao fazê-lo, cabe-me, com satisfação, declarar-vos que os serviços da Estrada naquele ano, como anteriormente, se processaram em perfeita ordem, graças ao espírito de disciplina e cooperação com que se portaram os serventuários subordinados a esta Diretoria.

Cabe-me também exprimir-vos sinceros agradecimentos pelo honroso acatamento que vos dignastes dispensar à minha administração e a inestimável colaboração que me prestaram todos os órgãos dessa Inspetoria.

* *

Em toda a região servida por esta Estrada, a lavoura ficou seriamente sacrificada em 1939 pela escassez das chuvas na época propícia.

Esse fato veio refletir-se sensivelmente na economia da Estrada de Ferro de Goiás, afetando mesmo os produtos de maior influência na sua renda, como o arroz e o café, cujos transportes acusaram uma baixa na arrecadação de mais de 60% no primeiro caso e de mais de 40% no segundo.

Constatarem-se, outrossim, em 1939, os primeiros efeitos da concorrência rodoviária já prevista por esta Diretoria, conforme foi mencionado, ao ser proposto o serviço rodoviário de cooperação, hoje em vias de ser instalado.

Simultaneamente operou-se o acréscimo de despesa resultante da reclassificação dos funcionários e da ampliação do quadro de extranumerários, além da elevação constante do preço de diversos materiais.

Entretanto, mesmo em tão desfavoráveis circunstâncias, manteve-se a Estrada no regime de saldo industrial, o que consigno com grande prazer.

* *

Em 1939, a *renda industrial* própria foi de 5.370.745\$800 e a