

Py. 2.711/38

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS
INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS



RELATORIO

DOS SERVIÇOS DA

ESTRADA DE FERRO DE GOYAZ

REFERENTE AO

ANNO DE 1937

APRESENTADO AO SNR.

INSPECTOR FEDERAL DAS ESTRADAS

PELO

ENG. JOSÉ GAYOSO NEVES

DIRECTOR

Araguary — Minas
OFFS. GRAPHICAS DA E. F. DE GOYAZ

1938

reaminhado com o of. 67, de 14.3.38, da Estrada F. Goyaz. Araguari.

15469 5 12 48

CORPO TECHNICO-ADMINISTRATIVO

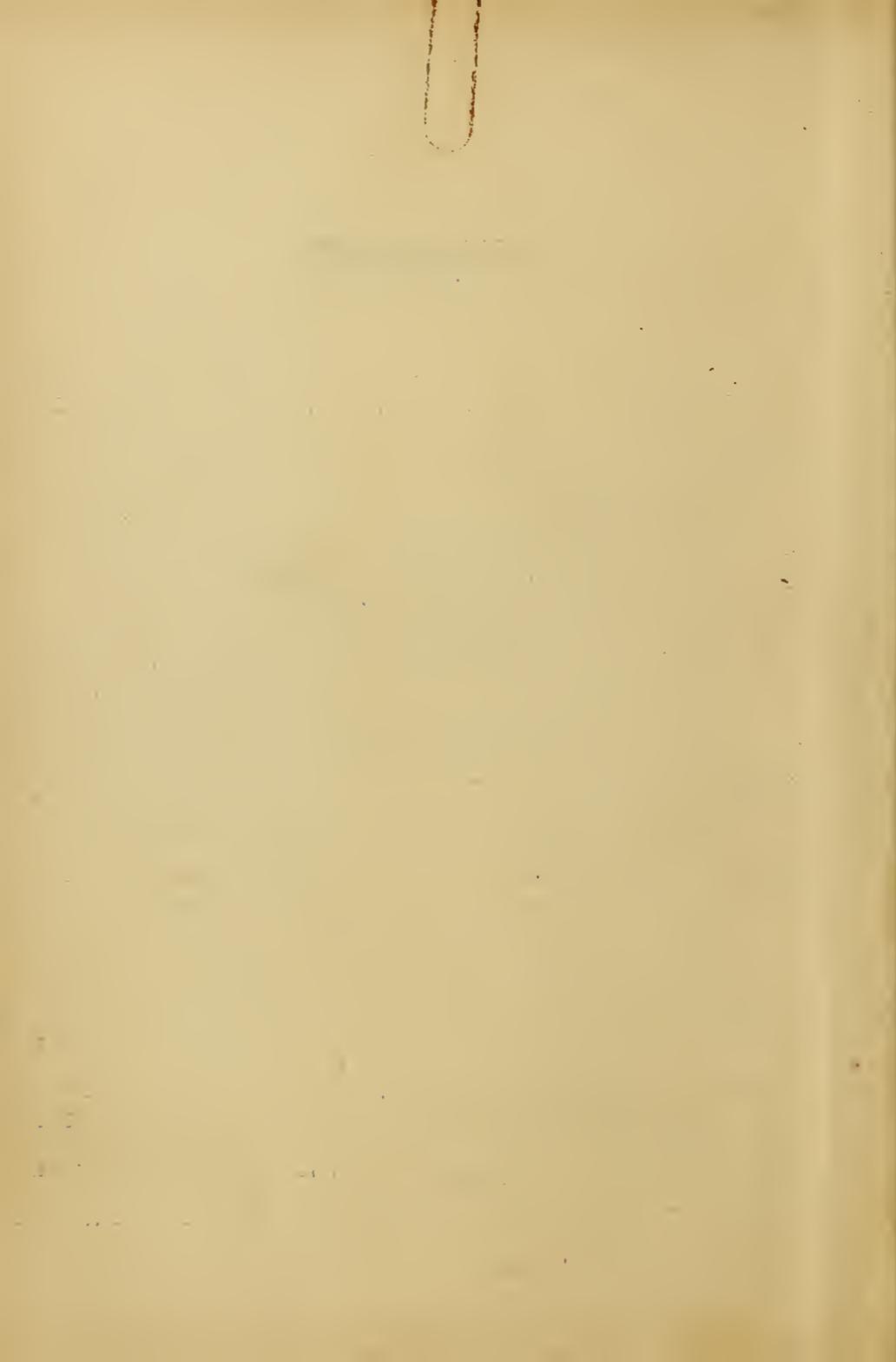
EM

31 de dezembro de 1937

- DIRECTORIA — Engenheiro José Gayoso Neves
Secretaria — Gentil Santos
Contabilidade — Herminio de Sousa Pinto
Almoxarifado — José Saraiva de Medeiros Paes
Thesouraria — Alvaro Lourenço de Sousa
Typographia — Aureliano do Carmo
- TRAFEGO — Engenheiro Derval Alves de Castro
Escriptorio — Eugenio Passos
Inspectoria do Movimento — Otto Tormin
Inspectoria de Illuminação e Telegrapho — Guilherme Leopoldo Frey
Inspectoria do Trafego — Olavo Arruda Leite
Reclamações — Olavo Arruda Leite
- LOCOMOÇÃO — Engenheiro José Gayoso Neves
Escriptorio — Antonio Nogueira
Officinas — Antonio Leonardo Kale
Tracção — Alberto Felipe Puga Ramos
Deposito — Noel Carvalho de Andrade
- LINHA — Engenheiro Wenefredo Bacellar Portella
Escriptorio — Alvaro Abranches
Sala Technica — Bacharel Alvaro Sergio Pacca
- CONSTRUCÇÃO — Engenheiro Wenefredo Bacellar Portella
Engenheiro Auxiliar — Raul Gonçalves
Escriptorio — João de Moraes Cidade
Sala Technica — Orlando Motta
- Chefia a Contadoria Seccional junto á Estrada de Ferro de Goyaz, o sr. Olivério Fernandes Borges.

SUMMARIO

	PAGINAS
Introdução.....	I a VI
I DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO.....	1 a 35
Extensões.....	3
Movimento financeiro.....	4 e 5
Resumo do movimento financeiro.....	6
Inventario dos bens patrimoniaes a cargo da Estrada.....	7
Demonstração da receita geral.....	8
Balancetes da receita industrial e despesa de custeio.....	11 a 13
Resultados financeiros do Trafego.....	16 e 17
Almoxarifado.....	27 a 29
Balancete da despesa.....	30 e 31
Balancete geral da despesa da Estrada.....	33 a 35
II DIVISÃO — TRAFEGO.....	37 a 53
Balancete da despesa.....	51 a 53
III DIVISÃO — LOCOMOÇÃO.....	55 a 75
Officinas.....	63 a 65
Tracção.....	67 a 71
Balancete da despesa.....	73 a 75
IV DIVISÃO — LINHA.....	77 a 93
Balancete da despesa.....	87 a 93
V DIVISÃO — CONSTRUCÇÃO.....	95 a 103
Balancete da despesa.....	101 a 103
ACTOS OFFICIAES.....	105 a 110
ERRATA.....	111



ILLMO. SNR. DR. JOAQUIM LICINIO DE SOUZA E ALMEIDA

M. D. Inspector Federal das Estradas

Em obediencia ás disposições regulamentares em vigor, venho relatar-vos os trabalhos executados e as principaes occurrencias verificadas na Estrada de Ferro de Goyaz durante o anno de 1937.

Nomeado director desta mesma Estrada por decreto de 20 de julho, do Exmo. Snr. Presidente da Republica, assumi a 1º de agosto, nessa Inspectoria, o exercicio das respectivas funcções, transportando-me immediatamente para esta cidade.

Logo me apercebi do pujante desenvolvimento da região, da grande capacidade de transporte requerida á Estrada, sobretudo no sentido da exportação e consequentemente da inadiavel necessidade de seu efficaz aparelhamento; porisso solicitei a essa Inspectoria providencias sobre a abertura de um credito especial de 11.973:500\$000 destinado a attender em dois exercicios á recomposição da via permanente, ao indispensavel accrescimento do material rodante e de tracção e a outros melhoramentos, o que felizmente mereceu a attenção de vosso illustre antecessor e posteriormente do Exmo. Snr. Ministro da Viação e Obras Publicas que, em exposição de motivos de 9 de outubro de 1937, publicada no Diario Official de 14 do mesmo mez, pediu ao Exmo. Snr. Presidente da Republica a abertura do dito credito.

Os resultados que passo a consignar confirmam a minha alludida impressão, quer no que toca ao extraordinario progresso economico da Estrada, quer relativamente á necessidade do seu reaparelhamento. E, como a primeira conclusão de certo modo me anima a insistir em favor da segunda, peço me releveis iniciar o presente relatorio solicitando-vos a valiosa interferencia junto ao poder superior, para a solução final do processo de concessão do credito a que me tenho referido.

*
**

Os resultados economicos com que se encerrou o exercicio de 1937, são, como disse, excellentes.

A *renda industrial propria* elevou-se a 5.558:420\$700, de cuja importancia deduzida a *despesa total de custeio* de 3.890:121\$200, resulta o *saldo liquido* de 1.668:299\$500.

Obteve, pois, a Estrada, um saldo que supera de mais de mil contos o do anno anterior que, por sua vez, já fôra o maior até então registrado; alcançou outrosim um coefficiente de trafego de 69,98.

Alem da renda propria, arrecadou, a Estrada, 643:826\$400 de impostos, taxas e outras rendas para a União, bem como 3.683:847\$300 para terceiros, inclusive, em trafego mutuo, a Companhia Mogyana. Foi, assim, a *receita total* de 9.886:094\$400.

O custo da ton.-km. de peso util no trafego remunerado foi de \$195 e a respectiva receita foi de \$279, havendo, portanto, um saldo de \$084 por ton.-km. ou sejam \$039 mais do que no anno precedente.

É tambem interessante consignar que, com o saldo verificado em 1937, ficou coberto com um excesso de 1.037:408\$400 o deficit accumulado de exercicios anteriores desde o inicio da administração da União.

A despesa total realisada pelos cofres publicos com os serviços de trafego, construcção e aparelhamento da Estrada foi de 7.342:766\$900; a despesa total effectiva foi de 8.568:226\$300, correspondendo, a differença de 1.225:459\$400, á applicação de materiaes de stock.

Na despesa effectiva supra, estão incluidas, alem da já citada despesa de custeio (3.890:121\$200): a despesa de capital, na importancia de 4.398:641\$900; as accessorias, de serviços e encargos diversos, na importancia de 50:734\$200; a producção industrial e os serviços para particulares, na importancia de 228:729\$000.

Entre as despesas da conta de capital, devo assignalar, alem das obras em proseguimento no trecho em construcção Annapolis-Inhumas, a compra de uma locomotiva articulada Mallet 2-6-6-2, segunda da respectiva serie, no valor de 943:500\$000; a acquisição de 9 vagões fechados com 25 tons. de capacidade para mercadorias, no valor de 372:600\$000; a incorporação de 13 vagões fechados da mesma capacidade adquiridos no fim do anno de 1936; a acquisição de diversas machinas e ferramentas para as officinas.

Conforme communicações feitas no devido tempo pelo meu digno antecessor, occorreram nesta Estrada em 1937, dois factos lamentaveis: o roubo de valores transportados pelo thesoureiro effectivo Satyro Gonzaga de Sousa, na importancia de 537:280\$300 e o assassinato do engenheiro Jayme Tavares, do quadro da E. F. Bahia e Minas, servindo aqui como chefe da Via Permanente.

Ao assumir a direcção da Estrada já se achavam submettidos á consideração superior os processos sobre um e outro caso, razão pela qual só me cumpre aqui consignal-os, esclarecendo que a importancia citada está incluída na renda industrial arrecadada, continuando, por não haver ainda sido recolhida, debitada ao mesmo thesoureiro.

Peço porém que me permittais exprimir em rapidas palavras o pesar desta Directoria pelo desaparecimento do engenheiro Jayme Tavares, cuja passagem pela Estrada ficou assignalada por varios trabalhos, que bem attestam o seu valor profissional.

Alem da sua actuação nesta via-ferrea, o referido engenheiro prestou serviços ao paiz na Estrada de Ferro São Luiz-Therezina, na Inspectoria de Obras Contra as Seccas e como prefeito da capital do Estado do Maranhão, cuja remodelação realisou em grande parte.

*
**

Os trabalhos da I Divisão proseguiram em perfeita ordem; em face do grande accumulo de serviço e da exiguidade do pessoal tornou-se necessario, nos ultimos mezes do anno, quasi diariamente prorogar o expediente na Contabilidade, ás vezes até á meia noite.

Foi iniciada a reorganisação dos serviços de pessoal e de tomada de contas de accordo com as novas disposições em vigor.

Não foi possivel, por deficiencia do pessoal, iniciar a revisão do inventario dos bens patrimoniaes, como era desejo desta Directoria; entretanto foi encerrada em dia a respectiva escripta em 31 de dezembro e abertos em todas as divisões os lançamentos para 1938.

*
**

No Trafego, mau grado a relativa precariedade do estado da linha, a insufficiencia do material rodante para a epoca da safra e a exiguidade do pessoal, correram todos os trens de horario não havendo accidentes de vulto.

Como medida de segurança e conforme foi submettido a vossa homologação, julgou esta Directoria, necessario reduzir, a partir de dezembro, a velocidade dos trens de passageiros, que, a titulo provisório e daquella data em diante passaram a circular com a velocidade e o horario dos trens mixtos.

Nos ultimos mezes do anno occorreu um grande congestionamento de mercadorias, o que chegou a motivar innumeradas reclamações; diante da impossibilidade de augmentar repentinamente o numero de unidades de trafego, pareceu-me que só haveria uma solução— augmentar-lhes a utilização intensificando os serviços de carga e descarga. Por isso solicitei e obtive dessa Inspectoria autorisação para aproveitar o saldo então existente na verba de contractados, admittindo operarios provisionarios para os ditos serviços, o que surtiu felizmente o desejado effeito.

O movimento de passageiros cresceu sensivelmente em 1937; só no trafego remunerado houve um augmento de 14.137 passageiros correspondendo a um accrescimo de 275:831\$500 na respectiva renda, cujo total foi de 1.427:503\$600

A renda de passageiros attingiu 25,68% da renda total da Estrada. O volume total do transporte de mercadorias tambem cresceu sensivelmente excedendo, só no trafego remunerado, de 15.483,7 tons. o do anno anterior, ao que correspondeu um accrescimo de 617:392\$400, na respectiva receita. Esta foi de 2.721:417\$700, representando uma percentagem de 48,96% da renda total.

Durante o anno de 1937 correram 4.693 trens com um percurso total de 607.374 kms.; no trafego remunerado, houve 3.256 trens com um percurso de 507.138 kms. O numero médio de trens por dia foi 12,86, dos quaes 8,92 no trafego remunerado.

Relativamente a 1936, houve um accrescimo de 94 trens e de 56,400 kms. de percurso.

O percurso total de vehiculos tambem cresceu de 467.279 kms., elevando-se, pois, a 3.055.862 kms.

Foi dada a maxima attenção ás reclamações por faltas e avariãs, sendo pagas as indemnizações correspondentes a todos os processos legalizados até o encerramento do exercicio.

O serviço de Telegrapho correu normalmente, embora se resinta da necessidade de melhor aparelhamento o que deverá ser iniciado no corrente anno.

*
**

Na Locomoção, alem dos trabalhos ordinarios de reparação, conservação e produção industrial, procedeu-se á montagem de mais uma locomotiva articulada e de vinte e dois vagões fechados para mercadorias, sendo treze no começo e nove no fim do anno.

Os serviços de montagem da locomotiva articulada foram realizados em menos de quinze dias, o que bem attesta a capacidade e dedicação do pessoal dos mesmos incumbido.

Estão sendo, outrosim, construidos dois carros de passageiros, dos quaes um de 1ª e um de 2ª classe, estando aquelle bastante adiantado.

Realisaram-se durante o anno 10 reparações geraes, 2 reparações médias e 181 reparações correntes nas diversas locomotivas; nos vehiculos, 22 reparações geraes, 9 médias e 415 correntes.

As officinas tiveram o seu patrimonio enriquecido com algumas machinas como sejam: uma thesoura puncção permittindo cortar e furar chapas de ferro até 3/4 de pollegada, um compressor de ar, uma machina de soldar, dois macacos hydraulicos e diversas ferramentas.

Como se vê, vae gradualmente melhorando a aparelhagem das officinas, o mesmo não se podendo, entretanto, dizer da respectiva installação. O assumpto está sendo estudado com a devida attenção

por esta Directoria, que muito deseja solucionar-o satisfactoriamente.

Os serviços de tracção vem-se resentindo sensivelmente da falta de pessoal, sendo mesmo o quadro de machinistas um dos mais reduzidos e o-mais desfalcado da Estrada.

Mesmo assim, foram attendidas as requisições do Trafego, realisando, as locomotivas, um percurso total de 820.857 kms., superior de 74.625 ao de 1936.

O consumo de lenha por 100 locomotivas-km. foi de 6,5 metros cubicos, approximadamente o mesmo dos annos anteriores, e que representa resultado bastante satisfactorio; o respectivo custo subiu em face da elevação do preço acquisitivo da lenha.

O consumo de oleo por 1.000 locomotivas-km. ainda baixou um pouco em relação a 1936, subindo, entretanto, ligeiramente no anno de 1937 o respectivo custo, sendo os resultados os seguintes: consumo 14,023 litros, custo 27\$134.

*
**

Na Linha correram em ordem os serviços de conservação, embora lutando a Divisão com difficuldades na aquisição de dormentes; por ser o trecho de maiores declividades, concentraram-se, dentro do possivel, os maiores cuidados na serra entre Ararapira e E. Bethout.

Alem da exiguidade da respectiva verba, notou-se, talvez pela grande offerta de trabalho braçal na lavoura, pouco interesse no fornecimento de dormentes pelos particulares; essa circumstancia, allia-da á deficiencia do pessoal da Divisão, vem creando para a via permanente uma situação de precariedade sobre a qual não é demasia-do insistir.

Durante o anno foram substituidos apenas 31.830 dormentes comuns e 436 especiaes na extensão de 401,557 kms. correspondentes ao trecho a cargo da 4ª Divisão (o trecho Leopoldo de Bulhões, recentemente inaugurado ainda está sob a conserva da 5ª Divisão — Construcção).

Ora, tomando-se a taxa média de 1,5 dormentes por metro, tem-se para a extensão de 400 kms., 600.000 dormentes, correspondendo, pois, a substituição effectuada, a pouco mais de 5% do total.

Calcula-se em cerca de 250.000 o numero de dormentes necessitando substituição, o que ao preço médio de 6\$000 exige um credito de 1.500:000\$000 somente para a aquisição desse material.

E' uma das principaes justificativas da necessidade do credito especial para a remodelação da Estrada, a que me tenho referido.

Os demais serviços da IV Divisão marcharam normalmente, apesar das dificuldades já citadas.

*
**

Na V Divisão — Construção e aparelhamento — proseguiram os trabalhos do prolongamento além de Annapolis, onde foi produzido um volume total de excavação de 90.600 m³, dos quaes 12.730 em rocha; foram construídos 19 boeiros, assentados 3 kilometros de linha com lastro de pedra, atacado o edificio da residencia e de um deposito em Annapolis, etc.

Foi mantida, por falta de dotação propria, a conservação no trecho já inaugurado de Leopoldo de Bulhões a Annapolis.

Continuou a construção da nova Estação de Catalão, que se acha quasi concluida.

Proseguiram tambem os estudos do prolongamento, tendo a exploração attingido o km. 48 do traçado Annapolis-Inhumas.

*
**

Os quadros e detalhes a seguir, relativos a cada Divisão, completam o presente relatorio.

Saúde e fraternidade

José Gayoso Neves

Director

Araguary, 31/1/1938

I DIVISÃO – ADMINISTRAÇÃO

ESTRADA DE FERRO DE GOYAZ

EXTENSÕES

A) EM TRAFEGO em 31 de dezembro 1937 :

Discriminação	Kms.	Estações extremas
(*) Linha principal.....	392,409	Araguary e Annapolis
Ramal de Catalão.....	46,020	Goyandira e Ouvidor
Total.	438,429	
Linhas de serviço e desvios.....	16,548	

(*) Inclusive 53,419 kms. de Leopoldo de Bulhões a Annapolis, cuja conservação se acha a cargo da Secção de Construcção.

Não tendo havido durante o anno de 1937 inauguração de novo trecho, nem interrupção do trafego, a extensão média em trafego é a mesma acima indicada.

B) EM CONSTRUCÇÃO em 31 de dezembro de 1937 :

Discriminação	I	II	III	IV
	Com trilhos assentados	Com leito prompto	Com leito em preparação.	Estudados
	kms.	kms.	kms.	kms.
Linha principal.....	3	12	8	48
Linhas de serviço e desvios.....	—	—	—	—

O trecho de que trata o quadro B, é de Annapolis a Neropolis, em direção a Inhumas.

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1937

Discriminação	Despesas previstas	Despesas empenhadas (realizadas)	Saldos
Lei n. 300 de 13/11/1936 — Anexo 8			
I — Pessoal			
Distribuição feita á Thesouraria da Estrada.....			
Verba 10ª:			
Sub-consignação n. 1 — (pessoal titulado).....	928:800\$000	822:930\$800	105:869\$200
Sub-consignação n. 2 — (Serviço de insp. e fiscalisação).....	19:120\$000	15:970\$000	3:150\$000
Sub-consignação n. 3 — (condução e transporte).....	17:000\$000	16:822\$900	177\$100
Verba 13ª:			
Sub-consignação n. 1 — (mensalistas e contractados).....	1.237:715\$000	1.210:499\$300	27:215\$700
Sub-consignação n. 1 — (diaristas).....	150:000\$000	146:189\$500	3:810\$500
Sub-consignação n. 1 — (para attender o reg. de 8 horas de trabalho)....	100:000\$000	97:854\$200	2:145\$800
Verba 15ª:			
Sub-consignação n. 1 — (diff. de vencimentos — art. 3º — lei n. 284 de 28/10/1936).....	112:440\$000	105:235\$500	7:204\$500
Sub-consignação n. 1 — (para att. ins. de credito).....	399:685\$000	337:929\$000	61:756\$000
Sub-consignação n. 1 — (diff. por direitos adquiridos — dec. 24.754 de 14/7/1934 — lei 284 de 28/10/1936...)	14:820\$000	13:907\$800	912\$200
Distribuição feita ao Thesouro Nacional			
Verba 10ª:			
Sub-consignação n. 1 — (titulados).....	76:800\$000	76:800\$000	—
Verba 15ª:			
Sub-consignação n. 1 — (diff. venc. — art. 3º — lei 284 de 28/10/1936).....	5:520\$000	5:520\$000	—
Sub-consignação n. 1 — (diff. por direitos adquiridos — dec. 24.754 de 14/7/1934 — lei 284 de 28/10/1936).	1:836\$000	1:836\$000	—
Somma.....	3.063:736\$000	2.851:495\$000	212:241\$000

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1937

(Cont.)

Discriminação	Despesas previstas	Despesas empenhadas (realizadas)	Saldos
II — Material			
Destr. á Delegacia Fiscal em São Paulo			
Verba 10ª:			
1) — Material Permanente			
Sub-consignação n. 1.....	7:200\$000	7:200\$000	—
Sub-consignação n. 2.....	340:000\$000	339:998\$200	1\$800
Sub-consignação n. 3.....	390:000\$000	389:940\$000	60\$000
Sub-consignação n. 4.....	400:000\$000	399:992\$400	7\$600
2) — Material de consumo			
Sub-consignação n. 5.....	30:000\$000	29:990\$300	9\$700
Sub-consignação n. 6.....	300:000\$000	299:969\$600	30\$400
Sub-consignação n. 7.....	400:000\$000	399:994\$500	5\$500
3) — Diversas despesas			
Sub-consignação n. 8.....	24:820\$000	24:818\$600	1\$400
Sub-consignação n. 9.....	180\$000	180\$000	—
Sub-consignação n. 10.....	12:000\$000	10:007\$500	1:992\$500
Sub-consignação n. 11.....	34:000\$000	33:907\$900	92\$100
Sub-consignação n. 12.....	4:800\$000	4:799\$800	\$200
Somma	1.943:000\$000	1.940:798\$800	2:201\$200
III — Serviços e encargos diversos			
Verba 10ª:			
Sub-consignação n. 1.....	30:000\$000	13:973\$100	16:026\$900
Sub-consignação n. 2.....	40:000\$000	31:761\$100	8:238\$900
Sub-consignação n. 3.....	5:000\$000	5:000\$000	—
Somma	75:000\$000	50:734\$200	24:265\$800
Despesas extraordinarias			
Annexo 12			
Sub-consignação n. 15 — letra D			
Prolongamento, aparelhamento, etc.			
Pessoal.....	1.260:400\$000	1.260:143\$100	256\$900
Material.....	1.239:600\$000	1.239:595\$800	4\$200
Somma	2.500:000\$000	2.499:738\$900	261\$100
Total geral.....	7.581:736\$000	7.342:766\$900	238:969\$100

MOVIMENTO FINANCEIRO — 1937

RESUMO

Discriminação	Pessoal	Material	Total
Despesa realisada:			
Linha em trafego.....	2.851:495\$000	1.991:533\$000	4.843:028\$000
Linha em construcção.....	1.260:143\$100	1.239:595\$800	2.499:738\$900
Somma.....	4.111:638\$100	3.231:128\$800	7.342:766\$900
Variacão nos stocks de materiaes exclusive a decorrente de aquisições.....	—	1.225:459\$400	1.225:459\$400
Somma.....	4.111:638\$100	4.456:588\$200	8.568:226\$300
A despesa realisada, accrescida da baixa de stock demonstrada, assim se dis- crimina:			
Linha em trafego:			
C/ custeio.....	2.753:190\$000	1.136:931\$200	3.890:121\$200
C/ capital.....	251:990\$500	2.717:700\$300	2.969:690\$800
Linha em construcção:			
C capital.....	1.046:997\$000	379:924\$100	1.426:921\$100
Linha em estudos:			
C/ capital.....	—	2:030\$000	2:030\$000
Despesas accessorias.....	—	50:734\$200	50:734\$200
Produccão industrial.....	58:600\$900	168:422\$200	227:023\$100
Serviços para particulares.....	859\$700	846\$200	1:705\$900
Total.....	4.111:638\$100	4.456:588\$200	8.568:226\$300

INVENTARIO DOS BENS PATRIMONIAES A CARGO DA ESTRADA

Titulos	Em 31—12— 1936	ALTERAÇÕES EM 1937		Em 31—12— 1937
		em cargas	baixas	
Proprios nacionaes.....	765:481\$9	17:183\$6	—	782:665\$5
Estações e postos telegraphicos..	1.264:638\$1	—	—	1.264:638\$1
Via Permanente.....	20.613:627\$9	339:798\$8	—	20.953:426\$7
Installações telegraphicas.....	440:584\$2	—	—	440:584\$2
Usinas e officinas.....	811:094\$1	150:030\$8	—	961:124\$9
Material rodante.....	6.870:512\$6	2.185:759\$9	—	9.056:272\$5
Moveis e utensilios.....	260:006\$6	20:602\$7	—	280:609\$3
Instrumentos e livros de en- genharia	7:908\$5	4:415\$4	—	12:323\$9
Material encostado.....	94:142\$8	—	—	94:142\$8
Deposito de material.....	2.067:355\$3	3.046:929\$3	4.099:630\$7	1.014:653\$9
Deposito da III Divisão.....	367:575\$0	3.121:060\$8	3.014:062\$8	474:573\$0
Deposito da IV Divisão.....	185:793\$1	399:114\$5	377:636\$0	207:271\$6
Obras novas	1.191:559\$9	2.721:086\$9	—	3.912:646\$8
Total.....	34.940:280\$0	12.005:982\$7	7.491:329\$5	39.454:933\$2

Resumo das variações patrimoniaes :

Valores incorporados ao patrimonio e propriamente referentes a 1937.....	4.393:641\$9
Idem provenientes de 1936 e não incorporados naquelle anno	
(Obras Novas)	1.040:236\$2
	5.438:878\$1
Diferença para menos no stock de materiaes.....	924:224\$9
Varição patrimonial +	4.514:653\$2

DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA GERAL — 1935 - 1936 - 1937

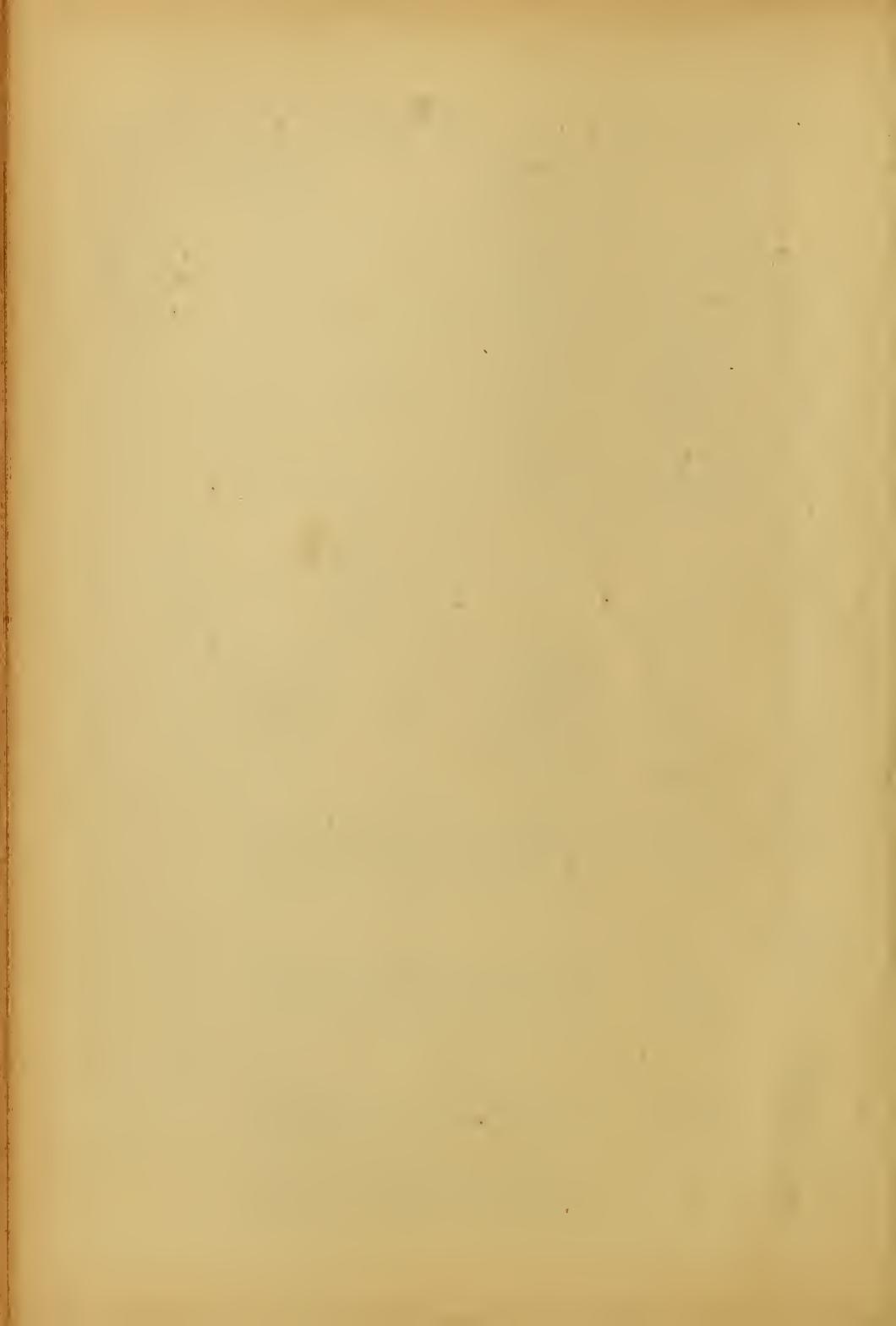
Discriminação	1935	1936	1937
Receita propria:			
Passagens.....	819:921\$200	1.151:672\$100	1.427:503\$600
Encomendas.....	158:235\$800	191:752\$800	266:481\$500
Animaes.....	82:798\$200	56:708\$100	98:530\$400
Vehiculos.....	6:009\$800	10:589\$900	10:688\$800
Mercadorias.....	1.858:280\$000	2.112:707\$900	2.730:001\$400
Telegrammas.....	84:837\$000	91:972\$700	94:999\$100
Armazenagens.....	7:611\$200	9:079\$000	9:831\$800
Rendas diversas.....	44:133\$000	28:163\$000	42:346\$600
Taxa de expediente.....	75:444\$500	85:802\$700	95:806\$400
Carga e descarga.....	139:993\$400	154:890\$300	180:262\$500
Taxa ad-valorem.....	309:054\$200	394:443\$200	506:447\$300
Adicional sobre o café 2%.....	16:465\$900	46:768\$200	52:021\$300
Percentagens diversas.....	2:680\$700	1:957\$500	2:691\$100
Trens especiaes.....	—	14:006\$900	40:758\$900
Total.....	3.605:464\$900	4.350:514\$300	5.558:420\$700
Receita para o Thesouro Nacional:			
Imposto do sello.....	11:361\$700	396\$000	121:228\$600
Imposto sobre todos os pagamentos feitos pela União.....	—	10:413\$000	15:808\$700
Renda dos proprios Nacionaes.....	12:676\$600	15:079\$500	12:805\$200
Venda de generos e proprios Nacionaes	438\$000	—	—
Renda da Imp. Nacional e Diario Off.	436\$000	728\$000	398\$700
Montepio.....	40\$000	—	—
Todas e quaesquer rendas eventuaes.	1:141\$900	4:642\$600	1:473\$600
Taxa adicional de 10%.....	300:050\$000	345:201\$600	444:731\$900
Imposto de transporte.....	103:324\$500	—	—
Indemnisações.....	1:767\$200	314\$800	531\$700
Taxa de viação.....	43:597\$800	—	—
Taxa de previdencia da C. A. P.....	2:445\$500	2:816\$500	3:614\$600
Depart. dos Correios e Telegraphos...	—	—	43:233\$400
Total.....	477:279\$200	379:592\$000	643:826\$400
Receita para terceiros:			
Companhia Mogyana.....	—	—	2.995:979\$600
Estado de Minas Geraes.....	—	—	44:950\$200
C. G. T. (taxa \$500).	—	—	4:870\$700
Depositos a favor de diversos.....	—	—	21:601\$700
Instituto Nacional de Previdencia.....	—	—	2:099\$200
Banco dos funcionarios Publicos.....	—	—	1:650\$000
Caixa de Pensões:			
2% sobre as tarifas.....	—	—	115:879\$100
1 1/2% sobre a renda.....	—	—	89:620\$600
Joia dos funcionarios.....	—	—	72:776\$000
Mensalidade dos funcionarios.....	—	—	147:178\$200
Carteira de emprestimos.....	—	—	173:268\$900
Contribuição complementar.....	—	—	13:973\$100
Total.....	—	—	3.683:847\$300
Total geral.....	4:082:744\$100	4.730:106\$300	9.886:094\$400

RESULTADOS FINANCEIROS DO TRAFEGO — 1920 — 1937

Anno	Extensão média em trafego	Receita industrial	Despesa de custeio	Superavit	Deficit	Coeficiente de trafego	Tn.-km. de peso util rebocado (Serviço remunerado)	Despesa		Saldo ou deficit por tn.-km.	
								por tn.-km.	Receita	por tn.-km.	Saldo
1920	233,263	969,626\$200	918,977\$374	50,648\$826	—	94,77	3,716,227	\$247	\$260	\$013	—
1921	249,108	947,821\$799	871,424\$095	76,397\$704	—	91,83	3,733,658	\$233	\$253	\$020	—
1922	257,846	1,095,229\$726	1,024,455\$598	70,774\$128	—	93,53	5,234,329	\$195	\$209	\$014	—
1923	292,349	1,580,457\$220	1,286,582\$516	293,874\$704	—	81,40	6,287,128	\$251	\$204	\$047	—
1924	329,360	2,248,406\$962	1,683,651\$466	564,755\$496	—	74,88	6,869,229	\$327	\$327	\$082	—
1925	349,622	3,047,580\$422	2,861,593\$097	185,987\$325	—	93,96	8,077,765	\$354	\$377	\$023	—
1926	349,622	2,876,032\$330	3,024,443\$649	—	148:111\$319	105,16	5,724,454	\$502	\$502	—	\$026
1927	349,622	2,528,964\$662	4,751,401\$840	—	2,222:437\$178	187,87	7,531,782	\$630	\$322	—	\$308
1928	349,363	3,205,270\$821	3,408,474\$133	—	203:203\$317	106,33	9,178,428	\$349	\$371	—	\$022
1929	349,363	3,398,516\$505	3,227,527\$839	170,988\$666	—	94,96	8,941,846	\$360	\$380	\$020	—
1930	360,814	2,532,169\$472	3,162,650\$041	—	630:480\$569	124,89	8,061,978	\$314	\$392	—	\$078
1931	378,202	2,390,168\$551	2,978,457\$468	—	588:288\$917	124,61	7,006,966	\$341	\$425	—	\$084
1932	385,010	2,452,245\$977	2,667,836\$862	—	215:590\$885	108,79	7,111,912	\$344	\$344	—	\$031
1933	385,010	3,079,211\$000	2,735,151\$750	324,059\$250	—	89,47	10,148,842	\$271	\$303	\$032	—
1934	385,010	3,202,712\$900	2,792,991\$053	409,720\$847	—	87,20	12,292,369	\$227	\$260	\$033	—
1935	402,808	3,605,464\$900	3,029,979\$945	575,484\$954	—	84,03	13,692,600	\$221	\$260	\$042	—
1936	438,429	4,350,514\$300	3,695,685\$200	654,829\$100	—	84,94	14,675,050	\$251	\$296	\$045	—
1937	438,429	5,558,420\$700	3,890,121\$200	1,668,299\$500	—	69,93	19,920,348	\$195	\$279	\$084	—
Total	—	49,068,813\$547	48,031,405\$132	5,045,820\$600	4,008,412\$185	—	—	—	—	—	—

(*) Figuraram na receita industrial de 1933 e do primeiro trimestre de 1934 o producto da taxa adicional de 10/0, por força da lei orçamentaria. Essas incluzes correspondem a 2275:66\$600 e 55:99\$670, respectivamente, o que dificulta a comparação entre os resultados do triennio e faz avultar a receita de 1935 que não include um real da mencionada taxa cuja arrecadação attingiu a 30005:05000.

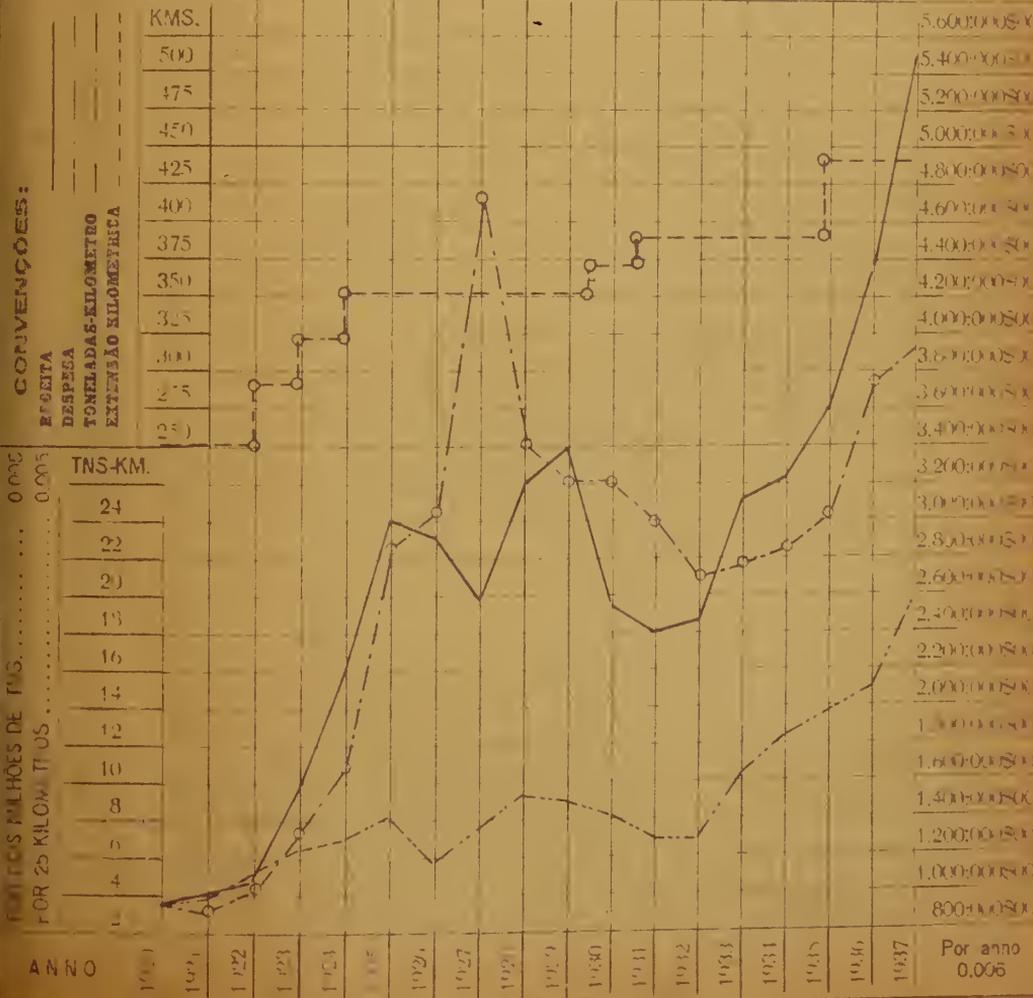
(1) Até 6 de setembro 385 kms,010. De 7 de setembro em diante 438 kms,429.



RECEITA	DEPESA	TONELADAS-KILOMETRO
3.716.227	918.977\$374	3.716.227
3.733.653	871.124\$465	3.733.653
5.231.329	1.024.155\$	5.231.329
6.227.121	1.266.682\$516	6.227.121
6.869.229	1.643.651\$466	6.869.229
8.077.765	2.861.593\$097	8.077.765
5.724.454	3.024.438\$649	5.724.454
7.531.782	4.751.461\$846	7.531.782
9.178.428	3.406.474\$138	9.178.428
8.941.846	3.227.527\$339	8.941.846
8.061.978	3.162.650\$041	8.061.978
7.006.966	2.978.457\$482	7.006.966
7.111.912	2.667.836\$862	7.111.912
10.148.842	2.755.151\$750	10.148.842
12.992.369	2.792.991\$053	12.992.369
13.692.600	3.029.979\$946	13.692.600
14.675.050	3.695.685\$200	14.675.050
19.920.348	3.890.121\$200	19.920.348

Administração

BALTUINO E. ALMEIDA	M. GORTILHO	GETULIO NOBREGA	OTHON LIMA	J. SIQUEIRA	CAMINHA SAMPAIO	H. LINS	EUDORO LEMOS	T. CAYOSO	Importador por 208,00\$ 0,008
---------------------	-------------	-----------------	------------	-------------	-----------------	---------	--------------	-----------	-------------------------------



VISTO
Cayoso
 T. CAYOSO

BALANCETE DA RECEITA INDUSTRIAL E DESPESA DE CUSTEIO
1937

Discriminação	Receita propria		Discriminação	Despesas de custeio		
	Parcial	Geral		Pessoal	Material	Total
Passagens	1.427.503\$600		Administração Central..	80.902\$000	505.396\$800	
Encomendas	266.481\$500		Trafego	814.791\$800	882.637\$500	
Animaes	98.530\$400		Locomoção	678.284\$000	1.348.375\$000	
Veiculos	10.688\$800		Via Permanente	318.092\$500	1.153.711\$900	
Mercadorias	2.730.001\$400					
Telegrammas	94.999\$100		Total de custeio....	1.136.931\$200	3.890.121\$200	
Armazenagens	9.881\$800					
Rendas diversas	42.346\$600					
Taxa de expediente	95.806\$400					
Taxa de carga e descarga	180.262\$500					
Taxa ad-valorem	506.447\$300					
Taxa add. sobre o café 2 %	52.021\$300					
Percentagens diversas	2.691\$100					
Trens especiaes	40.758\$900	5.558.420\$700				
			Balanço	—	1.668.299\$500	
Total		5.558.420\$700			5.558.420\$700	

BALANCETE DA RECEITA INDUSTRIAL E

Discriminação	Receita do trafego			% sobre o total		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Passageiros.....	819:921\$200	1.151:672\$100	1.427:503\$600	22,74	26,47	25,68
Bagagens e encomendas.....	158:235\$800	191:752\$800	266:481\$500	4,39	4,40	4,79
Animaes.....	82:798\$200	56:708\$100	98:530\$400	2,30	1,30	1,77
Mercadorias.....	1.864:289\$800	2.123:297\$800	2.740:690\$200	51,70	48,80	49,31
Telegrammas.....	84:837\$000	91:972\$700	94:999\$100	2,36	2,11	1,71
Armazenagens.....	7:611\$200	9:079\$000	9:881\$800	0,21	0,20	0,18
Diversas e eventuaes.....	587:771\$700	726:031\$800	920:334\$100	16,30	16,72	16,56
Total.....	3.605:464\$900	4.350:514\$300	5.558:420\$700	100,00	100,00	100,00

DESPESAS DE CUSTEIO — 1935, 1936 e 1937

Divisões	Despesa de custeio			% sobre a receita			% sobre a despesa		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Administração									
Central.....	352:721\$927	438:882\$000	505:396\$800	9,78	10,08	9,09	11,67	11,88	12,90
Trafego	558:169\$219	755:839\$200	882:637\$500	15,48	17,37	15,87	18,48	20,45	22,69
Locomoção	1.096:065\$764	1.179:349\$600	1.348:375\$000	30,40	27,11	24,25	33,29	31,91	34,67
Via Permanente.....	983:350\$136	1.282:221\$900	1.153:711\$900	27,27	29,47	20,75	35,58	34,70	29,65
Despesas diversas...	29:744\$000	39:392\$500	—	0,83	0,91	—	0,98	1,06	—
Somma.....	3.020:051\$046	3.695:685\$200	3.890:121\$200	83,76	84,94	69,96	100,00	100,00	100,00
Saldo.....	585:413\$854	654:829\$100	1.668:299\$500	—	—	—	—	—	—
Total.....	3.605:464\$900	4.350:514\$300	5.558:420\$700	—	—	—	—	—	—
Saldo.....	585:413\$854	654:829\$100	1.668:299\$500	—	—	—	—	—	—
Menos:									
Diferença da C.P.A..	8:676\$000	—	—	—	—	—	—	—	—
Indemnizações (decreto n. 20.922 de 8 — 1 — 1 932)	900\$500	—	—	—	—	—	—	—	—
Multas (artigo 53 paragrapho 7º do R.G.T.)	352\$400	—	—	—	—	—	—	—	—
Saldo liquido.....	575:484\$954	654:829\$100	1.668:299\$500	—	—	—	—	—	—

DEMONSTRAÇÃO DAS DESPESAS DE CUSTEIO — ANOS DE 1935, 1936 E 1937

Despesas	1935			1936			1937		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Despesas de custeio:									
Administração.....	315:486\$1	37:235\$8	352:721\$9	403:866\$8	35:015\$2	438:882\$0	424:494\$8	80:902\$0	505:396\$8
Trafego.....	508:665\$7	49:503\$5	558:169\$2	680:316\$0	75:523\$2	755:339\$2	814:791\$8	67:845\$7	882:637\$5
Locomoção.....	510:887\$0	585:178\$7	1.096:065\$7	633:865\$5	545:484\$1	1.179:349\$6	678:284\$0	670:091\$0	1.348:375\$0
Via Permanente.....	690:437\$8	292:912\$4	983:350\$2	826:294\$0	455:927\$9	1.282:221\$9	835:619\$4	318:092\$5	1.153:711\$9
Despesas geraes.....	—	29:744\$0	29:744\$0	—	39:392\$5	39:392\$5	—	—	—
Total.....	2.025:476\$6	994:574\$4	3.020:051\$0	2.544:342\$3	1.151:342\$9	3.695:685\$2	2.753:190\$0	1.136:931\$2	3.890:121\$2
Outras despesas:									
Diferença para a C.A.P.	—	—	8:676\$0	—	—	—	—	—	—
Indemnizações (Decreto n. 20.922 de 8/1/1932)	—	—	900\$5	—	—	—	—	—	—
Multas (Art. 53, § 7º do R.G.T.).....	—	—	352\$4	—	—	—	—	—	—
Balanco.....	—	—	575:485\$0	—	—	654:829\$1	—	—	1.668:299\$5
Total.....	—	—	3.605:464\$9	—	—	4.350:514\$3	—	—	5.558:420\$7

RECEITA E DESPESA POR TRENS, VEICULOS E LOCOMOTIVAS-KILOMETRO

1935 — 1936 — 1937

Discriminação	Percurso			Receita			Despesa		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Trem-km	545.995	550.974	607.374	6.603	7.896	9.151	5.549	6.707	6.404
Vehículo-km	2.492.705	2.588.583	3.055.862	1.446	1.080	1.818	1.215	1.427	1.273
Locomotiva-km	725.258	746.232	820.857	4.971	5.829	6.771	4.177	4.952	4.739

RECEITA E DESPESA POR TONELADA-KILOMETRO DE PESO REBOCADO

1935 — 1936 — 1937

Discriminação	Percurso			Receita			Despesa		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Ton.-km. de peso util.	14.049.611	14.958.124	20.168.559	\$256	\$290	\$275	\$215	\$247	\$193
Ton.-km. de peso morto	28.003.047	34.358.882	34.252.999	\$128	\$126	\$162	\$108	\$107	\$113
Ton.-km. de peso bruto	42.052.658	49.317.006	54.421.558	\$085	\$088	\$103	\$072	\$074	\$072

RESULTADOS FINANCEIROS DO TRAFEGO,

Mezes	Receita propria			Despesa de	
	1935	1936	1937	1935	1936
Janeiro.....	234:139\$100	323:417\$900	373:405\$300	220:044\$413	219:879\$000
Fevereiro.....	247:486\$000	306:192\$600	321:799\$600	220:690\$038	195:502\$800
Março.....	273:344\$200	318:142\$200	396:752\$700	220:673\$021	303:780\$200
Abril.....	212:967\$800	318:796\$100	409:156\$500	236:456\$097	224:679\$000
Maió.....	262:122\$200	354:760\$400	430:876\$500	238:896\$021	292:416\$400
Junho.....	317:671\$000	366:101\$200	491:820\$800	251:995\$472	278:735\$400
Julho.....	335:987\$000	406:659\$600	541:639\$300	240:555\$861	293:931\$200
Agosto.....	327:896\$900	406:893\$200	530:802\$000	285:718\$639	318:741\$200
Setembro.....	327:939\$900	371:245\$200	518:187\$300	242:017\$638	261:459\$800
Outubro.....	380:609\$700	408:890\$200	537:254\$400	291:894\$810	400:808\$900
Novembro.....	348:558\$200	399:531\$100	513:109\$200	271:997\$161	285:093\$500
Dezembro.....	336:742\$900	369:864\$600	493:617\$100	299:111\$875	620:657\$800
Total.....	3.605:464\$900	4.350:514\$300	5.558:420\$700	3.020:051\$046	3.695:685\$200

Nota: — A letra D ao lado da numeração significa deficit.

POR MEZ — ANNOS DE 1935 — 1936 — 1937

custeio	Superavit ou deficit			Coeficiente de trafego		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
247:609\$600	14:094\$687	103:538\$900	125:795\$700	93,98	67,98	66,31
269:336\$500	26:795\$962	110:689\$800	52:463\$100	89,17	63,84	83,70
249:707\$600	52:671\$179	14:362\$000	147:045\$100	80,73	95,48	62,93
256:277\$600	D 23:488\$297	94:117\$100	152:878\$900	111,02	64,20	62,63
255:537\$300	23:226\$179	62:364\$000	175:339\$200	91,14	82,42	59,09
414:675\$100	65:676\$528	87:365\$800	77:145\$700	79,32	76,13	84,31
395:527\$300	95:431\$139	112:728\$400	146:112\$000	71,59	87,48	73,02
311:625\$900	42:178\$261	88:152\$000	219:176\$100	87,13	78,33	58,52
334:792\$700	85:922\$262	109:785\$400	183:394\$600	73,82	70,42	64,60
381:537\$800	88:714\$890	8:081\$300	155:716\$600	79,31	98,02	71,20
363:597\$100	76:561\$039	114:437\$600	149:512\$100	78,03	81,79	70,86
409:896\$700	37:631\$025	D 250:793\$200	83:720\$400	88,82	167,80	83,03
3.890:121\$200	585.413\$854	654.829\$100	1.668:299\$500	83,76	84,94	69,98

DEMONSTRAÇÃO DOS TRANSPORTES

Estações	Passageiros						Encomendas	
	Quantidade			Renda			Kgs.	Renda
	1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total		
Araguary.....	9.462	14.812	24.274	206:413\$900	181:493\$350	387:907\$250	816.252	137:730\$800
Amanhece.....	450	2.797	3.247	1:763\$400	5:990\$200	7:753\$600	10.503	309\$000
Ararapira.....	434	4.010	4.444	1:509\$150	10:872\$700	12:381\$850	9.289	289\$100
Engº. Bethout..	634	2.683	3.317	3:225\$100	9:305\$850	12:530\$950	22.134	691\$500
Anhanguera...	2.825	5.076	7.901	17:022\$100	20:279\$400	37:301\$500	87.074	3:338\$600
Cumary.....	1.888	4.426	6.314	10:439\$550	21:918\$200	32:357\$750	52.895	2:647\$300
Goyandira.....	5.974	7.083	13.057	40:791\$050	32:609\$600	73:400\$650	150.761	6:257\$900
Catalão.....	3.916	5.156	9.072	31:928\$200	36:509\$600	68:437\$800	187.084	14:348\$800
Ouvidor.....	361	1.274	1.635	1:679\$650	7:563\$950	9:243\$600	23.115	974\$600
Verissimo.....	349	2.539	2.888	2:320\$600	9:270\$950	11:591\$550	28.039	991\$400
Içá.....	139	1.318	1.457	551\$500	3:342\$850	3:894\$350	3.687	124\$700
Ipamery.....	7.104	8.619	15.723	94:636\$200	64:037\$950	158:674\$150	231.601	21:893\$900
Inajá.....	260	2.312	2.572	1:325\$750	7:141\$550	8:467\$300	17.587	648\$300
Urutahy.....	2.326	5.046	7.372	14:722\$500	23:255\$450	37:977\$950	66.967	3:794\$200
Roncador.....	124	1.419	1.543	564\$350	3:133\$300	3:697\$650	7.197	276\$500
Pires do Rio..	5.403	8.373	13.776	58:207\$600	51:008\$950	109:216\$550	235.896	29:241\$600
Tapiocanga....	247	1.812	2.059	1:153\$900	5:837\$700	6:991\$600	10.454	522\$800
Ubatan.....	1.794	2.764	4.558	13:947\$300	12:944\$800	26:892\$100	29.451	1:487\$800
Carahyba.....	108	809	917	911\$950	3:036\$500	3:948\$450	4.000	270\$200
Ponte Funda..	183	749	932	603\$700	2:261\$500	2:865\$200	8.475	184\$900
Viannopolis ...	2.402	3.753	6.155	21:706\$900	21:026\$050	42:732\$950	56.123	3:328\$500
Bomfim.....	2.832	2.108	4.940	22:014\$700	8:458\$600	30:473\$300	12.732	1:163\$300
L. Bulhões....	5.209	7.448	12.657	69:268\$050	79:142\$700	148:410\$750	80.603	10:994\$900
Engº. Valente..	68	389	457	444\$600	1:187\$800	1:632\$400	1.115	61\$200
General Curado	96	704	800	471\$900	3:206\$800	3:678\$700	173	171\$900
Annapolis.....	4.836	5.477	10.313	105:209\$350	79:834\$350	185:043\$700	127.410	24:737\$800
Total.....	59.424	102.956	162.380	722:832\$950	704:670\$650	1.427:503\$600	2.280.617	266:481\$500
Comissão sobre a arrecadação do imposto Estadual.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Total geral..	—	—	—	—	—	—	—	—

DAS ESTAÇÕES — ANNO DE 1937

Animaes		Mercadorias		Telegrammas	Armazenagens	Outras rendas	Total geral da renda propria da Estrada
Quantidade	Renda	Kgs.	Renda				
476	10:645\$700	23.481.986	1.284.899\$300	46:290\$200	1:283\$600	337:035\$800	2.205:792\$650
2	43\$400	869.268	7:993\$300	175\$750	15\$500	1:377\$400	17:667\$950
8	8\$600	197.304	593\$000	132\$100	11\$600	391\$700	13:807\$950
73	202\$500	4.987.499	19:767\$200	250\$850	6\$500	5:850\$700	39:300\$200
5.079	10:871\$500	3.494.138	22:521\$400	1:482\$850	72\$600	16:065\$600	91:654\$050
13	130\$200	1.962.591	12:878\$900	848\$250	42\$000	8:993\$500	57:897\$900
195	556\$100	3.320.768	32:650\$600	2:620\$150	328\$400	19:965\$600	135:779\$400
606	2:996\$200	5.942.859	115:520\$600	5:421\$250	338\$000	61:887\$100	268:949\$750
50	50\$100	552.238	2:468\$400	232\$700	5\$000	2:366\$500	15:340\$900
24	72\$200	224.998	963\$600	184\$300	17\$000	1:042\$400	14:862\$450
5	18\$700	—	—	40\$000	1\$400	118\$300	4:197\$950
1.602	6:968\$800	10.976.762	255:621\$800	9:655\$000	620\$200	111:178\$600	564:612\$450
93	386\$200	234.132	658\$400	221\$450	23\$700	1:137\$500	11:542\$850
796	6:117\$100	1.183.267	15:207\$100	2:365\$850	95\$300	10:211\$200	75:768\$700
31	39\$000	416.103	1:274\$900	201\$850	3\$100	609\$600	6:102\$600
2.006	15:735\$200	5.693.690	139:472\$400	7:851\$500	511\$400	57:444\$400	359:473\$050
129	469\$000	70.021	1:044\$100	224\$350	4\$500	576\$300	9:832\$650
712	3:054\$500	986.023	8:832\$200	940\$800	197\$200	5:453\$600	46:858\$200
27	67\$200	95.203	1:199\$500	159\$150	2\$000	598\$800	6:245\$300
140	365\$900	249.211	2:605\$000	89\$400	1\$600	438\$200	6:550\$200
256	1:206\$200	2.636.019	62:831\$200	1:903\$400	382\$300	28:394\$400	140:828\$950
3	8\$100	192.002	5:181\$400	2:135\$200	145\$900	5:129\$800	44:237\$000
1.661	18:962\$000	8.242.076	196:423\$700	4:410\$600	2:683\$200	123:120\$200	505:005\$350
1	1\$300	1.270	14\$500	26\$000	\$600	74\$600	1:810\$600
1.867	19:219\$400	62.987	788\$100	102\$650	\$700	544\$400	24:507\$850
42	325\$300	12.289.719	549:229\$600	7:033\$500	3:086\$500	117:646\$300	887:102\$700
15.897	98:520\$400	88.362.134	2.740:690\$200	94:999\$100	9:881\$800	917:653\$000	5.555:729\$600
—	—	—	—	—	—	—	2:691\$100
—	—	—	—	—	—	—	5.558:420\$700

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DOS TRANSPORTES

Discriminação	Quantidade		Percurso		Percurso médio		Ton.-
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Passageiros em 1ª classe:							
Serviço publico.....	50.302	57.747	5.476.361	6.772.671	108,8	117,2	383.345
Governo Federal.....	937	793	173.605	154.305	185,2	194,5	12.152
Governos Estadoaes.....	758	884	124.900	190.985	164,7	216,0	8.743
Estrada	2.040	2.479	263.452	429.686	129,1	173,3	18.442
Construção	478	304	110.367	92.486	230,8	304,2	7.726
Total.....	54.515	62.207	6.148.685	7.640.133	112,7	122,8	430.408
Passageiros em 2ª classe:							
Serviço publico.....	85.243	99.848	6.760.861	8.359.406	79,3	98,0	473.260
Governo Federal.....	2.065	1.954	329.596	311.977	159,6	159,6	23.072
Governos Estadoaes.....	1.149	1.154	131.473	148.709	114,4	128,8	9.203
Estrada	4.096	4.341	407.487	495.886	99,4	114,2	28.524
Construção	1.175	651	77.806	84.385	66,2	129,6	5.447
Total.....	93.728	107.948	7.707.223	9.400.363	82,2	87,0	539.506
Bagagens e encomendas:							
Serviço publico.....	1.734,3	2.334,3	246.437,433	312.123,545	142,0	133,7	246.437,4
Governo Federal.....	131,1	183,9	24.930,480	68.274,338	190,1	371,3	24.930,5
Governos Estadoaes.....	8,4	71,5	1.985,936	1.162,613	236,4	155,0	1.986,0
Estrada	291,1	183,5	26.870,527	24.193,954	92,3	131,8	26.870,5
Construção	22,2	13,0	6.495,926	4.703,102	292,6	361,7	6.495,9
Total.....	2.187,1	2.722,2	306.720,302	410.457,552	140,2	150,7	306.720,3
Animaes:							
Serviço publico:							
Cavallares e muares.....	106	368	16.586	35.838	156,4	97,3	4.976
Bovinos.....	8.977	9.421	701.135	1.421.654	78,1	150,9	280.454
Suinis, caprinos e outros..	4.185	5.960	747.351	819.956	178,5	137,5	74.735
Serviço Federal:							
Cavallares e muares.....	12	6	2.457	1.066	204,7	177,6	737
Bovinos.....	25	—	4.896	—	195,8	—	1.958
Suinis, caprinos e outros..	70	141	12.223	31.136	174,6	220,8	1.222
Serviço Estadual:							
Cavallares e muares.....	—	—	—	—	—	—	—
Bovinos.....	—	—	—	—	—	—	—
Suinis, caprinos e outros..	2	1	72	339	36,0	339,0	7
Total.....	13.377	15.897	1.484.720	2.309.989	110,9	145,2	364.089

E RENDA PRODUZIDA — ANOS DE 1936 E 1937

--km.	Receita produzida							
	Totaes		Média por unidade		Média por unidade-km.		Média por ton.-km.	
1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
474.086	551:064\$000	689:974\$250	10\$955	11\$948	\$100	\$098	1\$437	1\$455
10.801	16:483\$100	17:216\$300	17\$591	21\$710	\$094	\$111	1\$356	1\$593
13.368	10:943\$200	15:642\$400	14\$436	17\$695	\$087	\$081	1\$251	1\$170
30.078	—	—	—	—	—	—	—	—
6.474	—	—	—	—	—	—	—	—
534.807	578:490\$300	722:832\$950	10\$611	11\$619	\$094	\$094	1\$344	1\$351
585.158	538:705\$400	664:851\$150	6\$319	6\$658	\$079	\$079	1\$138	1\$136
21.838	25:454\$600	25:817\$200	12\$326	13\$212	\$077	\$082	1\$103	1\$182
140.409	9:021\$800	14:002\$300	7\$851	12\$133	\$068	\$094	\$980	1\$345
34.712	—	—	—	—	—	—	—	—
5.906	—	—	—	—	—	—	—	—
658.023	573:181\$800	704:670\$650	6\$115	6\$527	\$074	\$074	1\$062	1\$070
312.123,5	164:991\$900	238:084\$000	95\$134	101\$992	\$669	\$761	\$669	\$761
68.277,3	25:335\$800	27:224\$300	193\$255	148\$038	1\$016	\$398	1\$016	\$398
1.162,6	1:425\$100	1:173\$200	169\$654	156\$426	\$717	1\$008	\$717	1\$008
24.194,0	—	—	—	—	—	—	—	—
4.703,1	—	—	—	—	—	—	—	—
410.457,6	191:752\$800	266:481\$500	87\$674	97\$891	\$625	\$649	\$625	\$649
10.751	2:345\$900	4:683\$000	22\$131	12\$725	\$141	\$130	\$471	\$435
568.662	33:891\$300	67:999\$600	3\$775	7\$217	\$048	\$047	\$120	\$119
81.996	18:477\$600	21:446\$300	4\$415	3\$598	\$024	\$026	\$247	\$261
320	374\$500	1:621\$400	31\$208	270\$233	\$152	1\$474	\$508	5\$066
—	893\$900	—	35\$756	—	\$182	—	\$456	—
3.114	720\$400	2:719\$300	10\$291	19\$285	\$058	\$087	\$589	\$873
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	4\$500	50\$800	2\$250	50\$800	\$062	\$149	\$642	1\$494
664.877	56:708\$100	98:520\$400	4\$239	6\$197	\$038	\$042	\$155	\$148

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DOS TRANSPORTES

Discriminação	Quantidade		Percurso	
	1936	1937	1936	1937
Mercadorias :				
Serviço publico :				
Alcool.....	23,7	24,8	6.644.810	7.265.336
Arame farpado.....	802,3	956,8	213.628.468	285.217.834
Arroz beneficiado.....	9.334,5	12.392,7	1.319.121.778	2.335.602.195
Arroz em casca.....	9.599,0	17.792,8	1.621.343.021	3.459.291.917
Assucar.....	843,6	793,1	149.915.922	143.224.184
Algodão em rama.....	127,5	112,5	14.628.214	15.856.212
Algodão em caroço.....	655,0	547,1	128.099.387	93.035.786
Bebidas.....	1.111,2	1.424,5	304.788.556	339.038.924
Café.....	3.760,5	3.662,4	1.224.372.397	1.263.502.410
Cal.....	672,4	537,6	98.680.012	68.318.034
Couros.....	791,2	748,0	138.724.738	169.613.680
Cimento.....	1.119,3	1.608,1	334.429.936	483.363.544
Farinhas.....	1.132,3	1.164,7	301.121.789	309.541.081
Fazendas.....	742,2	731,8	212.856.662	209.315.322
Ferragens.....	690,1	505,0	180.505.094	150.632.420
Fumo.....	196,1	173,4	50.332.152	46.774.315
Gasolina.....	809,6	1.046,4	254.111.072	344.654.573
Kerozene.....	365,1	620,5	90.809.620	168.314.253
Madeiras.....	1.851,5	1.217,5	239.117.774	117.523.189
Minerios.....	387,9	582,7	138.831.479	214.855.044
Sal.....	8.585,1	9.067,9	1.949.119.021	2.314.159.424
Telhas e tijolos.....	4.791,3	6.275,9	308.254.490	410.584.884
Xarque.....	4.952,3	4.832,5	777.520.002	826.912.000
Outras.....	17.762,2	20.253,4	2.983.094.408	3.926.135.186
Total.....	71.105,9	87.072,1	13.040.050.802	17.702.731.747
Serviço Federal.....	957,5	457,2	87.781.143	54.581.194
Serviço Estadual.....	—	17,8	—	937.559
Serviço Estrada.....	981,7	621,9	144.775.133	66.109.431
Serviço Construcção.....	120,8	193,1	44.793.483	76.034.413
Total.....	2.060,0	1.290,0	277.349.759	197.662.597
Total geral das mercadorias.....	73.165,9	88.362,1	13.317.400.561	17.900.394.344
Telegrammas :				
Em serviço publico.....	43.809	46.490	—	—
Palavras: 1936, 711.823; 1937, 712.935.				
Armazenagens.....	—	—	—	—
Comissão sobre a arrecadação do imposto Estadual.....	—	—	—	—
Outras receitas.....	—	—	—	—
Total.....	—	—	—	—

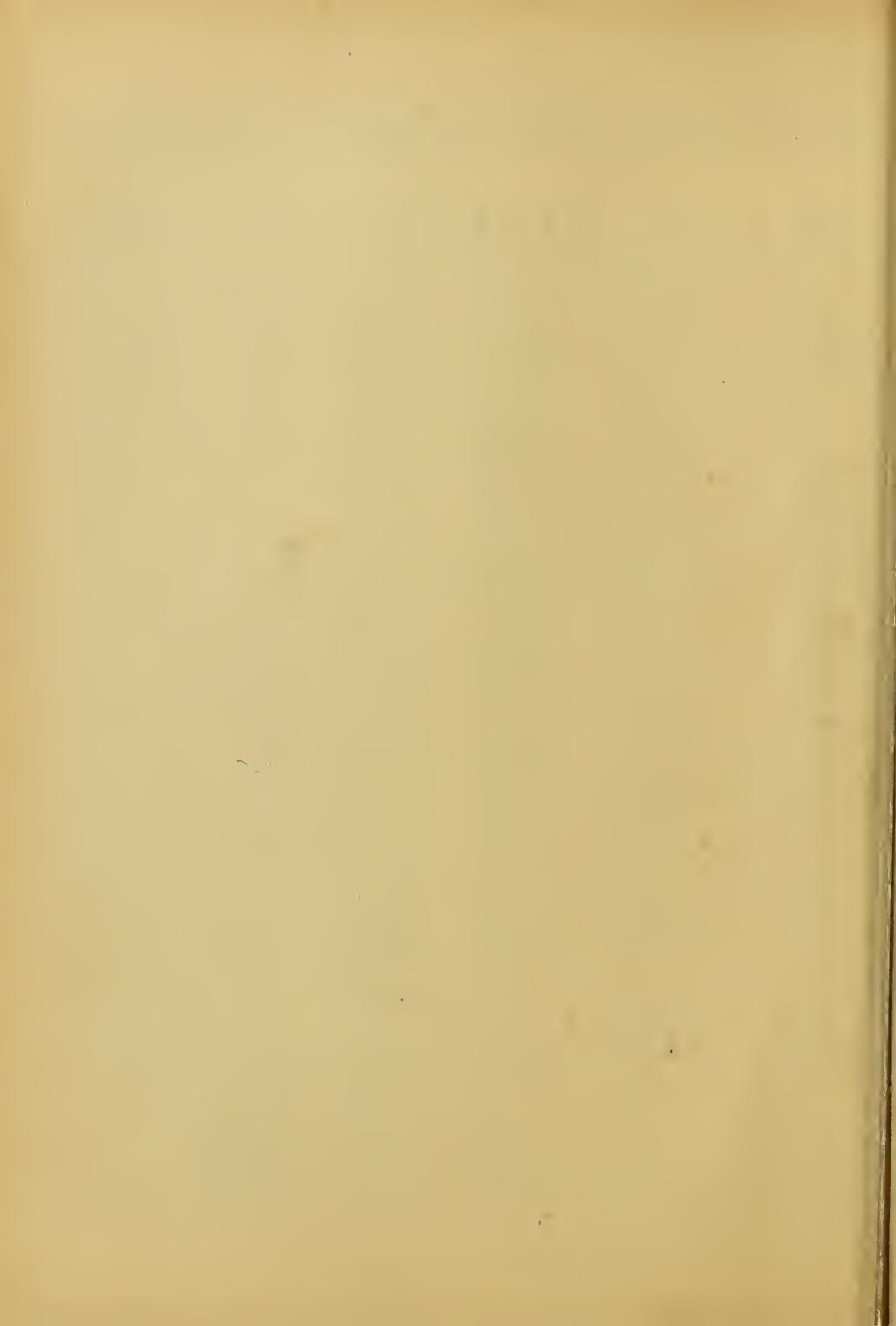
Percurso médios		Toneladas-kilometro		Receita produzida					
				Totaes		Média por unidade		Média por ton.-km.	
1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
280,3	292,9	6.644,8	7.265,3	2:022\$200	2:348\$000	85\$324	94\$677	\$304	\$323
266,2	298,0	213.628,5	285.217,8	37:028\$500	45:946\$300	46\$152	48\$020	\$173	\$161
141,3	188,4	1.319.121,8	2.335.602,2	148:835\$200	260:032\$400	15\$944	20\$982	\$112	\$111
168,9	194,4	1.621.343,0	3.459.291,9	132:338\$400	284:822\$800	13\$786	16\$007	\$081	\$082
177,7	180,5	149.915,9	143.224,2	41:706\$200	41:317\$300	49\$438	52\$090	\$278	\$288
114,7	140,9	14.628,2	15.856,2	4:891\$000	4:341\$000	38\$360	38\$586	\$334	\$273
195,5	170,0	128.099,4	93.035,8	28:104\$600	22:454\$200	42\$907	41\$042	\$219	\$175
274,2	238,0	304.788,6	339.038,9	103:965\$800	149:315\$300	93\$561	104\$819	\$341	\$440
325,5	344,9	1.224.372,4	1.263.502,4	272:809\$200	260:833\$000	72\$545	71\$219	\$222	\$206
146,7	127,0	98.680,0	68.318,0	8:751\$200	8:043\$200	13\$014	14\$961	\$088	\$117
175,3	226,7	138.724,7	169.613,7	40:517\$400	48:233\$400	51\$210	64\$483	\$292	\$284
298,7	300,5	334.429,9	483.363,6	26:922\$700	37:287\$300	24\$053	23\$187	\$080	\$077
265,9	265,7	301.121,8	309.541,1	51:343\$600	49:891\$500	45\$344	42\$836	\$170	\$161
286,7	286,0	212.856,7	209.315,3	57:664\$800	63:755\$600	77\$694	87\$121	\$270	\$304
261,5	298,2	180.505,1	150.632,4	55:664\$700	45:993\$300	80\$661	91\$075	\$308	\$305
256,6	269,7	50.332,1	46.774,3	15:404\$500	13:609\$800	79\$064	78\$487	\$306	\$290
313,8	329,3	254.111,1	344.654,6	65:134\$900	95:077\$700	80\$453	90\$861	\$256	\$275
248,7	271,2	90.809,6	168.314,3	25:762\$100	49:310\$300	70\$561	79\$468	\$283	\$292
129,1	96,5	239.117,8	117.523,2	32:744\$200	14:873\$500	17\$685	12\$216	\$136	\$126
357,9	368,7	138.831,5	214.855,0	11:866\$300	16:259\$600	30\$591	27\$903	\$085	\$075
227,0	255,2	1.949.119,0	2.314.159,4	169:810\$900	199:786\$200	19\$779	22\$032	\$087	\$086
64,3	65,4	308.254,5	410.584,9	23:288\$900	30:123\$300	4\$860	4\$799	\$075	\$073
157,0	171,1	777.520,0	826.912,0	149:033\$900	154:825\$700	30\$093	32\$038	\$191	\$187
167,9	193,8	2.983.094,4	3.926.135,2	591:574\$900	822:937\$300	33\$305	40\$632	\$198	\$209
183,3	203,3	13.040.050,8	17.702.731,7	2.097:186\$100	2.721:417\$700	29\$493	31\$254	\$160	\$153
91,6	119,3	87.781,2	54.581,2	26:111\$700	19:097\$200	27\$270	41\$769	\$297	\$349
—	52,6	—	937,6	—	175\$300	—	9\$848	—	\$186
147,4	106,3	144.775,1	66.109,4	—	—	—	—	—	—
370,8	393,7	44.793,5	76.034,4	—	—	—	—	—	—
134,6	153,2	277.349,8	197.662,6	26:111\$700	19:272\$500	27\$270	40\$573	\$297	\$347
183,0	202,5	13.317.400,6	17.900.394,3	2.123:297\$800	2.740:690\$200	29\$020	31\$305	\$159	\$154
—	—	—	—	91:972\$700	94:999\$100	2\$099	2\$043	—	—
—	—	—	—	9:079\$000	9:881\$800	—	—	—	—
—	—	—	—	1:957\$500	2:691\$100	—	—	—	—
—	—	—	—	724:074\$300	917:653\$000	—	—	—	—
—	—	—	—	827:083\$500	1.025:225\$000	—	—	—	—

MOVIMENTO DAS PRINCIPAES MERCADO

Discriminação	Exportação			Importação		
	Peso	Percurso	Importancia	Peso	Percurso	Importancia
Arame.....	—	—	—	931.431	283.541.657	45:470\$600
Arroz beneficiado	12.034.196	2.290.349.628	254:839\$300	22.665	1.394.301	293\$900
Arroz em casca..	5.184.789	1.389.396.990	106:253\$700	1.177	62.381	5\$700
Algodão em caroço	312.376	61.824.554	14:957\$400	—	—	—
Algodão em rama	103.734	13.328.812	3:862\$800	—	—	—
Assucar.....	138.518	20.961.492	6:025\$500	290.959	74.559.930	21:009\$600
Alcool.....	—	—	—	24.464	7.249.136	2:343\$100
Bebidas.....	2.973	547.602	295\$700	1.347.095	386.813.661	145:131\$600
Café.....	3.132.160	1.193.110.954	246:152\$200	5.023	260.904	77\$300
Cal.....	13.050	681.390	91\$000	17.930	3.447.220	345\$100
Couros.....	705.816	160.323.951	45:619\$600	576	88.128	26\$100
Cimento.....	15.000	1.710.000	202\$700	1.583.398	480.930.820	37:005\$900
Farinha.....	—	—	—	1.129.460	305.369.275	49:039\$800
Fazendas.....	508	101.973	46\$000	720.330	207.618.073	62:985\$300
Ferragens.....	4.229	457.075	91\$500	499.307	150.056.691	45:858\$500
Fumo.....	141.249	42.092.344	12:178\$500	2.346	530.636	180\$600
Gazolina.....	—	—	—	1.046.061	344.611.793	95:066\$000
Madeiras.....	350.000	17.968.000	2:022\$300	199.189	60.785.484	7:871\$300
Minerio.....	582.698	214.855.044	16:259\$600	—	—	—
Kerozene.....	14.000	1.274.000	127\$400	585.343	165.634.018	48:941\$600
Sal.....	—	—	—	8.904.770	2.301.678.107	198:252\$000
Telhas e tijolos...	5.123.950	315.638.550	22:633\$700	122.700	23.090.700	1:948\$200
Xarque.....	4.832.437	826.902.412	154:823\$600	—	—	—
Diversos.....	13.235.906	2.229.524.280	279:069\$800	6.047.742	1.546.875.246	522:316\$100
Total geral...	45.977.689	8.781.049.051	1.165:552\$300	23.481.986	6.344.648.161	1.284:168\$300

RIAS E RENDA PRODUZIDA — ANNO DE 1937

Entre estações			Total geral		
Peso	Percurso	Importancia	Peso	Percurso	Importancia
25.413	1.676.177	475\$700	956.844	285.217.834	45:946\$300
285.813	43.858.266	4:899\$200	12.392.674	2.335.602.195	260:032\$400
12.606.873	2.069.832.546	178:563\$400	17.792.839	3.459.291.917	284:822\$800
234.694	31.211.232	7:496\$800	547.070	93.035.786	22:454\$200
8.729	2.527.400	478\$200	112.463	15.856.212	4:341\$000
363.554	47.702.762	14:282\$200	793.141	143.224.184	41:317\$300
300	16.200	4\$900	24.764	7.265.336	2:348\$000
74.391	11.677.661	3:888\$000	1.424.459	399.038.924	149:315\$300
525.203	70.130.552	14:603\$500	3.662.391	1.263.502.410	260:833\$000
506.583	64.189.424	7:607\$100	537.563	68.318.034	8:043:200
41.620	9.201.601	2:587\$700	748.012	169.613.680	48:233\$300
9.657	722.724	78\$700	1.608.055	483.363.544	37:287\$400
35.287	4.171.806	851\$700	1.164.747	309.541.081	49:891\$500
11.007	1.595.281	724\$300	731.845	209.315.327	63:755\$600
1.457	118.654	43\$300	504.993	150.632.420	45:993\$200
29.841	4.151.335	1:250\$700	173.436	46.774.315	13:609\$800
338	42.780	11\$700	1.046.399	344.654.573	95:077\$700
668.351	38.769.705	4:979\$900	1.217.540	117.523.189	14:873\$500
—	—	—	582.698	214.855.044	16:259\$600
21.101	1.356.235	241\$300	620.449	168.314.253	49:310\$300
163.153	12.481.317	1:534\$200	9.067.923	2.314.159.424	199:786\$200
1.029.268	71.855.634	5:541\$100	6.275.918	410.584.884	30:123\$000
94	9.588	2\$100	4.832.531	826.912.000	154:825\$700
2.259.732	200.787.073	40:823\$900	21.543.380	3.977.186.599	842:209\$800
18.902.459	2.688.085.953	290:969\$600	88.362.134	17.813.783.165	2.740:690\$200



ALMOXARIFADO

MOVIMENTO GERAL DE MATERIAES

A) Materiaes adquiridos em 1937:

1) Material permanente:

Dormentes	276:878\$000	
Materiaes diversos	<u>859:921\$500</u>	1.136:799\$500

2) Material de consumo:

Lenha	314:893\$700	
Carvão	37:016\$800	
Lubrificantes	50:992\$600	
Materiaes diversos	<u>336:165\$800</u>	739:068\$900

3) Materiaes adquiridos pela verba de Construcção e Apparelhamento:

Construcção propriamente dita....	127:105\$300	
Apparelhamento da Estrada	<u>985:530\$000</u>	1.112:635\$300

B) Impressos recebidos da Typographia..... 49:347\$678

C) Materiaes recolhidos pela 1ª Divisão..... 154\$000

D) Diferença de preço de materiaes, lan-
çado a menor no anno passado (1936)..... 799\$900

E) Sobras verificadas no Almojarifado con-
forme processo n. 1245/1937..... 7:972\$674 3.046:777\$952

Saldo verificado em 1936..... 2.067:355\$267

Total 5.114:133\$219

Materiaes fornecidos durante o anno..... 4.099:479\$368

Saldo para 1938..... 1.014:653\$851

MOVIMENTO DE SAHIDA DE MATERIAES EM 1937

Mezes	1ª Divisão Adminis- tração	2ª Divisão Trafego	3ª Divisão Locomoção	4ª Divisão Linha	5ª Divisão Constru- ção	Total
Janeiro.....	2:362\$205	4:475\$598	61:527\$906	23:910\$936	13:489\$139	105:765\$784
Fevereiro.....	4:443\$749	2:941\$516	104:102\$943	359:907\$196	11:573\$927	482:969\$331
Março.....	2:580\$110	3:189\$311	57:823\$067	35:175\$165	15:827\$613	114:595\$266
Abril.....	95:797\$776	6:914\$877	666:724\$939	25:071\$483	29:660\$287	824:169\$362
Maió.....	10:129\$888	8:718\$777	38:230\$317	23:558\$279	15:080\$385	95:717\$646
Junho.....	4:238\$703	4:474\$934	74:587\$275	53:562\$847	20:556\$019	157:419\$778
Julho.....	4:973\$198	3:323\$767	73:232\$637	66:379\$531	25:722\$600	173:631\$733
Agosto.....	15:022\$685	5:479\$503	65:014\$589	23:692\$561	12:074\$310	121:283\$648
Setembro.....	3:635\$075	5:657\$927	88:773\$059	49:172\$828	32:324\$020	179:562\$909
Outubro.....	5:028\$089	3:311\$021	132:803\$136	6:940\$026	37:357\$136	185:439\$408
Novembro.....	11:463\$920	4:160\$396	83:324\$851	38:510\$796	10:317\$935	147:777\$898
Dezembro.....	28:183\$107	5:466\$558	1.431:299\$507	18:682\$059	27:515\$374	1.511:466\$605
Total.....	187:858\$505	58:114\$185	2.877:444\$226	724:563\$707	251:498\$745	4.099:479\$368

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DO TRAFEGO PARA O TRAFEGO

Discriminação	Quantidade	Importancia
Dormentes especiaes.....	40	625\$000
Dormentes communs de 1ª classe.....	23.213	139:278\$000
Dormentes communs de 2ª classe.....	7.581	30:324\$000
Dormentes communs de 3ª classe.....	872	1:744\$000
Total.....	31.706	171:971\$000

DORMENTES RECEBIDOS PELA VERBA DO TRAFEGO PARA A CONSTRUÇÃO

Discriminação	Quantidade	Importancia
Dormentes especiaes.....	26	355\$000
Dormentes communs de 1ª classe.....	13.868	83:208\$000
Dormentes communs de 2ª classe.....	5.084	20:188\$000
Dormentes communs de 3ª classe.....	578	1:156\$000
Total.....	19.556	104:907\$000

RESUMO DOS DORMENTES RECEBIDOS

Discriminação	Quantidade	Importancia
Para o Trafego.....	31.706	171:971\$000
Para a Construcção	19.556	104:907\$000
Total.....	51.262	276:878\$000

TYPOGRAPHIA

Os serviços da Typographia, não obstante a deficiencia do respectivo apparellamento, foram executados normalmente, graças á dedicação e boa vontade do encarregado da secção e seus auxiliares.

Além dos trabalhos ordinarios da Estrada, inclusive o Relatorio geral de 1936, foram nella impressos a Estatistica das Estradas de Ferro do Brasil, relativa ao anno de 1935, e o Plano Geral de Viação Nacional, trabalhos estes da Inspectoria Federal das Estradas.

O quadro a seguir discrimina a despesa dos serviços desta secção :

Mezes	Import. das obras executadas	Pessoal	Material	Patrimonio	Despesas de escriptorio	Total
Janeiro.....	3:671\$100	2:673\$100	1:034\$000	\$	17\$727	3:688\$827
Fevereiro	3:428\$940	2:750\$000	678\$940	\$	5\$800	3:434\$740
Março.....	3:580\$895	2:750\$000	830\$895	\$	2\$936	3:583\$831
Abril.....	4:160\$035	2:750\$000	1:410\$035	\$	10\$856	4:170\$891
Maio	5:091\$340	3:533\$900	1:557\$440	9\$000	2\$493	5:102\$833
Junho.....	3:966\$000	2:610\$000	1:356\$000	\$	13\$172	3:979\$172
Julho.....	3:848\$209	2:860\$000	988\$209	\$	\$	3:848\$209
Agosto.....	3:835\$900	2:773\$900	1:062\$000	7:901\$300	5\$864	11:743\$064
Setembro.....	4:105\$032	2:795\$600	1:309\$432	79\$800	32\$802	4:217\$634
Outubro.....	4:774\$484	2:940\$500	1:832\$984	\$	8\$084	4:782\$568
Novembro.....	4:312\$993	2:910\$000	1:402\$993	\$	6\$138	4:319\$131
Dezembro.....	4:572\$750	2:910\$000	1:662\$750	\$	6\$004	4:578\$754
Total.....	49:347\$678	34:221\$000	15:126\$678	7:990\$100	111\$876	57:449\$654

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial				
Administração Central:				
Director, secretario, escriptura- rios, etc.....	74:260\$500	—	74:260\$500	
Despesas de escriptorio	—	6:513\$761	6:513\$761	
Impressos e correspondencia	—	10:852\$524	10:852\$524	
Diversos	14:758\$700	41:130\$335	55:889\$035	
Contabilidade:				
Contabilistas, escripturarios, etc....	165:342\$500	—	165:342\$500	
Impressos e correspondencia.....	—	11:655\$807	11:655\$807	
Despesas de escriptorio	—	3:493\$467	3:493\$467	
Diversos	146\$200	18\$400	164\$600	
Thesouraria:				
Thesoureiro, pagador, escriptura- rios, etc.....	62:188\$700	—	62:188\$700	
Despesas de escriptorio	—	1:068\$504	1:068\$504	
Impressos e correspondencia.....	—	400\$988	400\$988	
Diversos	74\$900	17\$400	92\$300	
Almoxarifado:				
Almoxarife, escripturarios, etc.	107:540\$600	—	107:540\$600	
Despesas de escriptorio	—	3:763\$612	3:763\$612	
Diversos	182\$700	689\$016	871\$716	
Contadoria Seccional:				
Despesas de escriptorio	—	524\$888	524\$888	
Impressos e correspondencia.....	—	773\$298	773\$298	505:396\$800
Patrimonio:				
Administração Central.	—	117:145\$100	117:145\$100	
Contabilidade.....	—	1:132\$800	1:132\$800	
Thesouraria	—	3:202\$700	3:202\$700	
Almoxarifado.....	—	12:211\$300	12:211\$300	
Contadoria Seccional	—	53\$900	53\$900	133:745\$800
Typographia:.....	34:221\$000	15:126\$700	49:347\$700	49:347\$700
Recolhido ao Almoxarifado.....	—	154\$000	154\$000	154\$000
Total.....	458:715\$800	229:928\$500		688:644\$300

PESSOAL

PARTE EM TRAFEGO

Discriminação	Titulados	Mensalistas e diaristas	Total	Por km. de extensão média de linha	Despesa de custeio
1ª Divisão — Administração					
Directoria e Secretaria	4	3	7	0,015	86:015\$000
Contabilidade.....	16	6	22	0,050	168:629\$400
Thesouraria.....	3	2	5	0,011	62:127\$100
Almoxarifado.....	5	30	35	0,079	107:723\$300
Total.....	28	41	69	0,155	424:494\$800
2ª Divisão — Trafego.....					
3ª Divisão — Locomoção..	58	122	180	0,410	814:791\$800
4ª Divisão — Linha.....	20	135	155	0,353	678:284\$000
Total.....	8	235	243	0,554	835:619\$400
Total.....	114	533	647	1,472	2.753:190\$000

Estão incluídos no quadro acima, embora á disposição de outras repartições no Rio, Nictheroy e Santa Catharina: um Engenheiro Chefe de Divisão classe L, um Ajudante Technico de 1ª classe, um Ajudante de Guarda-livros, um Escripturario classe G, dois Escripturarios classe E e um Chefe de Officinas classe H.

Existem as seguintes vagas: uma de Agente de Estrada de Ferro classe E, uma de Mestre de Linha classe E, duas de Machinistas de Estrada de Ferro classe E, e duas de classe D, a serem preenchidas; uma de Agente de Estrada de Ferro D, uma de Escripturario classe D e uma de Machinista de Estrada de Ferro classe F, que deverão ser extinctas revertendo em seguida ás classes iniciaes; sete de Agentes de Estrada de Ferro classe C, duas de Machinistas de Estrada de Ferro classe D, uma de Escripturario classe G e oito da classe C, a serem preenchidas a medida que se extinguirem os excedentes; uma de Escripturario classe F, que deverá ser extincta revertendo em seguida á classe superior; uma de Engenheiro classe J, uma classe I e uma classe G, a serem preenchidas com a dotação dos cargos extinctos de Engenheiro Chefe de Divisão.

PARTE EM CONSTRUCCÃO

(5ª Divisão)

Contractado mediante termo bi-lateral.....	1
Mensalistas.....	17
Diaristas.....	424
Total.....	442

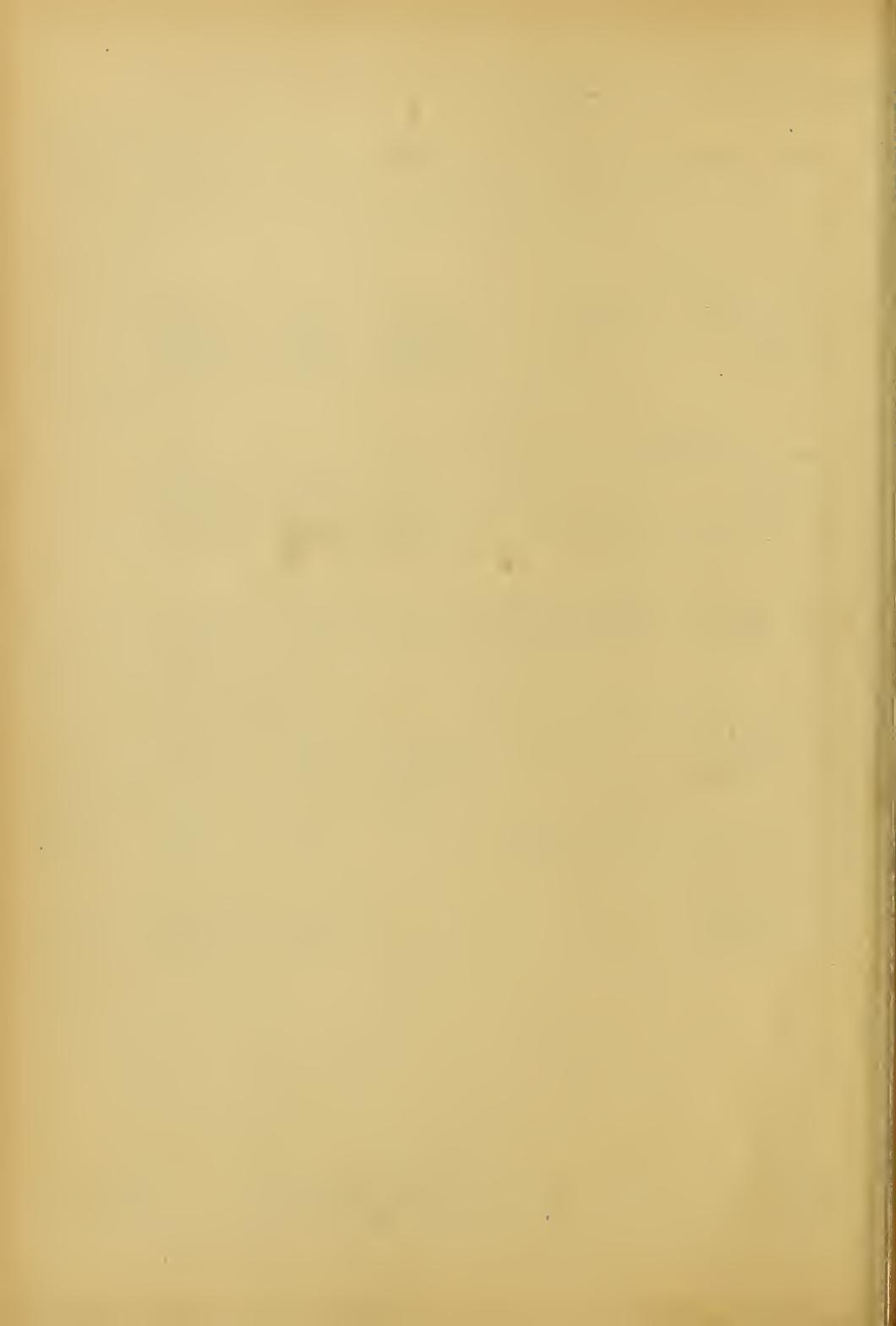
Ha tambem diversos dos empregados supra a disposição de outras repartições.

Balancete geral da despesa da Estrada

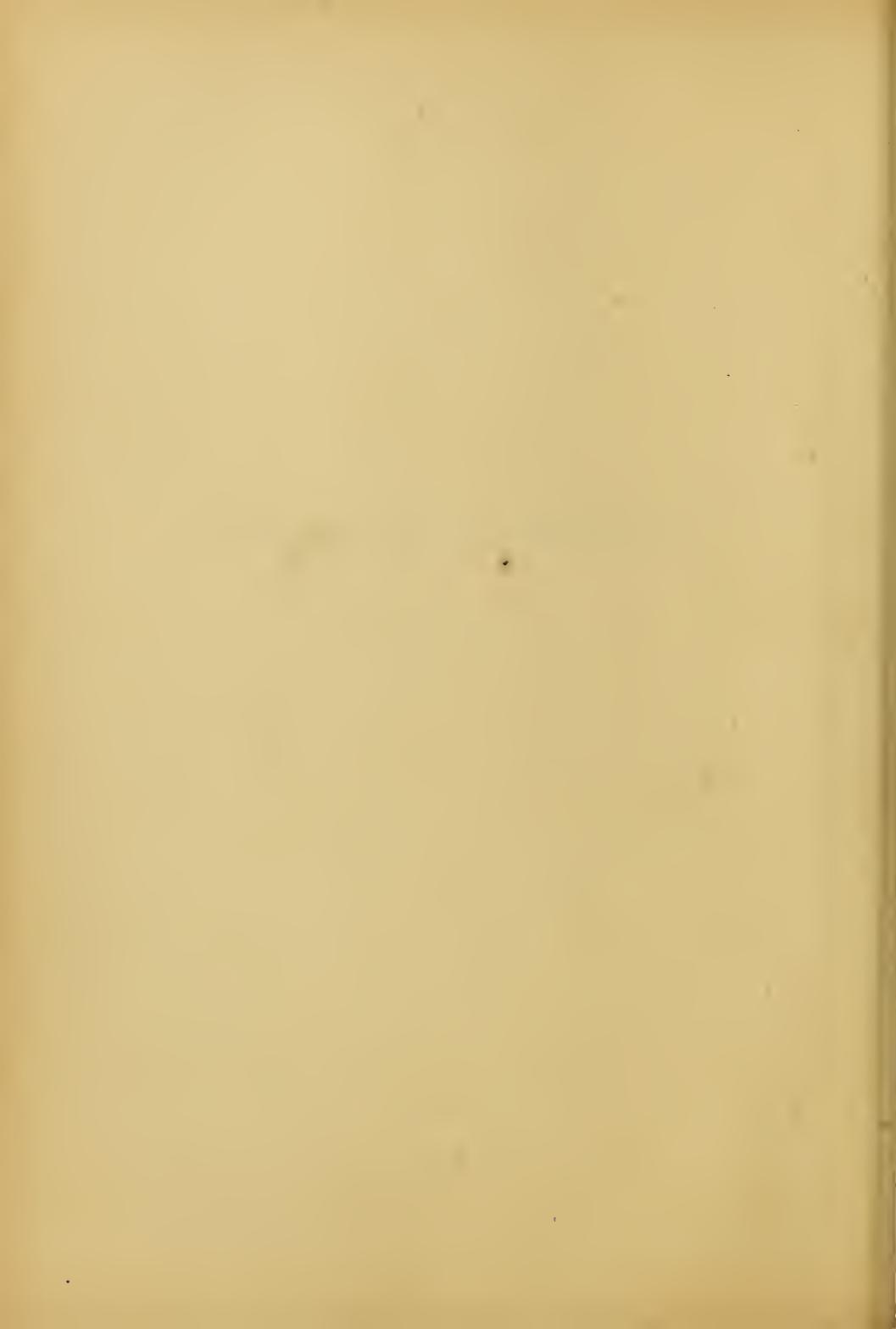
ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
A) — Stock de materiaes em 31/12/1936:				
Almoxarifado	—	2.067:355\$3	2.067:355\$3	
3ª Divisão	—	367:575\$0	367:575\$0	
4ª Divisão	—	185:793\$1	185:793\$1	2.620:723\$4
B) — Despesas pagas pela Thesouraria ou Delegacia Fiscal:				
1) — Trafego.....	2.767:339\$0	1.940:798\$8	4.708:137\$8	
2) — Trafego (Serviços e encargos diversos).....	—	50:734\$2	50:734\$2	
3) — Construcção e aparelhamento.	1.260:143\$1	1.239:595\$8	2.499:738\$9	7.258:610\$9
C) — Despesas pagas pelo Thesouro Nacional	84:156\$0	—	84:156\$0	84:156\$0
D) — Materiaes de producção industrial:				
1) — Typographia	—	49:347\$7	49:347\$7	
2) — Officinas.	—	177:675\$4	177:675\$4	227:023\$1
E) — Materiaes recolhidos:				
1) — ao Almoxarifado.....	—	8:126\$7	8:126\$7	
2) — á 3ª Divisão	—	65:438\$8	65:438\$8	73:565\$5
F) — Diferença verificada nos preços de diversos materiaes adquiridos em 1936	—	799\$9	799\$9	799\$9
Total.	4.111:638\$1	6.153:240\$7		10.264:878\$8

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
A) — Despesa de custeio : (Linhas em trafego)				
1ª Divisão	424:494\$8	80:902\$0	505:396\$8	
2ª Divisão	814:791\$8	67:845\$7	882:637\$5	
3ª Divisão	678:284\$0	670:091\$0	1.348:375\$0	
4ª Divisão	835:619\$4	318:092\$5	1.153:711\$9	3.890:121\$2
B) — Despesas de capital :				
1) — Linhas em trafego :				
1ª Divisão	—	133:745\$8	133:745\$8	
3ª Divisão	15:788\$5	2.188:689\$1	2.204:477\$6	
4ª Divisão	8:847\$4	370:720\$4	379:567\$8	
5ª Divisão (Apparelhamento)	227:354\$6	24:545\$0	251:899\$6	
2) — Linhas em construcção :				
5ª Divisão (Construcção propriamente dita)	1.046:997\$0	379:924\$1	1.426:921\$1	
5ª Divisão (Estudos)	—	2:030\$0	2:030\$0	4.398:641\$9
C) — Despesas accessorias	—	50:734\$2	50:734\$2	50:734\$2
D) — Produccão industrial :				
1) — Typographia	34:221\$0	15:126\$7	49:347\$7	
2) — Officinas	24:379\$9	153:295\$5	177:675\$4	227:023\$1
E) — Serviços para particulares	859\$7	846\$2	1:705\$9	1:705\$9
F) — Materiaes recolhidos ao Almojarifado	—	154\$0	154\$0	154\$0
G) — Stock de materiaes :				
1) — Almojarifado	—	1.014:653\$9	1.014:653\$9	
2) — 3ª Divisão	—	474:573\$0	474:573\$0	
3) — 4ª Divisão	—	207:271\$6	207:271\$6	1.696:498\$5
Total	4.111:638\$1	6.153:240\$7		10.264:878\$8



II DIVISÃO - TRAFEGO



II DIVISÃO – TRAFEGO

Não obstante a phase de alternativas por que passou a chefia desta Divisão no anno findo, alterando em parte o seu rythmo interno, e não obstante ter augmentado sensivelmente, de modo quasi imprevisito, o volume de transportes no exercicio de 1937, ella satisfez aos serviços a seu cargo dentro do limite das possibilidades.

Houve, é facto, nos nossos armazens, no periodo intensivo da safra, um pronunciado congestionamento de mercadorias importadas e exportadas, tendo para isso contribuido bastante o accrescimento formidavel da producção e consumo do Estado de Goyaz.

Mesmo assim, é-nos grato constatar que, afinal, conseguimos exgottar o volume de transporte de mercadorias, normalizando a situação.

Entretanto, a julgar pelo movimento da lavoura nesse Estado, onde ella se intensifica de dia a dia, de forma crescente, fazendo prever para o anno de 1938 o triplo da producção do anno que findou, talvez não possamos attender de maneira satisfactoria o serviço de transportes no ambito dos recursos de que dispomos.

Verdade é, que a acquisição de mais uma locomotiva Mallet e tambem a de mais 9 vagões de 25 toneladas, recebidos nos ultimos dias de dezembro, muito concorrerão para desafogar o trafego.

Todavia não basta. Torna-se necessario o augmento de material e tambem de pessoal, sem o que poderão perecer todas as energias e todas as actividades dispendidas para a melhoria do trafego. O elevado volume de transporte no exercicio que expirou, accusando uma receita nunca dantes attingida, é prova evidente do esforço dispendido e da capacidade intensiva dos que nella trabalham; mas é tambem um indice seguro das necessidades que consignamos.

PESSOAL

A falta de pessoal não teve a desejada solução, embora fossem empregados todos os esforços pela administração afim de resolver o assumpto. Assim, perdura a deficiencia, já referida nos ultimos relatorios, principalmente de agentes-conferentes, cujas funções nesta Estrada têm sido exercidas por pessoas de diferentes categorias e nem sempre habilitadas, com flagrante prejuizos dos serviços; a falta de telegraphistas, cujo numero é ainda reduzido, tem obrigado o Trafego a lançar mãos do recurso de aprendizes, que muito deixam a desejar; a falta de guarda-chaves, tambem em numero insufficiente, mesmo para manter um em cada estação na propria linha tronco, tem, por sua vez, trazido serios embarços e difficuldades para esta dependencia da Estrada.

MATERIAL

O fornecimento de material a esta Divisão, embora ainda deficiente, satisfez em parte, sobretudo si levarmos em conta o recebimento de mais uma locomotiva

articulada e tambem o de 22 vagões durante o exercicio findo, bem como o de uma bomba electrica para limpeza de vehiculos, cuja aquisição já se impunha.

Com tudo faz-se mistér o augmento do material rodante afim de se poder atender de maneira mais efficiente ao desenvolvimento sempre crescente da zona que esta via-ferrea serve com grandes vantagens.

Outrosim, urge a aquisição de mais alguns carros de passageiros, sobretudo si considerarmos o numero exiguo dos que temos em trafego e tambem ao augmento progressivo, annual, de pessoas que se servem desta Estrada para o seu transporte.

É tambem opportuno lembrarmos a necessidade de se adquirir um carro reservado, devidamente apropriado para uso do publico, e que sirva para conduzir enfermos ou pessoas que queiram viajar com mais commodidade e conforto. É uma lacuna a se preencher.

Outra medida que requer providencia immediata é a do augmento de vagões para inflammaveis, cujo numero reduzido (quatro -4- apenas) está occasionando o accumulo de mercadorias dessa natureza nos nossos armazens, provocando constantes reclamações das partes interessadas.

É bom frizarmos que a importação desse producto vem augmentando de anno para anno, esperando-se para o exercicio proximo uma quota mais elevada, o que virá collocar o Trafego em difficil situação.

DESPESA GERAL

Augmentou sensivelmente a despesa nesta Divisão na parte relativa ao pessoal, embora, como dissemos, não tenha sido ampliado satisfactoriamente o respectivo quadro.

Este accrescimo foi devido em grande parte ao pagamento da differença de vencimentos e de horas extraordinarias. Assim está distribuida a despesa no Trafego:

Pessoal.....	814:791\$800
Material.....	<u>67:845\$700</u>
Total.....	882:637\$500

Comparativamente ao biennio anterior, temos:

Anno	Pessoal	Material	Total
1935.....	508:665\$700	49:503\$519	558:169\$219
1936.....	680:316\$000	75:523\$200	755:839\$200
1937.....	814:791\$800	67:845\$700	882:637\$500

Houve, pois, um augmento na despesa pessoal e uma diminuição na despesa de material.

Mesmo assim, deu-se um augmento de despesa total sobre o exercicio anterior de:

Pessoal.....	134:475\$800 — para mais
Material.....	<u>7:677\$500 — para menos</u>
Total.....	126:798\$300

A percentagem da despesa da II Divisão para a despesa geral da Estrada, isto é, 3.890:121\$200, foi de 22,7%, maior, pois, que a do anno de 1936 em 2,3% apenas.

O balancete com que encerramos o relatório desta Divisão demonstra o movimento total da despesa.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

O movimento progressivo de passageiros que annualmente vem se verificando, ainda perdurou de modo crescente no anno de 1937. Isso vem demonstrar a necessidade que temos de maior numero de vehiculos para esse transporte, sendo evidente a sua deficiencia. Transportamos este anno 162.380 passageiros remunerados contra 148.243 do anno anterior, o que representa um augmento de 14.137 passageiros, ou sejam 9,5%, não estando incluido neste total os 7.775 passageiros não remunerados (funcionarios da Estrada em serviço), o que elevaria esse total a 170.155 passageiros.

Abaixo temos o quadro de comparação com os annos de 1935 e 1936:

Anno	1ª classe	2ª classe	Total
1935.....	52.541	75.889	127.930
1936.....	54.515	93.728	148.243
1937.....	59.424	102.956	162.380

RECEITA DE PASSAGEIROS

A receita total de passageiros no anno de 1937 foi de 1.427:503\$600, assim discriminada:

1ª classe.....	722:832\$950
2ª classe.....	704:670\$650
Total.....	1.427:503\$600

A receita deste anno ainda ultrapassou a do anterior em 275:831\$500, o que representa uma percentagem de augmento de 23,5%. Contribuiu bastante para isso, o extraordinario movimento das estações de Leopoldo Bulhões e Annapolis, que arrecadaram respectivamente 148:410\$750 e 185:043\$700 de vendas de bilhetes, sendo que ambas concorreram para o movimento financeiro da Estrada com as importancias respectivas de 505:005\$350 e 887:102\$700.

Comparada a receita de passagens de 1937 com as dos annos de 1935 e 1936, temos o quadro:

Anno	1ª classe	2ª classe	Total
1935.....	427:772\$350	392:148\$850	819:921\$200
1936.....	578:490\$300	573:181\$800	1.151:672\$100
1937.....	722:832\$950	704:670\$650	1.427:503\$600

RENDA DAS PRINCIPAES MERCADORIAS

O transporte geral cresceu de volume este anno, em consequencia do augmento espantoso da safra de arroz que ainda não foi toda transportada, continuando a distribuição de arroz da produção goyana de 1937 ainda no exercicio de 1938. Houve ainda outros transportes de mercadorias, taes como: minerios, sola, cebo, fumo, xarque, ossos, manteiga, gado em pé, suinos, etc., salientando-se sobre tudo o café, o algodão e o xarque, que, com o arroz, constituem a fonte da principal produção exportavel do Estado de Goyaz. Esses productos attingiram cerca de 57.020 toneladas, ou sejam 28.591 toneladas a mais sobre o anno de 1936.

NUMERO E PERCURSO DE TRENS

Decorrente do aumento de vagões de maior capacidade e principalmente contando com o concurso da locomotiva "Mallet" 401, adquirida em 1936, foi maior o numero de trens, e, conseqüentemente, o do transporte geral este anno, sem o que não teriamos solucionado de modo satisfactorio o caso da superprodução do Estado de Goyaz. Não obstante, houve, mesmo assim, sobre o anno anterior, um aumento de noventa e quatro (94) trens, cujo percurso superou a do anno anterior em 56.400 kilometros. A circulação de trens em 1937, está discriminada no quadro abaixo :

QUADRO DO MOVIMENTO DE TRENS, DURANTE O ANNO DE 1937

Especie	Serviço remunerado		Serviço não remunerado		Total	
	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.
Trens de passageiros...	381	128.310	—	—	381	128.310
Especial de passageiros	2	267	—	—	2	267
Idem militares.....	5	765	2	546	7	1.311
Idem mixtos.....	1.171	183.732	—	—	1.171	183.732
Idem de carga	1.568	175.447	—	—	1.568	175.447
Idem de gado.....	126	17.788	—	—	126	17.788
Auto de linha	3	829	125	22.822	128	23.651
Trens de inspeção e pagamento.....	—	—	62	7.731	62	7.731
Idem de soccorro	—	—	13	499	13	499
Idem de materiaes	—	—	768	42.456	768	42.456
Idem de lastro.....	—	—	467	26.182	467	26.182
Total.....	3.256	507.138	1.437	100.236	4.693	607.374

Comparativamente ao biennio anterior, temos o quadro :

Anno	Numero do percurso		Percurso médio	
	trens	total	por trem	por dia
1935	4.774	545.995	114,3	1.496
1936.....	4.599	550.974	119,8	1.505
1937.....	4.693	607.374	129,3	1.664

Observa-se, por este quadro, os aumentos progressivos dos percursos médios.

PERCURSO DE CARROS E VAGÕES

Temos a seguir o quadro geral do movimento de vehiculos em 1937.

PERCURSO DE CARROS E VAGÕES
 QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE VEHICULOS, DURANTE O ANNO DE 1937

Especie	Serviço remunerado				Serviço não remunerado				Total			
	Carregados		Vazios		Cárregados		Vazios		Carregados		Vazios	
	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.	Viagens	Kms.
Carros de 1ª classe.....	882	318.596	5	570	17	824	4	244	899	319.420	9	814
Idem de 2ª classe.....	753	292.527	3	359	—	—	3	133	753	292.527	6	492
Idem mixtos.....	1.194	105.528	3	303	6	190	7	435	1.200	105.718	10	738
Idem de bagagem.....	1.460	298.665	1	59	2	46	7	297	1.462	298.711	8	356
Vagões cobertos.....	10.071	1.152.751	1.135	158.946	597	28.357	44	2.554	10.668	1.181.108	1.179	161.500
Idem abertos.....	1.489	95.070	1.137	51.630	2.214	111.534	2.071	104.797	3.703	206.604	3.208	156.427
Gaiolas.....	1.508	195.511	1.008	103.520	3	153	5	278	1.511	195.664	1.013	103.798
Carros de insp. e pag...	—	—	—	—	143	31.985	—	—	143	31.985	—	—
Total.....	17.357	2.458.648	3.292	315.367	2.982	173.099	2.141	108.738	20.339	2.631.737	5.433	424.125

O percurso total dos vehiculos foi de 3.055.862 kms. ou sejam 467.279 kms. a mais do que o do anno anterior, o mesmo acontecendo quanto ás viagens que atingiram 25.772, contra 23.194 em 1936.

Comparativamente aos annos de 1935 e 1936, temos o quadro :

Anno	Numero total de viagens	Percurso total de kilometros
1935.....	22.073	2.492.705
1936.....	23.194	2.588.583
1937.....	25.772	3.053.862

Como se vê, ainda este anno foi maior o numero de viagens. O mesmo se deu com o percurso total.

PERCURSO MÉDIO DE UM CARRO DURANTE O ANNO

O percurso total dos carros de passageiros foi de 719.709 kilometros, assim discriminado :

Carros de 1ª classe.....	320.234
Carros de 2ª classe.....	293.019
Carros mixtos.....	106.456
Total.....	<u>719.709</u>

NUMERO DE CARROS EXISTENTES

Carros de 1ª classe.....	4
Carros de 2ª classe.....	4
Carros mixtos.....	2
Total.....	<u>10</u>

No total acima, existem um carro de 1ª e outro de 2ª que estão recolhidos por não servirem mais para o Trafego. Convem ainda lembrar que, no anno de 1936, já tinham sido recolhidos mais dois carros, sendo um de 1ª e um outro de 2ª, perfazendo assim, neste exercicio, quatro carros de passageiros que não attendem ao serviço a que são destinados. Actualmente para o trafego de passageiros de Annapolis a Annapolis (linha-tronco de 393 kilometros), trafegam tres carros de 1ª classe, tres de 2ª e um mixto. No ramal de Goyandira a Ouvidor, trafega somente um mixto. Para as viagens de ida e volta no tronco, trafegam os carros em stock, ficando somente em deposito, um unico carro de 1ª e um outro de 2ª, o que é insufficiente para attender ao movimento dessa ferro-via. Por esse motivo calculamos o percurso médio na base de oito carros para o total.

Percurso médio de um carro :

$$\text{Percurso médio} = \frac{\text{Percurso total}}{\text{Num. de carros}} = \frac{719.709}{8} = 89.963 \text{ kilometros}$$

O excesso sobre o percurso normal ou fundamental — 23.000 kms. é de :
 $89.963 - 23.000 = 66.963$
 maior ainda que o do anno passado em :
 $66.963 - 29.612 = 37.351 \text{ kms.}$

Donde se verifica, evidentemente, o trabalho excessivo a que estão sujeitos os nossos carros de passageiros que trafegaram quasi que o triplo do percurso fundamental.

Deixamos de computar aqui os carros E-1 e E-2 por serem ambos privados da Administração da Estrada, bem como os carros de bagagens e encomendas em numero de cinco.

PERCURSO MÉDIO DE UM VAGÃO COBERTO

Percurso total: 1.342.608 kilometros. Numero de vagões: 81, assim distribuidos

Vagões fechados de 25.000 kilos.....	28
Vagões fechados de 22.000 kilos.....	3
Vagões fechados de 20.000 kilos.....	22
Vagões fechados de 18.000 kilos.....	3
Vagões fechados de 15.000 kilos.....	<u>25</u>
Total.....	81

Percurso médio de um vagão :

Considerando que em principio de maio entraram em circulação mais treze vagões cobertos de 25 toneladas e no inicio de dezembro foram postos em trafego mais outros nove do mesmo typo, sendo recolhidos dois de 15 toneladas, temos assim o percurso médio :

$$\frac{355.021}{61} + \frac{866.586}{74} + \frac{121.001}{81} = 5.820 + 11.710 + 1.493 = 19.023 \text{ kms.}$$

O excesso sobre o percurso fundamental é de :

$$19.023 - 14.000 = 5.023 \text{ kilometros.}$$

O excesso sobre o percurso fundamental foi este anno maior em 1.588 kilometros que o do anno anterior.

HORARIOS

Devido ao mau estado da linha, que por motivos independentes da vontade da Administração, não pôde ser reparada convenientemente, fomos forçados a transformar, a partir de 1º de dezembro, os trens P 1 e P 2 (de passageiros) em trens mixtos (M 1 e M 2), que correm diariamente nos dois sentidos, com a velocidade que lhes é peculiar. Essa modificação deverá ser conservada enquanto durarem as chuvas ou enquanto as condições da Via-Permanente não o permitirem. Não obstante isso, está sendo estudada a modificação nos horarios dos trens, cuja conveniencia já é manifesta, sobretudo dos P-1 e P-2, de maneira o attender melhor os interesses do publico e os da Estrada.

TAXA DE UTILIZAÇÃO DE CARROS E VAGÕES

Natureza dos serviços dos vehiculos	Percurso total dos vehiculos	Quantidade de transporte		Lotação média por vehiculo		Taxa de utilização dos vehiculos
		Realizavel	Realizada	Aproveitavel	Aproveitada	
		Toneladas-kilometro		Toneladas		%
Mercadorias	1.705.639	31.895.448	17.900.394	18,7	10,49	56,1
Bag. e encomendas...	299.067	1.495.335	410.457	5,0	1,37	27,4
		Passageiros-kilometro		Passageiros		
1ª classe.....	373.462	17.926.176	7.640.133	48	20,45	42,6
2ª classe.....	346.247	16.619.856	9.400.363	48	27,14	55,5
Em geral.....	719.709	34.546.032	17.040.496	48	23,67	49,3
		Cabeças-kilometro		Cabeças		
Animaes	299.462	5.390.316	2.309.989	18	7,71	42,8

Nota: No calculo das taxas de utilização foram considerados todos os transportes qualquer que seja a rubrica a que estejam subordinados. E de conformidade com o criterio adoptado no calculo do percurso médio, foi tomado em consideração para este calculo a epoca do recebimento de mais treze vagões de 25 toneladas (no principio de maio) e de mais nove outros do mesmo typo, bem como a baixa de dois vagões de 15 toneladas (no inicio de dezembro), resultando dahi a média de transporte realizavel de 31.895.448 ton-kms., correspondentes a taxa de 56,1 de utilização de vehiculos.

IRREGULARIDADES

Accidentes ocorridos em 1937

Em resumo temos :

Descarrillamentos.....	168
Animaes atropelados.....	4
Pessoas atropeladas.....	5
*Accidente pessoal de trem.....	4
Total.....	181

Assim distribuidos mensalmente :

Mezes	Accidentes				
	Descarril- lamentos	Animaes atropelados	Pessoal da Estrada	Pessoal extranho	Total
Janeiro	15				15
Fevereiro	13		1		14
Março	17			1	18
Abril	11				11
Maio.....	33			1	34
Junho	11				11
Julho.....	22	1	2	1	26
Agosto	5	2			7
Setembro.....	8	1			9
Outubro	2			1	3
Novembro.....	8		1		9
Dezembro.....	23			1	24
Total.....	168	4	4	5	181

As causas provaveis dos descarrillamentos :

Linha.....	37
Material rodante.....	8
Não especificadas.....	118
Diversas.....	5
Total.....	168

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Faltas, sobras, avarias, etc. — Indemnizações de mercadorias e encomendas:

Causas	Numero			Indemnizações		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Faltas por extravio.....	8	6	29	493\$900	632\$900	15:509\$700
Faltas ou violação.....	—	—	3	—	—	109\$200
Avarias por fogo.....	34	24	29	14:496\$475	15:490\$200	15:540\$100
Avarias por mau carregamento	—	—	—	—	—	—
Avarias por descarrilamentos.	—	—	2	—	—	398\$900
Avarias por agua.....	2	1	2	564\$300	48\$000	203\$200
Total.....	44	31	65	15:554\$675	16:171\$100	31:761\$100

Pelo quadro acima poder-se-há verificar que as indemnizações maiores foram por avarias por fogo e faltas por extravios, o que se justifica, devido ao diminuto numero de vagões para transportes, os quaes, na maioria, trafegaram continuamente para attenderem á grande quantidade de transporte que houve, sem que os mesmos pudessem ser devidamente reparados em suas avarias.

Justifica-se tambem o augmento de faltas por extravio, dado ao movimento vultoso de transporte neste anno, o qual superou todos os annos anteriores. O Tráfego tambem luctou com difficuldades devido á falta de pessoal para o contróle do serviço, mormente na baldeação de mercadorias da Cia. Mogyana, para o que foi necessario empregar turmas da 4ª Divisão, pessoas não habilitadas para o serviço e bem assim funcionarios extranhos ao quadro titulado, os quaes serviram na baldeação, substituindo conferentes.

Convem ainda lembrar que, pelo quadro acima, o prejuizo não foi total, pois o producto de leilões das mercadorias avariadas, conseguiu ascender a 60% das indemnizações pagas.

Houve tambem renda de leilões de volumes não procurados e sobra nas estações.

EXPEDIENTE DA SECÇÃO

Processos organizados de faltas e avarias.....	70
Cartas expedidas á Cia. Mogyana.....	2.861
Processos avulsos-internos	2.615
Telegrammas expedidos	679

TELEGRAPHO

O serviço telegraphico, dividido ainda em duas unicas sessões, Araguay-Ipamery e Ipamery-Annapolis, pondo de parte alguns inconvenientes resultantes do proprio systema do nosso telegrapho, vae satisfazendo regularmente aos seus fins. Durante o exercicio de 1937 foram apenas substituidos 724 postes telegraphicos de madeira e seis de ferro (trilhos usados), dada a deliciaencia de material. Esta percentagem é aliás inferior á do anno de 1936. Torna-se indispensavel dotar todos os postes de entrada das estações de protecção aerea, bem assim, mudar a posteação de madeira para a de ferro, podendo para isso ser utilizados trilhos velhos e usados.

A posteação de ferro, alem de resistir ao fogo, facilita a descarga atmospherica por occasião das chuvas, ao mesmo tempo que protege os isoladores e as ins-

tallações internas das estações. Dahi o acarretar a redução nas interrupções, diminuindo os serviços de conserva.

Constitue outra necessidade o augmento de mais um trabalhador para cada turma de fio, afim de que possamos satisfazer mais efficientemente ás exigencias do serviço de conservação. E' preciso tambem que se adquira um trolly-motor que facilite a locomoção da turma para os seus alfazeres, dados os inconvenientes notorios do transporte em trolly a vara

De mais a mais, occorre a circumstancia de terem sob sua responsabilidade, a 1ª turma, residindo em Goyandira, uma extensão de 220 kilometros e a 2ª turma, situada em Pires do Rio, a extensão de 164 kilometros. Pelo quadro abaixo pode-se ver o movimento do telegrapho. Observamos que o movimento foi muito mais intenso que o dos annos anteriores.

RELAÇÃO DOS TELEGRAMMAS EM SERVIÇO DA ESTRADA, EM SERVIÇO DA CONSTRUÇÃO, PARTICULARES E OFFICIAES DURANTE O ANNO DE 1937

Estações	Serviço da Estrada		Serviço da Construção		Particulares e officiaes		
	Nº	Palavras	Nº	Palavras	Nº	Palavras	Importancia
Araguary	12.953	356.886	361	10.634	19.107	310.726	46:290\$200
Amanhece	2.198	31.498	—	—	79	1.003	175\$750
Ararapira	1.587	20.021	—	—	52	780	132\$100
Engenheiro Bethout.....	3.262	67.911	—	—	181	2.675	250\$850
Anhanguera	1.984	29.696	—	—	909	12.987	1:482\$850
Cumary	1.731	33.096	—	—	424	5.547	848\$250
Goyandira	3.908	100.360	—	—	1.466	20.659	2:620\$150
Catalão	1.272	22.261	—	—	3.361	49.339	5:421\$270
Ouvidor	627	13.112	—	—	115	1.525	232\$700
Verissimo	1.907	16.480	—	—	79	975	184\$300
Içá	2.228	39.752	—	—	15	254	40\$000
Ipamery.....	4.577	128.372	—	—	6.509	98.760	9:655\$000
Inajá	1.560	21.817	—	—	103	1.401	221\$450
Urutahy	1.894	29.622	—	—	999	14.523	2:365\$850
Roncador	1.463	21.058	—	—	76	1.092	201\$850
Pires do Rio	1.957	45.566	1	30	4.027	61.933	7:851\$500
Tapiocanga.....	1.408	25.567	1	17	71	1.263	224\$350
Ubatan	1.771	22.225	—	—	565	9.681	940\$800
Carahyba	1.732	31.146	1	37	67	944	159\$150
Ponte Funda.....	1.581	18.294	1	23	41	510	89\$400
Viannopolis.....	1.554	27.937	8	214	1.104	12.985	1:903\$400
Bomfim	1.586	17.919	—	—	1.284	20.050	2:135\$200
Leopoldo de Bulhões...	2.134	46.174	12	328	2.719	37.042	4:410\$600
Engenheiro Valente.....	1.059	9.881	17	437	17	271	26\$000
General Curado	1.576	17.097	77	2.257	33	391	102\$650
Annapolis	2.546	69.327	235	6.668	3.087	45.619	7:033\$500
Total.....	62.055	1.263.075	714	20.645	46.490	712.935	94:999\$100

ILLUMINAÇÃO

O numero de estações é ainda o mesmo do anno anterior, não tendo tambem sido alterado o numero das que gosam de illuminação electrica, que são 10 ao todo.

E' verdade que foi feita no exercicio ora findo, a installação para esse fim na estação de Cumary, não tendo, entretanto, sido ligada a luz, pela escassez de verba.

Não houve reforma ou melhoria das installações respectivas, embora continuando ainda em precario estado as das estações de Goyandira, Ipamery, Viannopolis e Bomfim, o que foi devido á falta de material. Contámos, todavia, que no proximo exercicio seja resolvido o assumpto.

TELEPHONE

A nossa linha telephonica, embora necessitando de installação e accommodação adequadas nos respectivos postos, vae satisfazendo plenamente ao seu fim—que é controlar o ponto crítico da Estrada—a serra.

MATERIAL GASTO PARA A CONSERVAÇÃO DA LINHA TELEGRAPHICA

Postes telegraphicos de madeira.....	724
Postes telegraphicos de trilhos usados.....	6
Isoladores communs.....	500
Isoladores rectos	96
Isoladores especiaes para ponta de fio.....	2
Isoladores para telephone.....	52
Total.....	<u>1.380</u>

Balancete da despesa
da II Divisão - Trafego

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Despesa de custeio				
A) — Serviços de escriptorio:				
Chefe do Trafego, auxiliares technicos, escripturarios, etc.....	64:998\$000		64:998\$000	
Diferença de vencimentos.....	3:380\$000		3:380\$000	
Diff. venc. por direitos adquiridos..	1:344\$000		1:344\$000	
Impressos e correspondencia.....	—	1:486\$094	1:486\$094	
Artigos de consumo	—	2:106\$700	2:106\$700	
Serviços prestados pela Locomoção.	73\$700	5\$100	78\$800	73:393\$594
B) — Serviços de estações:				
Agentes, vigias, ports, operarios, etc.	555:295\$900		555:295\$900	
Diferença de vencimentos.....	22:007\$400		22:007\$400	
Diff. venc. por direitos adquiridos..	1:677\$700		1:677\$700	
Impressos e correspondencia.....	—	21:697\$095	21:697\$095	
Artigos de consumo	—	15:989\$691	15:989\$691	
Serviços prestados pela Linha.....	52\$000	242\$200	294\$200	
Serviços prestados pela Locomoção	1:586\$800	548\$100	2:134\$900	
Iluminação	—	7:096\$300	7:096\$300	626:193\$186
C) — Serviços de trens:				
Cond. de trens, guarda-fios, bags. etc.	114:070\$400		114:070\$400	
Diferença de vencimentos.....	6:971\$400		6:971\$400	
Impressos e correspondencia.....	—	230\$827	230\$827	
Artigos de consumo	—	2:192\$627	2:192\$627	
Lavagem de toalhas para os carros.	—	240\$000	240\$000	123:705\$254
D) — Telegrapho:				
Eng. "H"—Inspector do telegrapho..	14:460\$000		14:460\$000	
Ajud. e trabalhadores.....	28:812\$400		28:812\$400	
Impressos e correspondencia	—	219\$084	219\$084	
Artigos de consumo	—	8:779\$528	8:779\$528	
Artigo permanente.....	—	5:412\$554	5:412\$554	
Serviços prestados pela Locomoção.	—	1:419\$800	1:419\$800	
Serviços prestados pela Linha.....	62\$100		62\$100	59:165\$466
E) — Serviços telephonicos—Araguary:				
Durante o anno de 1937.....	—	180\$000	180\$000	180\$000
Total	814:791\$800	67:845\$700	—	882:637\$500

III DIVISÃO – LOCOMOÇÃO

III DIVISÃO - LOCOMOÇÃO

Os trabalhos desta Divisão decorreram normalmente, satisfazendo, tanto quanto o permite o seu ainda deficiente aparelhamento, as crescentes necessidades da Estrada, graças aos esforços e dedicação de seu pessoal.

Além dos serviços ordinarios de conservação e reparação do material rodante e de tracção, foi feita a montagem da locomotiva Mallet, de fabricação de The Baldwin Locomotive Works, e de vinte e dois carros fechados para mercadorias de The Gregg Car Co, dos quaes treze foram adquiridos em 1936 e nove em 1937.

PESSOAL

O pessoal da Divisão vae se tornando cada vez mais insufficiente para os serviços, razão pela qual se torna necessaria constantemente a prestação de serviço extraordinario.

TITULADOS

O quadro de machinistas, além de ser de todo exíguo em sua constituição, é um dos mais desfalcados.

Contendo a Estrada vinte locomotivas em serviço, seria rasoavel que o numero de machinistas fôsse superior a vinte, de modo a haver sobra desses profissionais pelo menos para os casos de férias, licença, etc.

Entretanto, o que occorre é o seguinte;

Pelo reajustamento instituido pela lei 284, de 1936, foi fixado o numero de machinistas da Estrada, com aproveitamento do pessoal existente, em dezeseite fixos e dois excedentes.

Verificadas duas vagas, ficou definitivamente o quadro reduzido a dezeseite funcionarios.

Mais cinco vagas se verificaram, ficando o numero de machinistas reduzido a doze.

Desses doze, um que anteriormente á lei citada tinha a cathegoria de encarregado de deposito de 1ª classe, exerce com capacidade e dedicação as funcções de encarregado da Tracção; outro desempenha as funcções de encarregado do deposito de Ipamery; um terceiro, em virtude de redução da capacidade physica para os serviços de tracção, presta serviços auxiliares nas officinas.

Ha, pois, normalmente, apenas nove machinistas no serviço de trens, não se attingindo portanto sequer a taxa de 0,5 machinista por locomotiva.

Simultaneamente o volume de transportes augmenta cada vez mais, exigindo diariamente a formação de diversos trens especiaes de carga.

Para evitar prejuizo total ao serviço, vêm sendo adoptadas medidas de caracter transitorio que, entretanto, seria de toda conveniencia evitar: dobras constantes de machinistas; utilização de foguistas, artifices e operarios como machinistas, etc.

Não estando ainda organizadas pelo poder competente as instrucções para os concursos de machinistas, parece imprescindivel o preenchimento, já proposto, em caracter interino, das cinco vagas de machinista existentes. Isso como medida preliminar, até que o governo possa elevar definitivamente o quadro de machinistas da Estrada.

CONTRACTADOS

Permanece tambem a necessidade do augmento do quadro do pessoal contratado, exposto no relatorio de 1936. Continuamos nas officinas com o mesmo numero de 77 obreiros, distribuidos pelas Secções que a compõem, a saber :

Secção de Carpintaria	16
Secção de Torneiros	11
Secção de Ferreiros.....	9
Secção de Caldereiros e soldadores.....	8
Secção de Fundidores.....	4
Secção de Pintores	5
Secção de Ajustadores.....	15
Secção de Electricistas	2
Secção de Truqueiros.....	7

Observe-se que, neste quadro, existem ainda diversas vagas que dependem da conclusão do respectivo processo para o seu preenchimento, havendo tambem dois operarios prestando serviços á Tracção.

Considerando que o trafego foi accrescido de 22 vagões e 1 locomotiva no decorrer do corrente exercicio tendo-se ao mesmo tempo dado baixa em dois vagões, elevou-se para 179 o numero de unidades; comparando-o como numero de operarios, teremos apenas :

$$\frac{77}{179} = 0,43$$

operarios por unidade em trafego, o que constitue uma taxa ainda inferior á de 1936.

Não se levando em conta as faltas e afastamentos por licenca, mas apenas os 15 dias de férias annuaes e adoptando a média minima de 0,5 operarios para cada unidade em trafego, teriamos necessidade de :

$$\frac{0,5 \times 179}{365 - 15} \times 365 = 93 \text{ operarios, pelo menos.}$$

É, pois, imprescindivel o augmento do quadro de contractados para as officinas.

Não menos exiguo é o numero de ajudantes de machinistas (foguistas) comparado com o numero de locomotivas.

Levando-se em consideração que as duas machinas articuladas trabalham com 2 ajudantes, temos $20 + 2 = 22$, correspondendo a 22 unidades.

Entretanto o quadro de ajudantes de machinista consta apenas de 18 homens, dos quaes cinco precisam ser destacados para as funcções de accendedores em Araguary, Catalão, Ipamery e Annapolis, restando praticamente 13 para o serviço de trens.

MATERIAL

A locomoção foi accrescida no seu patrimonio com materiaes de diferentes especies no valor de 2.188.689\$100.

Foram incorporados ao Trafego 1 locomotiva Mallet de simples expansão, ty-po 2-6-6-2, e 22 vagões fechados de aço para transporte de mercadorias, tendo sido tambem adquiridos um compressor de ar, uma thesoura punção, uma machina de soldar, dois macacos hydraulicos, uma machina portatil para soldar, alem de outras de menor importancia e de grande quantidade de ferramentas, como se vê no balancete annexo, da despesa do exercicio.

A despesa de material á conta de custeio foi de 670:091\$000 dos quaes, deduzindo a importancia de 17:722\$300, proveniente de contas de energia electrica, tem-se para material propriamente dito consumido, 652:368\$700.

Os quadros e balancete a seguir dão ideia perfeita do crescente desenvolvimento do trafego da Estrada e dos melhoramentos do material rodante e demais serviços prestados pela Locomoção.

PERCURSO

Designação	1935	1936	1937
Locomotivas - kilometro	725.258	746.232	820.847
Trens - kilometro	545.995	550.974	607.374
Vehiculos - kilometro	2.492.705	2.588.583	3.055.862

DESPESA GERAL

Annos	Pessoal	Material	Total
1935.....	547:501\$000	931:065\$526	1.099:065\$764
1936.....	671:872\$500	2.548:057\$899	3.219:930\$399
1937.....	723:801\$200	3.031:500\$700	3.755:301\$900

DESPESA DE CUSTEIO

Annos	Pessoal	Material	Total
1935.....	510:887\$049	585:178\$715	1.096:065\$764
1936.....	633:865\$500	545:484\$100	1.179:349\$600
1937.....	678:284\$000	* 670:091\$000	1.348:375\$000

* Inclusive 17:722\$300 de energia electrica.

A despesa de custeio supra, comparada com a despesa de custeio da Estrada, guarda a relação que se segue :

1935.....	33,29 %
1936.....	31,91 %
1937.....	34,66 %

PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Annos	Pessoal	Material	Total
1935.....	24:046\$400	93:471\$800	117:518\$200
1936.....	30:043\$300	960:786\$900	990:830\$200
1937.....	24:379\$900	153:295\$500	177:675\$400

A importancia dispendida com a Produção Industrial decresceu em virtude de não ter sido computada, como no anno anterior, a entrada de material rodante adquirido.

PATRIMONIO

Annos	Pessoal	Material	Total
1935.....	1:103\$400	242:369\$900	243:473\$300
1936.....	853\$600	1.009:788\$300	1.010:641\$900
1937.....	15:788\$500	2.188:689\$100	2.204:477\$600

MOVIMENTO DE MATERIAES

Annos	Existentes, recebidos, arrecadados, etc.	Empregados	Saldos
1935.....	1.978:240\$111	931:062\$245	1.047:177\$585
1936.....	2.915:240\$899	2.548:067\$899	367:575\$000
1937.....	3.488:351\$400	3.013:778\$400	474:573\$000

CONSUMO DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES, ESTOPA, ETC., NOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO

Especie	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Lenha (m3).....	48.978	48.508	53.905	259:023\$803	260:701\$462	335:950\$236
Oleo de cylindro (vapor saturado) (lt.).....	—	4.271	4.367	—	6:486\$061	8:066\$618
Oleo de cylindro (vapor super-aquecido) (lt.).....	5.461	1.999	1.953	9:150\$898	5:231\$069	5:680\$961
Oleo de machina (lt.).....	5.140	5.807	5.383	8:617\$233	9:401\$468	8:715\$220
Oleo de carro (lt.).....	2.994	3.397	684	4:392\$158	5:763\$047	1:116\$399
Oleo de carro, na P. Ind. de enchimento.....	—	—	3.992	—	—	6:650\$325
Oleo combustivel.....	—	2.515	3.175	—	1:490\$360	1:817\$130
Oleo para tempera.....	—	—	50	—	—	106\$900
Oleo essolube aut.....	—	—	60	—	—	158\$292
Kerozene (lt.).....	1.740	2.016	1.706	1:938\$099	2:419\$021	1:989\$614
Estopa (kilo).....	2.415	4.524	3.077	3:263\$400	6:940\$088	4:968\$924
« na P. Ind. enchimento..	—	—	1.329	—	—	2:792\$897
Enchimento (kilo).....	2.449	3.301	5.080	2:798\$171	6:450\$095	9:302\$852
Graxa (kilo).....	124	200	162	249\$828	399\$871	348\$030
Graxa S. K. F. (kilo).....	—	—	17	—	—	83\$760

MATERIAL DE TRACÇÃO E RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1937

A) LOCOMOTIVAS

Locomotivas	Quantidade	Estado de conservação			
		Bom	Regular	Mau	Em reparação
Six-coupled—0-6-0...	1	1	—	—	—
Forney—0-4-4.....	2	—	2	—	—
Ten-Wheel—4-6-0...	7	6	1	—	—
Consolidation—2-8-0.	4	2	2	—	—
Pacific—4-6-2.....	4	3	1	—	—
Mallet—2-6-6-2.....	2	1	1	—	—
Total.....	20	13	7	—	—

Comparado com os annos anteriores, temos :

Annos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1935.....	39%	22%	33%	6%
1936.....	74%	16%	10%	—
1937.....	65%	35%	—	—

Como se observa, é bom o estado de conservação das locomotivas.

B) CARROS

Carros	Serie	Quantidade	Estado de conservação			
			Bom	Regular	Mau	Em reparação
Reservados.....	E	2	2	—	—	—
1ª classe.....	A	5	2	1	1	1
2ª classe.....	B	5	2	1	1	1
Mixtos.....	AB	2	2	—	—	—
Correio e bagagem.....	C	6	2	2	1	1
Total.....		20	10	4	3	3

Entraram em reparação geral no mez de agosto, os carros A 4 e B 4.

A situação dos carros, quanto ao estado de conservação, comparada com a do ultimo biennio, nos dá o seguinte resultado:

Annos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1935.....	35%	30%	5%	30%
1936.....	45%	30%	15%	10%
1937.....	50%	20%	15%	15%

C) VAGÕES

Vagões	Serie	Quant.	Estado de conservação			
			Bom	Regular	Mau	Em reparação
Vagões fechados.....	V	68	36	25	5	2
Vagões collectores.....	VC	8	4	3	1	—
Vagões para inflammaveis..	VI	4	1	3	—	—
Vagões para automoveis..	VA	1	1	—	—	—
Gaiolas.....	H	14	12	1	—	1
Gondolas.....	G	15	10	5	—	—
Pranchas.....	P	22	15	6	1	—
Pranchas de borda.....	PB	2	2	—	—	—
Pranchas de lenha.....	PL	4	4	—	—	—
Total.....		138	85	43	7	3

Foram entregues ao Trafego 22 vagões fechados de 25 toneladas para mercadorias, dos quaes 9 adquiridos em 1937; tendo sido, outrossim, solicitada a baixa de 2 vagões fechados de 15 toneladas, figura no quadro supra, apenas o accrescimento de 20 vagões fechados em relação ao anno de 1936.

Annos	Estado de conservação			
	Bom	Regular	Mau	Em reparação
1935.....	17%	32%	44%	7%
1936.....	48%	33%	16%	3%
1937.....	62%	31%	5%	2%

Ao findar-se o exercicio de 1937 o estado do material, como vimos de ver, continua melhorando satisfactoriamente.

OFFICINAS

A despesa das Officinas foi maior que a do anno anterior em virtude de promoções, accrescimo de horas extraordinarias consequente de augmento de serviço, bem como em virtude de augmento do preço acquisitivo dos materiaes.

O quadro a seguir demonstra comparativamente as despesas do triennio :

Annos	Pessoal	Material	Total
1935.....	245:005\$849	359:076\$686	604:082\$535
1936.....	288:779\$742	287:423\$701	576:203\$443
1937.....	356:983\$000	325:735\$800	682:718\$800

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Reparações	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Geraes	6	10	(1) 10	150:175\$600	141:921\$100	157:718\$400
Médias	—	3	(2) 2	\$	10:504\$900	11:244\$600
Correntes.....	161	183	181	34:251\$800	28:972\$000	21:985\$600
Totaes	167	196	193	184:427\$400	181:398\$000	190:948\$600

(1) Locomotivas que receberam reparação geral: 101, 103, 104, 105, 107, 201, 203, 301, 302 e 304.

(2) Locomotiva que recebeu reparação média: 202.

CUSTO E TEMPO MÉDIO DE UMA REPARAÇÃO GERAL

Annos	Tempo médio	Custo médio
1935	4,0 mezes	25:029\$267
1936	1,2 mezes	14:192\$110
1937	1,2 mezes	15:771\$840

Os serviços de reparação de locomotivas teve accrescido o seu preço pela aplicação de materiaes novos, como sejam dois pares de longerões nas locomotivas, 201 e 203, apparatus superiores de limpeza de tubos nas locomotivas typo 200 e 300, e uniformisação dos trucks de tender para o material Standard, nas locomotivas dos grupos 100 e 200.

REPARAÇÃO DE VEHICULOS

Reparações	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Geraes	14	25	22	58:683\$900	40:731\$400	93:431\$500
Médias	8	17	9	10:282\$100	29:138\$100	30:487\$500
Correntes	281	392	415	33:727\$400	31:828\$700	45:691\$500
Totales	303	434	446	102:693\$400	101:698\$200	169:610\$500

No custo das reparações de vehiculos nota-se um accrescimento na despesa de pessoal e material, que se justifica em face da reconstrucção de dois carros de passageiros, que desde o mez de agosto se acham em obra e que não puderam ser concluidos no corrente anno, por deficiencia de pessoal.

CONSERVAÇÃO DE VEHICULOS

Annos	Despesa
1935.....	72:228\$936
1936.....	76:835\$300
1937.....	63:520\$500

CONSUMO DE OLEO, ESTOPA, KEROZENE, ETC. NA CONSERVAÇÃO
DE VEICULOS

Especie	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Oleo de carro (litro)...	1.689	415	146	2:840\$374	703\$600	241\$137
Kerozene (litro).....	62	50	76	67\$048	58\$249	98\$237
Estopa (kilo).....	139	39	35	228\$440	54\$910	71\$050
Graxa (kilo).....	22	52	35	46\$078	103\$600	70\$340
Enchimento (kilo).....	2.447	2.718	4.150	4:794\$011	5:470\$011	7:691\$071

Tendo sido em 1937 o percurso de vehiculos igual a 3.055.862 kms., damos abaixo o consumo desses materiaes por 1.000 vehiculos-kilometro e o comparamos com os resultados do biennio anterior :

Especie	Por 1.000 vehiculos-kilometro								
	Quantidade			Custo			Custo da unidade		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Oleo (litro).....	0,678	0,160	0,047	1\$140	\$272	\$078	1\$682	1\$695	1\$651
Kerozene (litro)...	0,025	0,019	0,024	\$027	\$023	\$031	1\$081	1\$165	1\$292
Estopa (kilo).....	0,056	0,015	0,011	\$092	\$021	\$022	1\$463	1\$408	2\$030
Graxa (kilo).....	0,009	0,021	0,011	\$019	\$040	\$023	2\$094	1\$992	2\$009
Enchimento (kilo).	0,982	1,075	1,354	1\$912	2\$113	2\$508	1\$947	1\$967	1\$853

Custo total por 1.000 locomotivas-kilometro :

1935.....	3\$190
1936.....	2\$469
1937.....	2\$674



TRACÇÃO

NUMERO E PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

Annos	Numero médio			Percurso						
	Trafego remunerado	Serviço de lastro e outros	Total	Trafego remunerado	Serviço de lastro e outros	Total	Annual médio	Médio diario		
								Trafego remunerado	Não remunerado	Total
1935..	7,2	4,2	11,4	.....	.....	725.258	63.619	187	152	174
1936..	7,0	4,2	11,2	462.266 Trens 59.785 Manob. 39.383 Sob-P.	105.198 Trens 59.225 Manob. 20.375 Sob-P.	.....	.....	.....	.....	.....
				561.434	184.798	746.232	66.628	220	121	182
1937..	9,3	2,2	11,5	546.140 Trens 73.278 Manob. 41.877 Sob-P.	82.643 Trens 60.855 Manob. 16.064 Sob-P.	.....	.....	.....	.....	.....
				661.295	159.562	820.857	71.378	191	198	195

O numero médio de locomotivas em serviço effectivo corresponde a :

$$\frac{11 \times \frac{11,5}{19} + \frac{11,7}{20}}{12} \times 100 = \frac{\left(\frac{126,5}{19} + \frac{11,7}{20} \right) 100}{12} = \frac{(6,68 + 0,58) 100}{12} = 60,5 \%$$

resultado um pouco superior ao do anno precedente.

Nos calculos supra entramos com a locomotiva Mallet 402 somente no mez de dezembro, quando foi incorporada.

Percursos das locomotivas em serviço effectivo durante o ultimo triennio :

Loco- motivas	Percurso		
	1935	1936	1937
1.....	56.880	42.791	37.361
2.....	36.179	30.722	38.980
11.....	39.600	32.760	16.282
101.....	35.967	26.201	44.527
102.....	41.400	40.705	44.317
103.....	37.703	47.995	45.186
104.....	47.020	38.745	31.047
105.....	41.592	31.357	31.183
106.....	42.063	37.379	30.985
107.....	34.907	43.050	45.695
201.....	38.748	38.171	40.281
202.....	26.208	35.319	36.460
203.....	39.231	34.556	35.831
204.....	42.085	20.162	45.773
301.....	26.483	63.357	51.626
302.....	44.929	51.256	53.309
303.....	50.498	44.248	57.373
304.....	43.765	36.501	49.252
401.....	—	50.957	85.125
402.....	—	—	264
Total...	725.258	746.232	820.857

Em 1937 apenas as locomotivas 11 e 402 fizeram o percurso inferior ao percurso médio fundamental de 30.000 kilometros.

A locomotiva 402 entrou em serviço em 26/12.

O percurso das locomotivas Mallet 401 e 402 (typo 2—6—6—2), foi duplicado em vista da sua equipagem.

As locomotivas que fizeram maior percurso foram :

1935 — Locomotiva 1, com 56.880 kilometros.

1936 — Locomotiva 301, com 63.357 kilometros.

1937 — { Locomotiva simples: — 304, com 57.373 kilometros.
 { Locomotiva articulada: — 401, com 85.125 kilometros.

As locomotivas que fizeram menor percurso foram :

1935 — Locomotiva 202, com 26.208 kilometros.

1936 — Locomotiva 204, com 20.162 kilometros.

1937 — { Locomotiva simples: — 11, com 16.282 kilometros.
 { Locomotiva articulada: — 402, com 264 kilometros.

PERCURSO FEITO PELOS MACHINISTAS E AJUDANTES DE MACHINISTAS
QUE CONDUZIRAM TRENS

Nomes	Categorias	Percurso
Anthero Alves.....	Machinista classe F.....	87.810
Francisco Alves dos Santos.....	« « F.....	55.364
José de Aguiar.....	« « F.....	30.047
João Fernandes.....	« « F.....	40.121
Manoel Rodrigues Parada.....	« « F.....	51.626
Augusto Maia.....	« « E.....	58.709
Clarindo Lucio.....	« « E.....	41.792
José dos Santos.....	« « E.....	63.419
Theodozino Ribeiro.....	« « E.....	45.811
Theodolino Ribeiro.....	« « D.....	49.402
Damino Fava.....	Artifice de 5ª classe.....	50.268
João Alves Pereira.....	Aux. Tech. 5ª «.....	5.971
Antonio Mesquita.....	Ajud. Mach. 4ª «.....	39.585
Eleodoro Ferreira.....	« « 4ª «.....	4.720
Benedicto Odorico.....	« « 4ª «.....	23.673
José Antonio Ribeiro.....	« « 4ª «.....	39.896
José Paranhos.....	« « 4ª «.....	52.035
Joaquim Pereira.....	« « 4ª «.....	33.198
Graciano Alves.....	« « 5ª «.....	3.780
Leolino Ignacio.....	« « 5ª «.....	1.120
João Lucio Gabriel.....	« « 5ª «.....	692
Manoel Cadima.....	« « 5ª «.....	480
Victor Thomaz da Silva.....	« « 5ª «.....	1.437
Pedro Luzia.....	Trabalhador 1ª «.....	3.409
Angelo Barbeitos.....	« 2ª «.....	80
Luiz Fracon Sobrinho.....	« 2ª «.....	2.399
Gerson Coimbra da Silva.....	« 3ª «.....	2.640
Manoel Alves.....	Operario.....	31.373
Total.....		820.857

O machinista José de Aguiar falleceu em 14 — 9 — 1937.

O quadro supra confirma as nossas considerações quanto ás dificuldades de pessoal com que luta a Tracção.

COMBUSTIVEL

O consumo de combustivel pelas locomotivas foi o seguinte :

Annos	Lenha consumida		Consumo por 100 locomotivas-km.	
	Quantidade	Custo	Quantidade	Custo
1935.....	46.877	247.912\$987	6,5	34\$183
1936.....	47.564	255.839\$077	6,4	34\$284
1937.....	53.701	334.628\$319	6,5	40\$765

$$\text{Consumo médio mensal: } \frac{53.701}{12} = 4.475$$

Saldo para 1938: 1.742 m3.

Comparamos abaixo a despesa de combustível consumido pelas locomotivas com as despesas de custeio da locomoção e da Estrada.

Annos	Sobre a despesa da Divisão	Sobre a despesa da Estrada
1935	22,6%	8,2%
1936	21,7%	6,9%
1937	24,8%	8,6%

CONSUMO DE LUBRIFICANTES, KEROZENE E ESTOPA PELAS LOCOMOTIVAS

A) — Total

Especie	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Oleo de cylindro (vapor saturado), (litro).....	—	3.877	4.183	—	5:862\$138	7:897\$580
Oleo de cylindro (vapor super-aquecido) (litro).....	5.461	1.999	1.945	9:150\$968	5:231\$069	5:665\$568
Oleo de machina (litro).....	5.110	5.014	5.383	8:568\$793	8:135\$202	8:715\$220
Kerozene (litro).....	567	349	510	628\$199	401\$123	585\$550
Estopa (kilo).....	554	633	527	788\$000	872\$200	858\$300
Enchimento (kilo).....	—	17	131	—	34\$675	256\$307
Graxa (kilo).....	—	131	52	—	237\$718	167\$454

B) — POR 1.000 LOCOMOTIVAS-KILOMETRO

Especie	Quantidade			Custo		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Oleo (litro).....	14,576	14,593	14,023	24\$432	25\$767	26\$685
Kerozene (litro)...	0,782	0,468	0,621	1\$131	\$538	\$714
Estopa (kilo).....	0,765	0,848	0,642	1\$086	1\$169	1\$045
Enchimento (kilo).	—	0,023	0,015	—	\$046	\$029
Graxa (kilo).....	—	0,175	0,063	—	\$319	\$202

DEPOSITO DE MACHINAS DE ARAGUARY

Gasto de kerozene e estopa na limpeza das locomotivas.

Especie	Quantidade	Custo
Kerozene (litro)..	427	490\$700
Estopa (kilo).....	1.209	1:960\$400

DEPOSITO DE MACHINAS DE IPAMERY

Gasto de kerozene e estopa na limpeza das locomotivas.

Especie	Quantidade	Custo
Kerozene (litro)..	389	443\$300
Estopa (kilo).....	914	1:472\$946

Balancete da despesa
da
III Divisão—Locomoção

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial:				
Escritorio Central da Divisão	53:015\$300	852\$900	53:868\$200	
Armazem de Materiaes da Divisão	11:664\$000	1:388\$900	13:152\$900	
Officinas	19:140\$300	199:29\$100	39:069\$400	
Deposito da Tracção em Araguay	11:235\$100	492\$500	11:727\$600	
Deposito da Tracção em Ipamery	9:954\$500	63\$600	10:018\$100	
Reparação de locomotivas	75:525\$700	115:422\$900	190:948\$600	
Reparação de carros	29:403\$500	43:804\$900	73:208\$400	
Reparação de gondolas	4:640\$100	8:715\$700	13:355\$800	
Reparação de gaiolas	24:102\$800	26:017\$700	50:120\$500	
Reparação de pranchas	2:889\$400	6:639\$800	9:549\$200	
Reparação de vagões	11:070\$300	12:206\$300	23:276\$600	
Conservação de vehiculos	12:863\$400	50:657\$100	63:520\$500	
Conservação de illuminação	3:461\$000	2:177\$000	5:638\$000	
Tracção	286:779\$500	363:780\$300	650:559\$600	
Energia electrica	—	17:722\$300	17:722\$300	
Accidentes e diversos serviços	122:539\$300	—	122:539\$300	1.348:375\$000
Patrimonio:				
1 locomotiva "Mallet" n. 402, p. acquisit.	—	943:500\$000	943:500\$000	
Montagem da mesma	2:672\$800	769\$700	3:442\$500	
22 vagões de aço preço acquisitivo	—	780:800\$000	780:800\$000	
Montagem dos mesmos	13:115\$700	7:762\$000	20:877\$700	
1 machina de amolar ferramentas	—	6:94\$000	6:94\$000	
1 machina electrica com estojo	—	1:983\$000	1:983\$000	
1 machina de moldar e furar	—	658\$000	658\$000	
2 machinas manuaes para esmerilhar	—	164\$000	164\$000	
2 macacos hydraulicos	—	15:468\$000	15:468\$000	
4 macacos "Joyç" para 10 tons	—	2:150\$000	2:150\$000	
2 martellos (Ingersol Rand)	—	2:170\$000	2:170\$000	
12 mancaes S.K.F.	—	978\$000	978\$000	
6 tornos de bancada	—	2:810\$000	2:810\$000	
1 grupo portatil para soldar	—	13:490\$000	13:490\$000	
1 thesoura-punção para cortar chapas	—	39:300\$000	39:300\$000	
1 compressor de ar n. 105	—	27:200\$000	27:200\$000	
1 cortador pneumatico	—	1:670\$000	1:670\$000	
1 esmeril portatil n. 5.639	—	1:580\$000	1:580\$000	
2 estojos de micrometros	—	4:738\$600	4:738\$600	
12 polias S.K.F. diversas	—	1:738\$200	1:738\$200	
Ferramentas, etc.	—	9:530\$900	9:530\$900	
Sobresalentes para carros	—	36:576\$400	36:576\$400	
Sobresalentes para gondolas	—	900\$600	900\$600	
Sobresalentes para gaiolas	—	6:053\$000	6:053\$000	
Sobresalentes para locomotivas	—	119:610\$600	119:610\$600	
Sobresalentes para vagões	—	160:144\$100	160:144\$100	2.204:477\$600
Serviços para outras Divisões	4:489\$100	18:578\$900	23:068\$000	23:068\$000
Serviços para particulares	859\$700	846\$200	1:705\$900	1:705\$900
Produccção industrial	24:379\$900	153:295\$500	177:675\$400	177:675\$400
Saldo para o exercicio de 1938	—	474:573\$000	474:573\$000	474:573\$000
Total	723:801\$200	3.506:073\$700		4.229:874\$900

-IV DIVISÃO – LINHA

IV DIVISÃO - LINHA

A linha, apesar da necessidade inadiável de uma reconstrucção, permittiu que circulassem os trens sem interrupções ou accidentes de vulto.

O desenvolvimento da zona percorrida pela Estrada de Ferro de Goyaz, vae impondo cada vez mais, o aparelhamento de que vem carecendo a sua linha. Novas plantações estão sendo feitas, em escala promissôra, sobretudo de café, algodão, arroz, etc., prenuncio seguro de que, este anno, os nossos transportes poderão ter um grande desenvolvimento, uma vez que nos seja permittido um trafego regular com trens não só mais velozes, como mais pesados.

E' justo pois, que unanimes sejam as nossas esperanças de que numa decisãõ sabia e patriótica, o Governo Federal conceda o credito pedido pela actual administração, com o auxilio do qual, tão somente, nos será possível tornar a nossa linha em condições de satisfazer ás exigencias sempre crescentes do trafego.

PESSOAL

Pequena alteração soffreu o quadro do pessoal, comparado com o do anno passado.

O numero médio de empregados foi o seguinte:

Séde	Via Permanente	Serviços diversos	Total
18	210	15	243

Na conservacão propriamente dita da Via Permanente, foram empregados 37 feitores e 155 trabalhadores, que divididos por 401km,557, extensão conservada, temos:

$$\frac{155}{401,5} = 0,38 \text{ de trabalhador por kilometro.}$$

Na extensão acima não estão incluídos os 53km,419 do trecho Bulhões-Anna-polis, pois os mesmos continuam conservados por conta da Construcção.

ESCRITORIO

Terminada uma parte da modificacão por que está passando o edificio da Estacão Central e onde se acham a Administração e demais divisões, effectuou-se a mudança do escritorio desta Divisãõ para o mesmo edificio, conforme fôra previsto no relatorio de 1936.

CADASTRO

Não obstante todos os nossos esforços, não ficou terminado o cadastro da linha.

A falta de alguns elementos prolongará por mais algum tempo a conclusãõ do referido trabalho que vem sendo uma das maiores lacunas desta Divisãõ.

VIA PERMANENTE

Continuando sob a fiscalização da Construção o trecho Bulhões - Annapolis, a extensão da linha em trafego subordinada á esta Divisão é, como em 1936, de 401km,557, dos quaes 16km,507 são de desvios e triangulos.

O estado da linha é de inspirar cuidados e o trafego vae se fazendo com as maiores difficuldades, embora não se verificassem, como dissemos atraz, accidentes de grande vulto.

Por varias vezes esta Administração tem feito sentir a necessidade inadiavel da creação das duas residencias de que carece a linha, pois, de outra maneira, os nossos trabalhos de conservação jamais poderão ter a assistencia technica indispensavel, uma vez que ao chefe de Divisão não é possivel afastar-se diariamente do Escriptorio Central, onde a sua presença se faz tambem mister.

DORMENTAÇÃO

Apesar de todo o nosso esforço não nos foi possivel a substituição da quota prefixada para dormentes, devido a escassez que passamos a sentir deste material, desde o anno de 1936.

Assim, no trecho até Bulhões, ou sejam 401km,557, só foram empregados 31.800 dormentes communs e 436 especiaes, quotas estas muito aquem das empregadas nos annos anteriores e que já vinham sendo pequenas; sem exaggerar podemos dizer que na linha existem 250.000 dormentes em condições de serem substituidos com urgencia.

EMPEDRAMENTO

Razões de ordem economica impediram que se intensificasse o serviço de empedramento dos pontos mais criticos da linha.

O britador adquirido para que o referido serviço seja atacado com a energia que se faz mister, deverá ser installado em ponto conveniente e este anno esperamos fazer alguma cousa.

CERCAS

Durante o anno a que se refere o presente relatorio, poucos kms. foram construidos de cercas novas, devido a conserva que tivemos de fazer em cercas já existentes.

De cercas novas foram construidas apenas 4km,552, emquanto que a conservação acima referida attingiu um total de 13km,648.

EDIFICIOS

Nesta parte muito temos a fazer, pois ao lado de algumas estações e casas de agentes que ultimamente soffreram reparos, temos muitas outras que exigem immediata attenção.

Como primeira medida, precisamos dotar quasi todas ellas de apparatus sanitarios, providencia esta que corresponde, apenas, a um principio elementar de hygiene e conforto publico.

Em quadro annexo constam todas as reparações feitas em nossos edificios e este anno, com o augmento da turma de pedreiros, é possivel que possamos attender todas as outras necessidades de maxima urgencia.

Além das reparações acima referidas, acha-se em construcção, na esplanada de Araguay, uma casa para residencia, typo approved, e cuja conclusão depende apenas de parte da pintura.

Por conta da verba de aparelhamento continuaram as obras da estação de Catalão, devendo a mesma ser entregue ao trafego em principio de fevereiro.

ABASTECIMENTO D'AGUA

Sem grandes alterações correu o abastecimento d'agua, durante o anno de 1937. Este serviço foi feito com o funcionamento de dezoito caixas d'agua na linha tronco e de duas no ramal de Catalão.

Havendo difficuldade d'agua em varios pontos da linha, proseguiu-se, com a perfuratriz já adquirida, a abertura de poços tubulares, já se achando em construção o de Annapolis.

TRENS DE LASTRO

Foi inteiramente impossivel a organização de um trem de lastro permanente, isto pela falta de material de tracção e rodante, entretanto procurou-se supprir essa necessidade com utilização, de vez em quando, ou do trem de dormentes, ou do trem de lastro da Construcção; só assim tornou-se menor o prejuizo com essa deficiencia.

PONTES

De um modo geral, todas as superstructuras, com excepção da ponte sobre o Paranahyba, com 288m,60, pintada e dormentada em 1936, estão necessitando de pintura e dormentação.

Em começo de 1937 demos inicio a substituição de dormentes especiaes em diversas outras pontes, porém este serviço foi logo interrompido pela falta do referido material, não se fazendo, assim, a substituição completa em nenhuma dellas.

DESPESA

A despesa de custeio da Linha foi de 1.153:711\$900, sendo pessoal 835:619\$400 e material, 318:092\$500, conforme se pode verificar do balancete annexo, do qual tambem constam as despesas de patrimonio e de serviços para outras Divisões.

Outros quadros constantes deste relatório, discriminam as despesas acima e o emprego de materiaes nos serviços da Divisão.

DESPESA FEITA COM OS PRINCIPAES SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO DA LINHA, POR SECÇÕES, DURANTE O ANNO DE 1937

Secções	Nivelamento	Capina	Repregação	Lastramento	Engorda de aterros	Rocha	Substituição de dormentes (*)	Juntas apertadas	Valletas novas	Valletas limpas
	M. l.	M. l.	(um dorm.)	M. l.	M ³	M ²	Um	Uma	M. l.	M. l.
1 ^a	43:173\$900	20:582\$600	12:789\$100	17:499\$600	262\$200	4:251\$800	71:666\$600	2:721\$900	5:193\$500	3:155\$400
2 ^a	58:459\$600	20:296\$400	11:607\$000	22:489\$100	236\$000	4:775\$800	67:726\$500	2:665\$300	7:963\$200	4:069\$500
3 ^a	36:628\$900	21:502\$000	13:669\$400	11:341\$200	200\$100	4:157\$700	54:504\$800	2:583\$300	8:110\$900	3:954\$700
4 ^a	38:118\$900	17:979\$400	12:856\$000	25:618\$700	367\$700	5:312\$900	53:952\$117	2:617\$900	7:332\$900	3:028\$800
Total..	176:382\$300	80:360\$400	50:921\$500	76:948\$600	1:066\$000	18:498\$200	247:850\$017	10:588\$400	28:800\$500	14:208\$500

(*) Estão incluídos no título "Substituição de dormentes", o custo do dormente e a despesa de mão de obra para a sua substituição.

DEMONSTRAÇÃO DOS PRINCIPAES SERVIÇOS FEITOS NA LINHA, POR SECÇÕES, DURANTE O ANNO DE 1937

Secções	Extensão kilometro das secções	Nivelamento	Capina	Repre- gação	Lastra- mento	Valletas novas	Valletas limpas	Engorda de aterros	Rocha	Substituição de dormentes	Juntas apertadas
	Km.	M. l.	M. l.	Um dor- mente	M. l.	M. l.	M ²	M ³	M ²	Um	Uma
1 ^a	97,539	46,663	172,600	18,349	15,740	3,199	3,490	380	44,730	9,203	7,302
2 ^a	108,903	63,190	170,200	16,653	20,230	4,905	4,501	342	50,250	8,698	7,150
3 ^a	93,198	39,588	180,310	19,612	10,202	4,996	4,374	290	43,740	7,000	6,930
4 ^a	102,017	41,203	150,770	18,445	23,045	4,640	3,350	533	55,900	6,929	7,023
Total..	401,557	190,644	673,880	73,059	69,217	17,740	15,715	1,545	194,620	31,830	28,405

MÉDIA KILOMETRICA, POR SECÇÕES, DOS PRINCIPAES SERVIÇOS EXECUTADOS NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, DURANTE O ANNO DE 1937

Secções	Nivelamento	Capina	Repregação	Valletas novas	Valletas limpas	Engorda de aterros	Roçada	Substituição de dormentes	Lastramento	Juntas apertadas
	M. l.	M. l.	Um dorm.	M. l.	M. l.	M ₃	M ²	Um	M. l.	Uma
1 ^a	478,40	1.769,54	188,11	32,79	35,78	3,89	458,58	94,35	161,37	74,86
2 ^a	580,77	1.564,29	153,05	45,08	41,36	3,14	461,84	79,94	185,93	65,71
3 ^a	424,77	1.934,69	210,43	53,60	46,93	3,11	469,32	75,10	109,46	74,35
4 ^a	403,88	1.477,89	180,80	45,63	32,83	5,22	547,94	67,92	225,89	68,84

MÉDIA KILOMETRICA POR SECÇÃO, DOS PRINCIPAES MATERIAES SUBSTITUIDOS NA LINHA DURANTE O ANNO DE 1937

Secções	Extensão kilometrica das Secções	Dormentes		Grampos		Parafusos		Parafusos tirefonds (*)
		Quantidade	Média kilometrica	Quantidade	Média kilometrica	Quantidade	Média kilometrica	
	Km.	Um	Kilogrammos					
1 ^a	97,539	9.203	94,35	3.840	39,36	1.065	10,91	740
2 ^a	108,803	8.698	79,94	4.180	38,41	1.540	14,15	200
3 ^a	93,198	7.000	75,10	3.630	38,94	1.670	17,91	20
4 ^a	102,017	6.929	67,92	3.520	34,50	1.175	11,51	—
Totales	401,557	31.830	—	15.170	—	5.450	—	960

(*) — Os parafusos tirefonds foram empregados nas pontes e pontilhões, principalmente no assoalhamento da ponte sobre o rio Paranahyba.

CUSTO MÉDIO DOS PRINCIPAES SERVIÇOS EXECUTADOS
NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, DURANTE O ANNO DE 1937

Designação	Unidade	Quantidade	Custo total	Custo médio unitario	Custo médio de aquisição
Nivelamento ..	M. l.	190.644	176:382\$300	\$925	—
Capina	M. l.	673.880	80:360\$400	\$119	—
Repregação de dormentes....	M. l.	73.059	50:921\$500	\$696	—
Lastramento.....	M. l.	69.217	76:948\$600	\$111	—
Valletas novas.....	M. l.	17.740	28:800\$500	\$1623	—
Valletas limpas.....	M. l.	15.715	14:208\$500	\$904	—
Engorda de aterros.....	M. l.	1.545	1:066\$000	\$689	—
Roçada.....	M. l.	194.620	18:498\$200	\$095	—
Juntas apertadas	M. l.	28.405	10:588\$400	\$372	—
Substituição de dormentes....	M. l.	31.830	247:850\$017	7\$786	5\$459
Idem, idem, especiaes.....	M. l.	436	3:923\$660	—	8\$999

DESCARRILAMENTOS OCCORRIDOS DURANTE O ANNO DE 1937

Numero da secção	Quantidade
1 ^a	55
2 ^a	77
3 ^a	26
4 ^a	10
Total.....	168

CUSTO POR SECÇÃO, DOS PRINCIPAES MATERIAES SUBSTITUIDOS
NA LINHA, DURANTE O ANNO DE 1937

Secções	Dormentes	Grampos de linha	Parafusos de linha	Parafusos Tirefonds (*)
	Um (*)	Kilogrammas		
1 ^a	71:666\$600	7:229\$760	4:242\$960	1:000\$700
2 ^a	67:726\$500	8:062\$640	6:234\$962	271\$000
3 ^a	54:504\$800	6:838\$240	6:653\$240	27\$100
4 ^a	53:952\$117	6:627\$760	4:681\$200	—
Total.....	247:850\$017	28.758\$400	21:812\$362	1:298\$800

(*) Os parafusos tirefonds foram empregados nas pontes e pontilhões, principalmente na ponte sobre o rio Paranyha, que está sendo assoalhada.

(*) Está incluída a mão de obra para a respectiva substituição.

DESPESA MÉDIA KILOMETRICA, FEITA COM OS PRINCIPAES SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO DA LINHA, DURANTE O ANNO DE 1937

Designação	Despesa média
Nivelamento.....	439\$856
Capina.....	200\$400
Repregação.....	126\$986
Lastramento.....	191\$891
Valletas novas.....	71\$821
Valletas limpas.....	35\$432
Engorda de aterros.....	2\$658
Roçada.....	46\$130
Substituição de dormentes.....	618\$079
Juntas apertadas.....	26\$404
Substituição de grampos.....	18\$029
Substituição de parafusos da linha.....	11\$674

DISTRIBUIÇÃO POR TURMAS, DOS DORMENTES EMPREGADOS NA LINHA, DURANTE O ANNO DE 1937

Secção	Numero da turma	Quantidade um	Total por Secção	Secção	Numero da turma	Quantidade um	Total por secção
1ª secção.....	1	1.060	9.203	Transporte.....			17.901
	2	977		3ª secção....	16	1.030	7.000
	3	1.098			17	879	
	4	1.326			18	911	
	5	1.243			19	849	
	6	834			20	750	
	7	737			21	589	
	8	920			22	784	
	9	1.008			23	602	
2ª secção.....	10	918	8.698	4ª secção....	25	820		6.929
	11	1.246			26	1.005	
	12	961			27	691	
	13	750			28	535	
	14	758			29	608	
	15	703			30	581	
	1-Ramal	762			31	897	
	2-Ramal	863			32	620	
	3-Ramal	834			33	575	
	4-Ramal	503			34	597	
5-Ramal	400						
A transportar.....			17.901	Total geral.....			31.830

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1937

Extensão das linhas Araguary a Leopoldo de Bulhões.....	338.990,00
Extensão Leopoldo de Bulhões a Annapolis, inaugurado em 7/9/1935 e ainda conservado pela Construcção.....	53.419,00
Extensão das linhas do ramal Goyandira-Ouvidor.....	46.020,00
Extensão das linhas em tráfego em 31/12/1937.....	438.429,00
Extensão dos desvios e triangulos.....	16.547,69
Extensão total das linhas.....	454.976,69

DESVIOS E TRIANGULOS

Estações	Desvios	Triangulos	Total	Observações
	Metros			
Araguary.....	3.401,70	741,00	4.142,70	—
Amanhece..	326,80	—	326,80	—
Ararapira.....	238,35	908,00	1.146,35	—
Km. 38.....	176,80	—	176,80	—
Engenheiro Bethout.....	504,30	314,50	818,80	—
Anhanguera.....	260,50	—	260,50	—
Km. 57.....	107,00	—	107,00	Particular
Km. 63.....	86,00	—	86,00	Particular
Km. 45.....	45,00	—	45,00	—
Cumary.....	228,60	—	228,60	—
Goyandira.....	523,24	245,00	768,24	—
Verissimo.....	303,55	—	303,55	—
Içá.....	323,05	—	323,05	—
Ipamery.....	682,00	460,00	1.488,00	—
Ipamery-Deposito.....	346,00	—		
Inajá.....	211,65	—	211,65	—
Km. 187.....	104,00	—	104,00	—
Urütahy.....	226,65	—	226,65	—
Roncador.....	260,70	480,00	740,70	—
Pires do Rio.....	427,00	—	427,00	—
Tapiocanga.....	120,00	—	120,00	—
Ubatan.....	239,00	—	239,00	—
Carahyba.....	317,00	—	317,00	—
Ponte Funda.....	240,00	—	240,00	—
Viannopolis.....	544,00	572,30	1.116,30	—
Bomfim.....	280,00	—	280,00	—
Leopoldo de Bulhões.....	205,00	510,00	715,00	—
Catalão (ramal).....	287,30	290,50	577,80	—
Catalão (ramal).....	120,00	—	120,00	Particular
Ouvidor (ramal).....	203,00	488,20	691,20	—
Total metros.....	11.538,19	5.009,50	16.547,69	

Balancete da despesa
da IV Divisão - Linha

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Custeio industrial:				
1) — Administração:				
Chefe de Linha, Auxiliar Technico, Desenhista, Escripturarios, etc.....	92:990\$800	—	92:990\$800	
Impressos e correspondencia	—	1:511\$176	1:511\$176	
2) — Conservação ordinaria da linha:				
Mestres de Linha.....	41:620\$000	—	41:620\$000	
Ronda da Linha.....	49:054\$000	—	49:054\$000	
Nivelamento em 190.644 metros.....	176:382\$300	—	176:382\$300	
Roçada em 194.620 metros.....	18:498\$200	—	18:498\$200	
Lastramento em 69.217 metros.....	76:948\$600	—	76:948\$600	
Capina em 673.880 metros.....	80:360\$400	—	80:360\$400	
Repregação em 73.059 dormentes.....	50:921\$500	—	50:921\$500	
Valletas novas em 17.740 metros.....	28:800\$500	—	28:800\$500	
Valletas limpas em 15.715 metros.....	14:208\$500	—	14:208\$500	
Engorda de aterros em 1.545 metros....	1:066\$000	—	1:066\$000	
Juntas apertadas em 8.405 metros.....	10:558\$400	—	10:588\$400	
Extracção e britamento de pedras.....	10:088\$700	401\$813	10:490\$513	
Extracção de areia.....	8:705\$400	—	8:705\$400	
Concertos de ferramentas.....	18:312\$800	6:445\$383	24:758\$183	
Ferramentas fornecidas.....	—	5:052\$178	5:052\$178	
Materiaes fornecidos.....	—	62:578\$224	62:578\$224	
Dormentes communs recebidos, 31.830..	—	173:777\$017	173:777\$017	
Idem, especiaes recebidos, 436.....	—	3:923\$660	3:923\$660	
Substituição de trilhos.....	785\$000	—	785\$000	
Substituição de dormentes, 22.426.....	74:073\$000	—	74:073\$000	
3) — Obras d'arte e edificios:				
Reparação do predio da est. de Araguay	8:998\$000	4:721\$628	13:719\$628	
Idem, idem, idem, Verissimo.....	—	28\$658	28\$658	
Idem, idem, idem, Ipamery.....	171\$000	22\$773	193\$773	
Idem, idem, idem, Pires do Rio.....	247\$000	339\$145	586\$145	
Idem, idem, idem, Ponte Funda.....	—	17\$903	17\$903	
Idem, idem, idem, Anhanguera.....	25\$000	—	25\$000	
Idem, idem, idem, Goyandira.....	155\$000	116\$368	271\$368	
Idem, idem, idem, Içá.....	131\$400	751\$625	883\$025	
Idem, idem, idem, Amanhece.....	—	76\$262	76\$262	
Idem, idem, idem, Urutahy.....	—	7\$550	7\$550	
Idem, idem, idem, Ubatan.....	—	192\$523	192\$523	
Reparação no predio n. 1.....	2:089\$900	641\$372	2:731\$272	
Idem, idem, idem,....n. 2.....	660\$500	198\$095	858\$595	
Idem, idem, idem,....n. 3.....	186\$500	247\$513	434\$013	
Idem, idem, idem,....n. 4.....	285\$000	956\$285	1:241\$285	
Idem, idem, idem,....n. 5.....	1:606\$000	1:929\$674	3:535\$674	
Transporta.....	767:959\$400	263:936\$825	1.031:896\$225	

IV DIVISÃO — LINHA — BALANCETE DA DESPESA

ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	858:795\$300	923:341\$800		1.782:137\$100
Transporta	858:795\$300	923:341\$800		1.782:137\$100

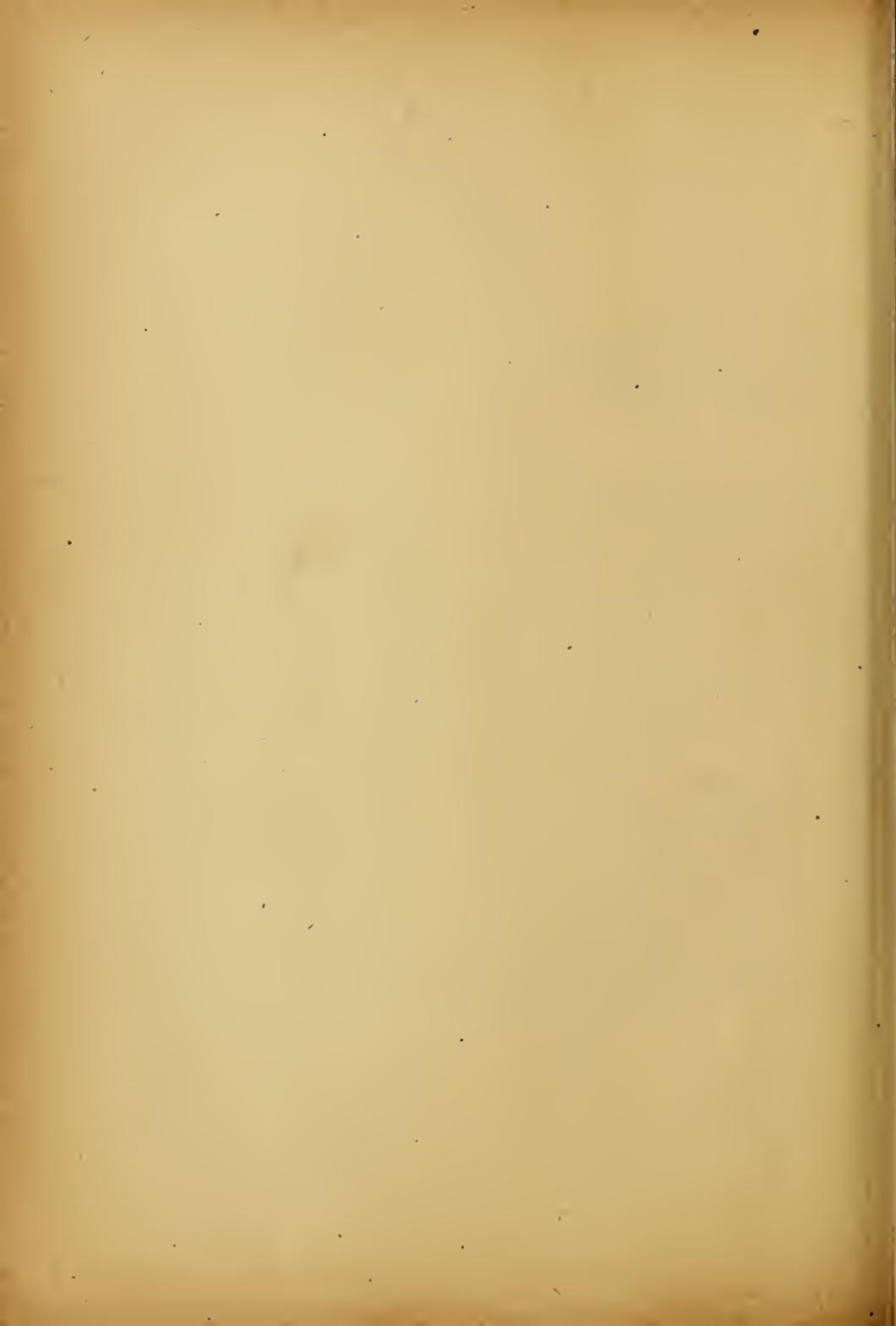
Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	767:959\$400	263:936\$825	1.031:896\$225	
Reparação no predio n. 6	20\$000	14\$097	34\$097	
Idem, idem, idem,.....n. 7	327\$100	—	327\$100	
Reparação no predio do dep. da Linha.	—	2\$475	2\$475	
Idem, idem, das officinas da Locomoção	2:174\$000	651\$870	2:825\$870	
Idem, idem, do Almoxarifado.....	4:503\$900	7:201\$777	11:705\$677	
Idem, idem, das officinas da Linha.....	8:753\$300	10:100\$803	18:854\$103	
Idem, idem, inst. sanitaria das officinas.	4:238\$500	2:972\$399	7:210\$899	
Idem, idem, do deposito da Locomoção.	189\$000	—	189\$000	
Idem, idem, do agente de Amanhece...	150\$000	—	150\$000	
Idem, idem, do deposito de machinas de Araguay.....	532\$000	104\$264	636\$264	
Idem, idem, do deposito de carros de Araguay.....	70\$000	4\$950	74\$950	
Idem, idem, da turma 1	197\$000	110\$969	307\$969	
Idem, no pontilhão do km. 137	54\$000	—	54\$000	
Idem, no predio da turma 11.....	—	86\$400	86\$400	
Idem, idem, da turma 12	648\$000	87\$072	735\$072	
Cons. da ponte sobre o rio Paranyhya.	2:309\$000	3:806\$530	6:115\$530	
Idem, idem, idem, Corumbá.....	1:000\$000	—	1:000\$000	
Idem, idem, idem, Verissimo.....	826\$200	1:199\$597	2:025\$797	
Idem, do pontilhão do km. 125	54\$000	—	54\$000	
Idem, idem, idem, 127	117\$000	84\$744	201\$744	
Idem, idem, idem, 135	1:252\$000	179\$448	1:431\$448	
Idem, idem, idem, 153	—	109\$500	109\$500	
Idem, idem, idem, 186	90\$000	—	90\$000	
Perf. de um poço tubular em Araguay.	1:289\$200	1:216\$215	2:505\$415	
Rep. boeiro da esplanada de Araguay ..	832\$000	1:195\$026	2:027\$026	
Construção de um muro na esplanada de Araguay	1:347\$300	286\$300	1:633\$600	
Reparação no armazem de cargas de Araguay	543\$000	183\$745	726\$745	
Repar. boeiro na esplanada de Goyandira	60\$000	—	60\$000	
Montagem das officinas da Linha.....	3:376\$700	7:163\$884	10:540\$584	
Reparos no boeiro do km. 90.	420\$000	1:815\$300	2:235\$300	
Assoalhamento da ponte s/ o Paranyhya	705\$500	222\$270	927\$770	
Reparos no boeiro do km. 95.	250\$000	—	250\$000	
Idem, idem, idem, 41 — Ramal.....	1:165\$000	—	1:165\$000	
Idem, idem, idem, 14 — Ramal.....	—	89\$646	89\$646	
Idem, idem, idem, 21 — Ramal.....	180\$000	—	180\$000	
4) — Serviços diversos:				
Serviços diversos na espl. de Araguay.	2:744\$700	436\$090	3:180\$790	
Serviços diversos	5:684\$300	419\$370	6:103\$670	
Concertos de trolys de linha	1:192\$700	4:321\$141	5:513\$841	
Transporta	815:254\$800	308:002\$707	1.123:257\$507	

IV DIVISÃO — LINHA — BALANCETE DA DESPESA

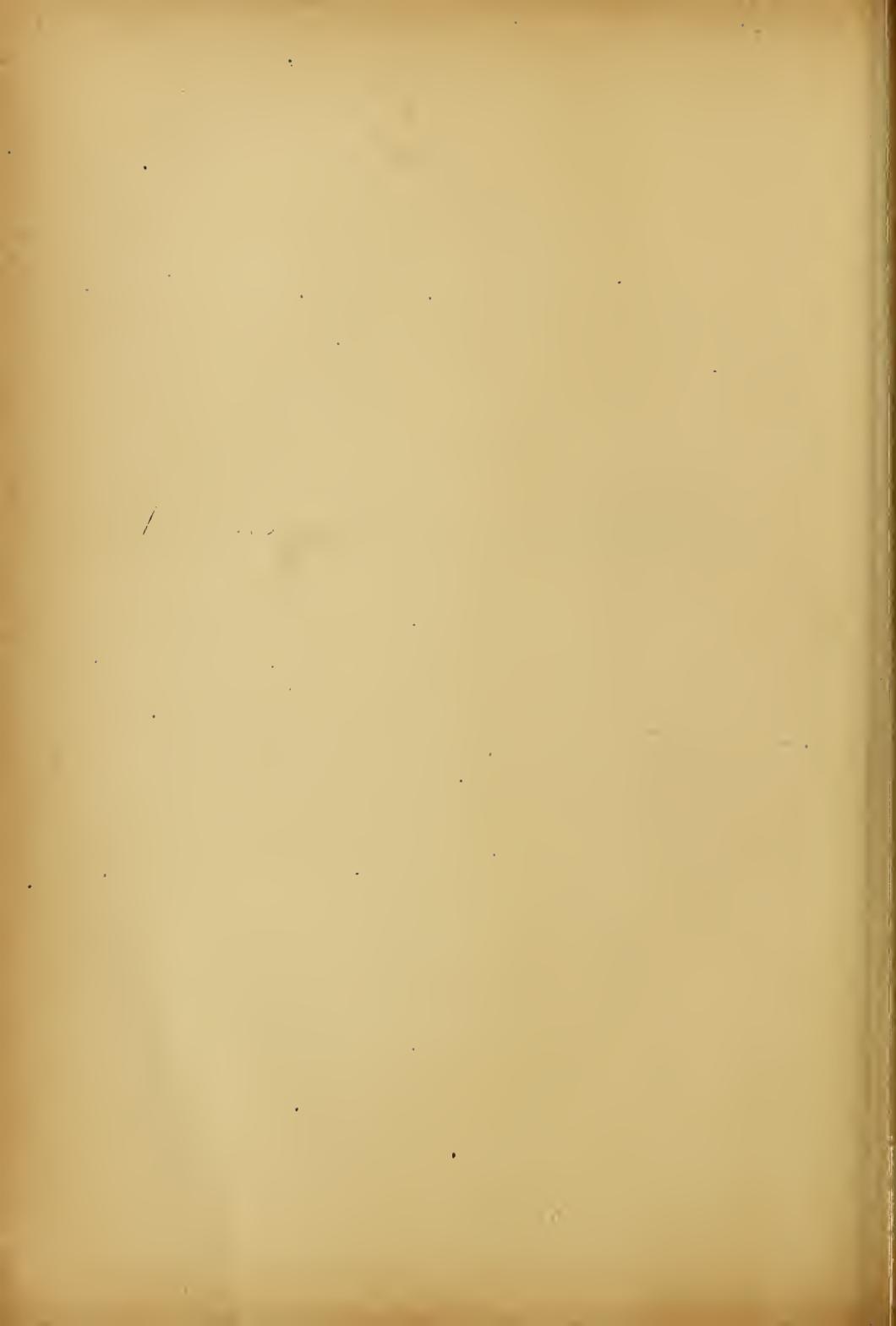
ENTRADAS

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	858:795\$300	923:341\$800		1.782:137\$100
Total	858:795\$300	923:341\$800		1.782:137\$100

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
Transporte	815:254\$800	308:002\$707	1.123:257\$507	
Inspeção á linha.....	—	847\$694	847\$694	
Confecção de cercas.....	—	5:430\$648	5:430\$648	
Reparos em um locomovel.....	253\$000	158\$400	411\$400	
Confecção de caixões para cisterna.....	523\$000	78\$636	601\$636	
Reparos no banco carpinteiro Universal.....	212\$000	60\$700	272\$700	
Conservação do compressor.....	—	99\$429	99\$429	
Conservação da perfuratriz.....	—	52\$655	52\$655	
Reparos no auto n. 1.....	235\$000	512\$810	747\$810	
Abastecimento d'agua:				
Conservação da caixa do km. 41 — Ramal	78\$000	143\$000	221\$000	
Idem, idem, idem, 42.....	—	14\$610	14\$610	
Idem, idem, idem, 43.....	78\$000	—	78\$000	
Idem, idem, idem, 68.....	40\$000	—	40\$000	
Idem, idem, idem, 90.....	3:854\$900	637\$596	4:492\$496	
Idem, idem, idem, 138.....	55\$000	—	55\$000	
Idem, idem, idem, 153.....	50\$000	—	50\$000	
Idem, idem, idem, 165.....	—	26\$221	26\$221	
Idem, idem, idem, 208.....	2:181\$900	746\$348	2:928\$248	
Idem, idem, idem, 241.....	3:043\$900	379\$058	3:422\$958	
Idem, idem, idem, 275.....	3:188\$800	205\$216	3:394\$016	
Idem, idem, idem, 304.....	3:053\$500	232\$318	3:285\$818	
Idem, idem, idem, 339.....	3:517\$600	464\$454	3:982\$054	1.153:711\$900
Patrimonio:				
Const. de um muro na espl. de Araguay	1:347\$300	286\$300	1:633\$600	
Um pantographo.....	—	4:415\$400	4:415\$400	
Um diamante de cortar vidro.....	—	61\$000	61\$000	
Seis lanternas de signal.....	—	395\$500	395\$500	
Um banco Universal para carpinteiro...	—	14:890\$000	14:890\$000	
Um disco para serra circular.....	—	25\$500	25\$500	
Construcção de um muro de arrimo an- nexo ao arm. de cargas de Araguay	420\$000	1:815\$300	2:235\$300	
Uma machina de calcular "Triumphator"	—	2:798\$000	2:798\$000	
Const. de 4.552 mts. cerca arame farpado	—	2:353\$100	2:353\$100	
Construcção da casa n. 8.....	6:305\$400	4:740\$000	11:045\$400	
Idem, de uma garage na esp. de Araguay	774\$700	625\$300	1:400\$000	
Oito kms. de trilhos (4 km. de linha)...	—	338:315\$000	338:315\$000	379:567\$800
Serviços feitos para outras Divisões:				
Para o Trafego.....	114\$100	242\$200	356\$300	
Para a Locomoção.....	256\$700	218\$000	474\$700	
Para a Construcção.....	13:957\$700	26:797\$100	40:754\$800	41:585\$800
Stock em 31 de dezembro de 1937.....	—	207:271\$600	207:271\$600	207:271\$600
Total.....	858:795\$300	923:341\$800		1.782:137\$100



V. DIVISÃO – CONSTRUÇÃO



V DIVISÃO - CONSTRUÇÃO

ESTUDOS DEFINITIVOS

Reiniciados os serviços de estudos, levamos a exploração até Neropolis, antigo Cerrado; situado no km. 48 do traçado Annapolis-Inhumas.

Conforme ficou dito no relatório de 1936, já foram aprovados 28 kilometros do serviço acima referido, devendo ser enviado para a devida aprovação, tão logo sejam ultimados os trabalhos de escriptorio, o restante do trecho, num total de 20 kilometros.

MOVIMENTO DE TERRA

Verifica-se pelo quadro a seguir que o volume de material excavado, durante o anno de 1937, nos serviços de movimento de terra, foi de 90.600 m³, constando do referido quadro a classificação dada ao mesmo.

Como previamos, foi animador o resultado obtido nos serviços de excavação em rocha, pois com a instalação de ar comprimido, que em boa hora adquirimos, não só maior foi o volume de rocha excavada, como menor foi o seu custo por metro cubico, comparado com o do anno de 1936.

CLASSIFICAÇÃO DOS MATERIAES EXCAVADOS

Rocha	Piçarra e conglomerado	Molledo	Terra	Volume total
12.730	17.400	49.300	11.170	90.600

Promptos para assentamento de trilhos encontram-se, rumo a Inhumas, 9 kilometros; e com o leito em preparação, no momento, mais seis.

Com a aquisição de 44,00 kilometros de trilhos, pela verba do exercicio, é desejo nosso inaugurar neste anno de 1938 o trecho approved até a margem do João Leite, para o que vamos intensificar, o quanto nos for possível, todos os serviços.

OBRAS D'ARTE

Em 1937 foram construidos, no trecho além de Annapolis, 19 boeiros assim discriminados:

- Estaca 3.570 — Boeiro aberto de 0,90 de vão, de alvenaria com arg. de 1 de cimento \times 3 de areia, com o comprimento de 8ms,50.
- Estaca 3.614 — Boeiro aberto de 0,50 de vão, de alvenaria ordinaria com arg. 1 \times 3 com o comprimento de 6,45 ms.
- Estaca 3.648 — Boeiro capeado de 0,60, de alvenaria ordinaria com arg. de 1 \times 3, com o comprimento de 9,48 ms.
- Estaca 3.719 — Boeiro de tubos de cimento de 0,60 de diametro, de alvenaria ordinaria com arg. de 1 \times 2, com o comprimento de 19ms,50.
- Estaca 3.727 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diametro e base de alvenaria ordinaria com argamassa de 1 \times 3, com o comprimento de 19ms,70.
- Estaca 3.742 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diametro e base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 \times 3, com o comprimento 26ms,20.
- Estaca 3.761 — Boeiro duplo de cimento armado de 0m,60 de diametro com base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 \times 3, com o comprimento de 48ms,50.

- Estaca 3.764 — Boeiro de tubo de cimento armado de 0m,60 de diametro, com base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 54ms,60.
- Estaca 3.788 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diametro, base de alvenaria ord. com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 8ms,10.
- Estaca 3.797 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diametro, com base, metade com pedra secca e metade com alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 8ms,25.
- Estaca 3.817 — Boeiro capeado de 0m,70 de vão, de alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 49ms,60.
- Estaca 3.837 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de vão, base, metade pedra secca e metade de alvenaria ordinaria de 1 de cal e 2 de areia, com o comprimento de 28ms,15.
- Estaca 3.859 — Boeiro de tubo de cimento armado de 0m,60 de diametro, base metade de pedra secca e metade com alvenaria ordinaria de 1 de cal e 2 de areia, com o comprimento de 52ms,10.
- Estaca 3.872 — Boeiro de tubo de cimento armado de 0m,60 de diametro, base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com comprimento de 24ms,60.
- Estaca 3.887 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,60 de diametro, base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 30ms,18.
- Estaca 3.984 — Boeiro de tubos de cimento armado de 0m,80 de diametro, base de alvenaria ordinaria com arg. de 1 de cal e 2 de areia, com o comprimento de 29ms,20.
- Estaca 4.020 — Boeiro de tubo de cimento armado de 0m,60 de diametro, base de pedra secca, com o comprimento de 18ms,30.
- Estaca 4.051 — Boeiro capeado de 0m,80 de vão, de alv. ord. com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 25ms,80.
- Estaca 4.079 — Boeiro capeado de 0m,80 de vão, de alvenaria ordinaria com arg. de 1 × 3, com o comprimento de 32ms,80.

Discriminadamente, encontra-se no quadro a seguir o preço de cada uma destas obras.

Estacas	Obras	Custo
3.614	B. A. de 0m,9.....	4:294\$500
3.619	B. A. Duplo de 0,50.....	4:812\$600
3.648	B. S. C. de 0,60.....	3:238\$600
3.719	B. Tubos de 0,60.....	3:942\$200
3.727	B. Tubos de 0,60.....	3:812\$400
3.742	B. Tubos de 0,60.....	5:996\$000
3.761	B. Duplo Tubos de 0,60.....	14:135\$000
3.764	B. Tubos de 0,60.....	14:250\$500
3.788	B. Tubos de 0,60.....	1:813\$000
3.797	B. Tubos de 0,60.....	1:918\$100
3.817	B. S. C. de 0,70.....	13:494\$700
3.837	B. Tubos de 0,60.....	4:882\$000
3.859	B. Tubos de 0,60.....	7:484\$000
3.872	B. Tubos de 0,60.....	3:924\$300
3.887	B. Tubos de 0,60.....	4:949\$700
3.984	B. Tubos de 0,80.....	3:848\$000
4.020	B. Tubos de 0,60.....	3:818\$000
4.051	B. S. C. de 0,80.....	7:912\$000
4.079	B. S. C. de 0,80.....	7:819\$700
	Valas de alvenaria de tijolos na esplanada de Annapolis	7:685\$900
	Tubos em stock.....	10:893\$000
	Pedra extrahida, em stock.....	10:348\$000
	Total.....	145:272\$200

EDIFICIOS

A falta de assentamento de trilhos, além do kilometro 3 depois de Annapolis, dificultando assim o transporte de tijolos e outros materiaes, concorreu para que nenhum edificio fosse construido em 1937, no trecho a que se refere o presente relatório.

Entretanto, em Annapolis, dois edificios foram iniciados em 1937, ficando um delles prompto e outro dependendo apenas, de arremates; referimo-nos aos predios destinados á Residencia e ao respectivo Deposito, no segundo dos ques está provisoriamente funcionando o escriptorio desta Divisão.

Por conta da Construcção continuaram as obras da estação de Catalão, que, por motivo independente de nossa vontade, deixou de ser inaugurada em 1937, estando entretanto em via de conclusão.

ASSENTAMENTO DE TRILHOS

Com os oito kilometros de trilhos de 22 kilos por metro, retirados da Serra, foi-nos possivel o assentamento de 3 kilometros de linha alem de Annapolis, cujo lastramento foi todo feito de pedra britada na installação a que nos referimos no relatório de 1936.

CONSERVAÇÃO

Tendo continuado por conta da Construcção a conserva do trecho Bulhões-Annapolis, despendeu-se com a mesma a importancia de 137:805\$000 pessoal e 101:042\$200 material.

Dos diversos serviços executados no referido trecho, podemos destacar :

Nivelamento	28.900 ms.
Lastro.....	14.500 m ³ .
Roçado.....	69.642 m ² .
Capina.....	224.800 m ² .
Valletas abertas.....	2.924 ms.
Valletas limpas.....	2.439 ms.
Trilhos substituidos.....	8
Dormentes substituidos.....	10.918
Dormentes especiaes.....	38
Grampos substituidos.....	42.048
Parafusos substituidos.....	514
Juntas apertadadas.....	1.129
Postes telegraphicos substituidos.....	93

PESSOAL

A redução que soffreu, em 1937, o quadro do pessoal operario da Construção, muito contribuiu para que não se desenvolvessem mais os nossos serviços.

O augmento a que nos referimos no relatório passado e do qual apenas nos utilizamos nos tres primeiros mezes, época chuvosa e em que por isso mesmo todos os trabalhos são demasiadamente sacrificados, desapareceu em face da neccesidade que tivemos de reduzir de 50:000\$000 as despesas de pessoal, importancia esta revertida em beneficio da compra de uma locomotiva Mallet.

Novo augmento pensamos fazer no pessoal operario desta Divisão e alimentamos a esperança de mais produzir este anno.

DESPESAS

Com todos os serviços de construção, conserva de Bulhões-Annapolis e aparelhamento, a despesa total foi:

Pessoal.....	1.274:351\$600
Material.....	406:499\$100
Total.....	1.680:850\$700

A despesa pessoal é assim justificada:

SERVIÇOS PREPARATORIOS E TERRAPLENAGEM

Roçado de 175.300 m ²	17:995\$700
Destocamento de 18.900 m ²	16:010\$000
Caminhos de serviço 4.500 ms.....	1:800\$000
Instalações de turmãs.....	13:612\$000
Rocha 12,73 m ³ a 14\$500.....	184:585\$000
Piçarra e conglomerado 17.400 a 4\$200...	73:080\$000
Molado 49.300 a 3\$200.....	157:760\$000
Escavação em terra 11.170 a 1\$500.....	16:755\$000
	481:597\$700

OUTROS SERVIÇOS

Administração e expediente.....	197:890\$700
Locação.....	26:197\$000
Obras d'Arte.....	130:315\$100
Via Permanente.....	22:057\$400
Via Permanente Bulhões-Annapolis.....	137:806\$900
Edifícios.....	51:132\$200
Aparelhamento.....	227:354\$600
	792:753\$900
	1.274:351\$600

A despesa material assim se discrimina:

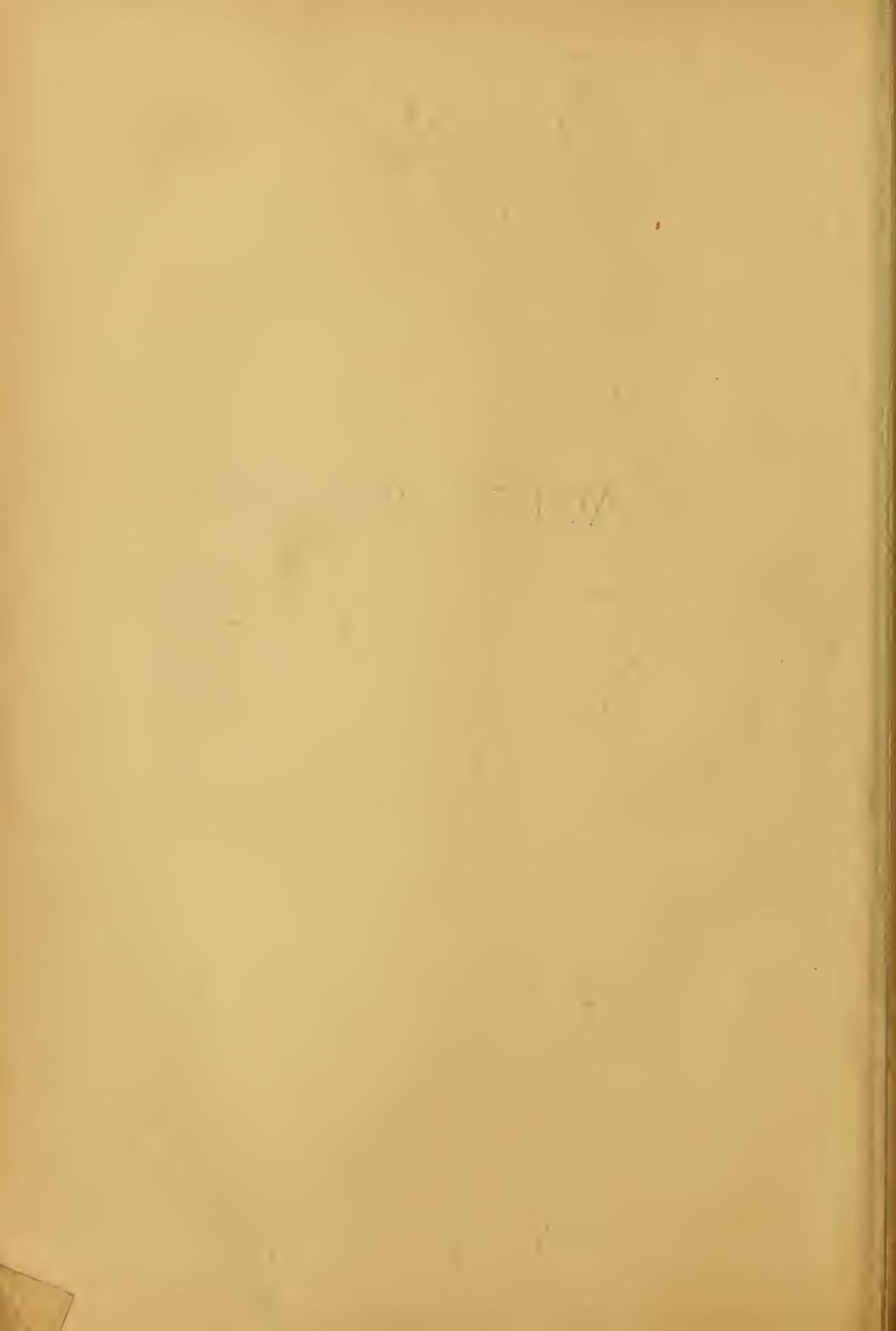
Administração e expediente.....	13:348\$000
Estudos definitivos.....	2:030\$000
Locação.....	172\$500
Movimento de terra.....	33:959\$900
Obras d'Arte.....	14:957\$100
Via Permanente.....	15:935\$100
Via Permente Bulhões-Annapolis.....	101:042\$200
Edifícios.....	31:021\$300
Cercas.....	6:820\$700
Telegrapho.....	1:311\$400
Transportes diversos.....	161:355\$900
Aparelhamento.....	24:545\$000
	406:499\$100
Total.....	1.680:850\$700

O balancete anexo diz melhor das despesas acima mencionadas.

Balancete da despesa da
V Divisão - Construcção

Discriminação	Pessoal	Material	Parcial	Total
1) — Construcção :				
Administração e expediente	197:890\$700	13:348\$000	211:238\$700	
Estudos definitivos	—	2:030\$000	2:030\$000	
Locação.....	26:197\$000	172\$500	26:369\$500	
Movimento de terra	481:597\$700	33:959\$900	515:557\$600	
Obras d'arte.....	130:315\$100	14:957\$100	145:272\$200	
Via permanente	22:057\$400	15:935\$100	37:992\$500	
Via permanente Bulhõcs-Annapolis..	137:806\$900	101:042\$200	238:849\$100	
Edificios.....	51:132\$200	31:021\$300	82:153\$500	
Cercas	—	6:820\$700	6:820\$700	
Telegrapho.....	—	1:311\$400	1:311\$400	
Transportes	—	161:355\$900	161:355\$900	1.428:951\$100
2) — Apparelhamento :				
Apparelhamento da parte em trafego	227:354\$600	24:545\$000	251:899\$600	251:899\$600
Total.....	1.274:351\$600	406:499\$100		1.680:850\$700

ACTOS OFFICIAES



ACTOS OFFICIAES

expedidos durante o anno de 1937

Janeiro

Lei n. 300, de 13/11/936. — Orça a Receita e fixa a Despesa Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1937. — Por essa Lei foram distribuidas a esta Estrada as seguintes verbas:

Pessoal:

Titulados	928:800\$000	
Serv. de inspec. e fisc.....	19:120\$000	
Cond. e transporte.....	17:000\$000	
Contractados.....	1.237:715\$000	
Diaristas	150:000\$000	
Regimen de 8 horas	100:000\$000	
Diff. de vencimentos.....	112:440\$000	
Insuf. de credito	399:685\$000	
Diff. de venc. e Dir. adquiridos	14:820\$000	2.979:580\$000

Material:

Material Permanente	1.137:200\$000	
Material de Consumo.....	730:000\$000	
Diversas Despesas.....	75:800\$000	1.943:000\$000

Serviços e encargos diversos.....		75:000\$000
Construção e aparelhamento.....		2.500:000\$000
		7.497:580\$000

- 5 — Pelo Accordão desta data, do Conselho Nacional do Trabalho, foi dado provimento ao recurso em que foi recorrente o contabilista da classe “H”, João dos Santos Ribeiro.
- 7 — Portaria ministerial n. 1, approvando 23 folhas de pagamento ao pessoal da construção, na importancia de 218:227\$900.

Fevereiro

- 11 — Por despacho desta data, o Snr. Ministro da Viação auctorisou a aquisição de nove (9) vagões para transporte de mercadorias, nos termos da letra b do artigo 246 do Regulamento Geral de Contabilidade.
- 13 — Aviso 211, do Snr. Ministro da Viação ao da Fazenda, solicitando a distribuição, ao Thesouro Nacional, da importancia de 5:520\$000, para attender ao pagamento da differença de vencimentos de varios funcionarios desta Estrada.

- 15 — Portaria ministerial n. 73, approvando 4 folhas de pagamento ao pessoal da construcção, na importancia de 70:316\$200, relativas aos mezes de Junho (supplementar) e Outubro de 1936.
- 26 — Aviso 322, do Snr. Ministro da Viação, delegando competencia ao Director desta Estrada, Eng^o Eudoro Lemos de Oliveira, para empenhar despesas, expedir ordens de pagamento e requisitar adeantamentos e supprimentos.

Março

- 11 — Portaria ministerial n. 125, approvando 13 folhas de pagamento ao pessoal da construcção, na importancia de 71:652\$800.

Abril

- 2 — Por decreto desta data, do Snr. Presidente da Republica, foi nomeado, interinamente, para o cargo de thesoureiro da classe "I" desta Estrada, enquanto durar o impedimento do serventuário effectivo, o escripturario da classe "G", Alvaro Lourenço de Sousa.
- 27 — Aviso 850, do Snr. Ministro da Viação ao da Fazenda, solicitando o cancelamento do acto que annullou o credito de 5:520\$000.

Maiο

- 18 — Aviso 1.050, do Snr. Ministro da Viação, delegando poderes ao Eng^o Eudoro Lemos de Oliveira, para empenhar despesas, expedir ordens de pagamento e requisitar adeantamentos e supprimentos.
- 18 — Aviso 1.054, do Snr. Ministro da Viação, delegando competencia ao Eng^o José de Oliveira Machado, Chefe de Divisão desta Estrada, para, no impedimento do respectivo Director, empenhar despesas, expedir ordens de pagamento e requisitar adeantamentos e supprimentos.
- 26 — Portaria ministerial n. 279, suspendendo, preventivamente, até solução do processo a que responde — Satyro Gonzaga de Sousa, do exercicio do cargo de thesoureiro (padrão "I") desta Estrada, a partir de 23 de Março de 1937.
- 31 — Portaria ministerial n. 284, tornando sem effeito a de numero 125, de 11 de Março de 1937, que approvou 13 folhas de pagamento ao pessoal da construcção.
- 31 — Portaria ministerial n. 285, approvando 13 folhas de pagamento ao pessoal da construcção, na importancia de 145:825\$800, correspondentes aos mezes de Setembro, Outubro (supplementares), Novembro e Dezembro de 1936.

Junho

- 7 — Por despacho desta data, o Snr. Presidente da Republica acutorisou a aquisição de um automovel "Ford", modelo 1937, destinado aos serviços desta via-ferrea.

Julho

- 13 — Officio n. 2.782, do Snr. Ministro da Viação, auctorisando a aquisição de cinco (5) carros de inspecção, modelo Stambul, na importancia total de 18:750\$000, destinados aos serviços desta via-ferrea.
- 13 — Officio n. 2.794, do Snr. Ministro da Viação á Inspectoria Federal das Estradas, transmittindo 44 portarias de contracto do pessoal mensalista desta Estrada.
- 20 — Decreto desta data, do Snr. Presidente da Republica, exonerando, a pedido, do cargo de Director da Estrada de Ferro Central do Piahy, o Eng^o da classe "L" da Inspectoria Federal das Estradas, José Gayoso Neves.
- 20 — Por decreto desta data, do Snr. Presidente da Republica, foi nomeado para exercer, em commissão, o cargo de Director desta Estrada, o Eng^o da classe "L" da Inspectoria Federal das Estradas, José Gayoso Neves, em virtude da exoneração do respectivo titular, Eng^o Eudoro Lemos de Oliveira.

Agosto

- 12 — Por portaria desta data, o Snr. Inspector delegou ao Director desta Estrada, Eng^o José Gayoso Neves, poderes para assignar apostillas nos decretos de nomeação dos funcionarios subordinados a esta Repartição.
- 13 — Aviso n. 1.942, do Sr. Ministro da Viação, transferindo para o actual Director desta Estrada, — Eng^o José Gayoso Neves, a delegação de competencia outorgada ao Eng^o Eudoro Lemos de Oliveira, em virtude dos Avisos ns. 322 e 1.050, respectivamente, de 26 de Fevereiro e de 18 de Maio ultimos.
- 13 — Aviso n. 1.940, do Snr. Ministro da Viação ao da Fazenda, sciificando-lhe do assumpto contido no Aviso n. 1.942, de igual data.
- 13 — Por despacho desta data, o Snr. Ministro da Viação auctorisou o Eng^o José Gayoso Neves, Director desta via-ferrea, a requisitar transporte de material e pessoal, inclusive leitos, em objecto de serviço publico, na Estrada de Ferro Central do Brasil.

Setembro

- 27 — Telegramma n. 746, desta data, da Inspectoria Federal das Estradas, auctorisando a admissão de operarios braçaes, de accôrdo com os artigos 24 e 25 do Regulamento baixado com o Decreto 871, de 1^o/6/936.
- 29 — Nesta data foram, de accôrdo com a auctorisação contida na portaria de 12/8/937, do Snr. Inspector Federal das Estradas, apostillados pelo Snr. Director os titulos de nomeação dos funcionarios abaixo relacionados :

Gabriel Chaves, José Miranda, Carlos Guimarães, José Chaves, Odilon Gomide Castanheira, Odilio Albuquerque, Walter Rocha, Ary Moreira, Arthemio Albernaz, Alcides Vaz, Adolpho Pucci, Antonio Moreira, Antonio Gomide Castanheira, Antonio Brasil, José Avelino de Almeida, João de Faria, João Braga, José Sampaio, João Perfeito dos Santos, Luiz Gomide Castanheira, Nazareno Rocha, Odorico Nery, Virgilio Motta, Waldomiro Ribeiro de Paiva, Antonio de Lima, João Goulart, Durvalino Moreira França, João Mendes, Francisco Pimenta, Olavo Arruda Leite, Mario Lieggio, Herminio de Souza Pinto, Alvaro Sergio Pacca, Alvaro Lourenço de Souza, Otto Tormin, Derval Alves de Castro, João de Deus, Alvaro Abranches, Antenor Alves, Antonio Paranhos, Antonio Nogueira, José Aldeonoff Povoas, Braulio dos Santos Bastos, Cauby Rosa, Gentil Santos, João Ribeiro Netto, Joaquim Siqueira Barros, Adelfino Amaro, José Bittencourt, José Pires, Luiz Scalia, Sebastião Araujo Guimarães, Satyro Moreira da Silva, Ubirajara Amaro, Antonio Rezende, Heraclito Mendes, João Scalia, Anthero Alves, João Fernandes, Manoel Rodrigues Parada, Alberto Felipe Puga Ramos, Augusto Maia, Theodosino Ribeiro, Joaquim Barbosa, Theodolino Ribeiro, Manoel Henrique, João Baptista de Jesus, João Gomide Castanheira, Carlos Pereira dos Santos, Satyro Gonzaga de Sousa, José de Oliveira Machado, Manoel de Azevedo Gordilho, Aureliano do Carmo e Seraphim Pereira Soares.

Outubro

- 6 — Foi apostillado pelo Snr. Director o titulo de nomeação do escripturario José Eloy Filho.
 - 6 — Portaria ministerial n. 493, delegando á Directoria desta Estrada attribuições para requisitar á Alfandega de Santos, o desembaraço de materiaes, com isenção de direitos aduaneiros, destinados a esta via-ferrea.
 - 9 — Foi apostillado nesta data, pelo Snr. Director, o titulo de nomeação do mestre de officinas, Anthero Sá.
 - 20 — Nesta data foram apostillados pelo Snr. Director, de accôrdo com a Portaria de 12 de Agosto de 1937, da Inspectoria Federal das Estradas, os titulos de nomeação dos seguintes funcionarios :
- José Antonio de Menezes, João Gouvêa, José Semaneck, Alvaro de Menezes Netto, Heleodoro Silva, Cypriano Chrysostomo, Sebastião Cesar da Silva, Noel Carvalho de Andrade, Guilherme Leopoldo Frey, José da Silva Gui-

marães. Clarindo Lucio, Francisco Alves dos Santos, José Saraiva de Medeiros Paes, João Baptista Ferreira, e Donato Navazzio.

Novembro

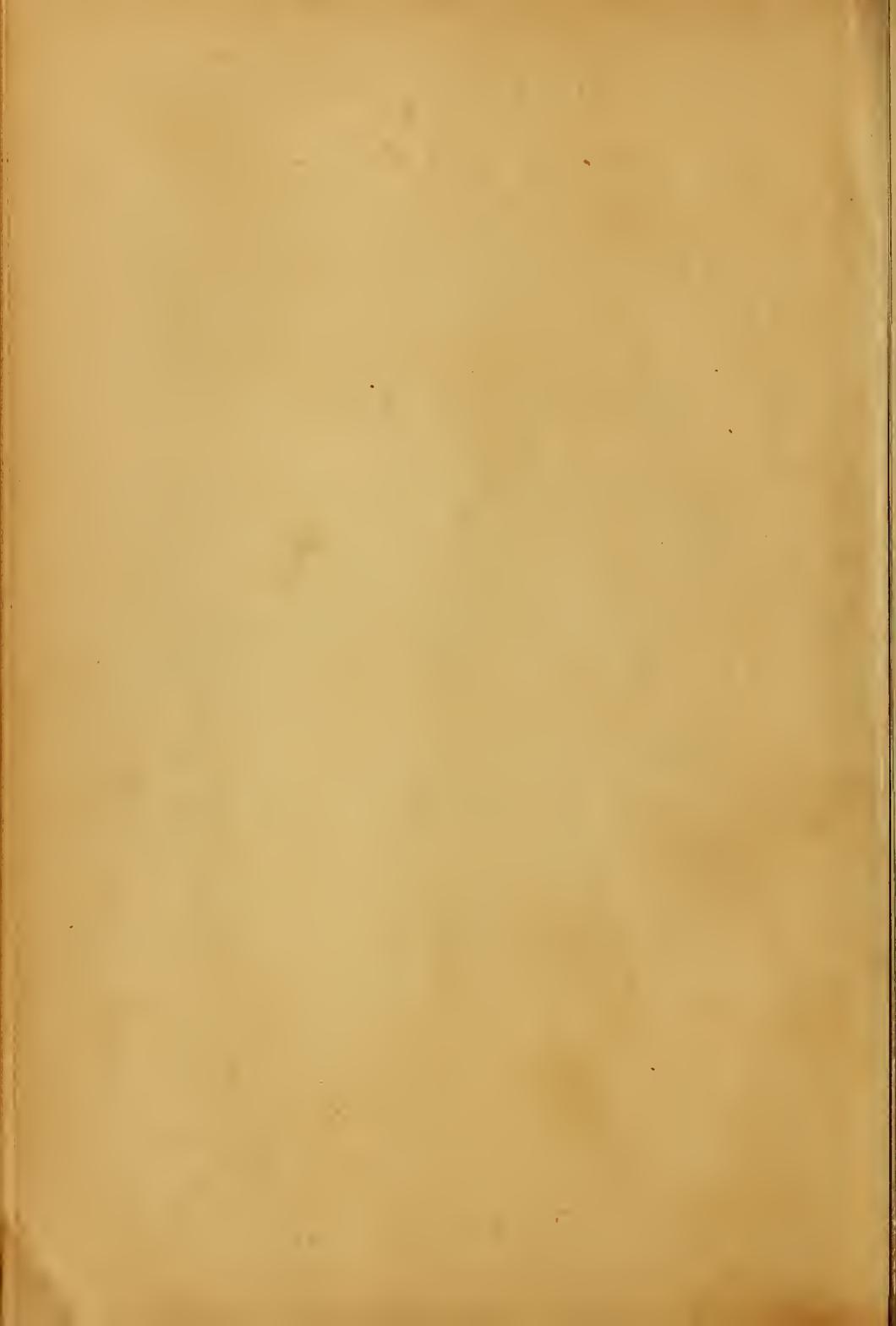
- 3 — Decretos desta data, do Snr. Presidente da Republica, substituindo, de accôrdo com a Lei n° 284, de 28 de outubro de 1936, os de nomeações e promoções dos seguintes funcionarios desta Estrada: — Manoel de Azevedo Gordilho, Rubem Rodrigues da Cruz Ribeiro, Raul Gonçalves, Eugenio Passos, Jardinopolis Naves, Antonio Barrêto, Antonio Moreira da Rocha, Antonio Lourenço, Cyrillo Reis, Francisco Gomes, Manoel Negrão-Antonio Joaquim de Mello, Ary Ferreira, Oliveiro Vargas, Joaquim Mesquita, Lauro Caixêta, José Antonio dos Santos, Juventino Martins Cardoso, João Machado, José Marques e José dos Santos.
- 27 — Officio n° 1.118 DV, da Inspectoria Federal das Estradas, communicando haver o Snr. Ministro da Viação auctorisado a aquisição de uma locomotiva "Mallet", de simples expansão, nos termos da letra b, do artigo 246, do Regulamento Geral de Contabilidade Publica, para os serviços desta via-ferrea.

Dezembro

- 21 — Por apostilla desta data, do Snr. Director Geral de Contabilida de do Ministerio da Viação, foi rectificado para Barnabé Olympio dos Reis o nome do trabalhador de 2ª classe desta Estrada, Barnabé Olympio.
- 21 — Por apostilla desta data, do Snr. Director Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação, foi rectificado para João Martins Fontes o nome do trabalhador de 3ª classe desta Estrada, João Martins.
- 21 — Por apostilla desta data, do Snr. Director Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação, foi rectificado para Aristoteles André Marques o nome do capataz de 4ª classe desta Estrada, Aristoteles André.
- 27 — Decreto-lei n. 107 — orça a Receita Geral e fixa a Despesa da União para o exercicio de 1938.

ERRATA

- Pagina 17 — 2ª columna — parcella 6, leia-se: 65:675\$528
- Pagina 20 — 3ª columna — parcella 3ª da 3ª somma, leia-se: 7,5
- Pagina 21 — 1ª columna — parcella 3ª da 2ª somma e parcella 2ª da 3ª somma, leiam-se: 10.409 e 68.274,4 respectivamente
- Pagina 29 — quadro da despesa da typographia — 3ª columna — parcella 1, leia-se: 2:637\$100
- Pagina 42 — quadro comparativo — titulo da 2ª columna, leia-se: Numero de trens: titulo da 3ª columna, leia-se: Percurso total
- Pagina 60 — quadro de movimento de materiaes — 2ª e 3ª columnas respectivamente, parcellas 2, leiam-se: 2.915:632\$899 e 2.548:057\$899; quadro de consumo de combustiveis, etc. — 5ª columna — parcella 7, leia-se: 4:798\$171
- Pagina 64 — Conservação de vehiculos — 2ª columna — parcella 1, leia-se: 78:228\$936
- Pagina 65 — quadro 1º — 3ª e 6ª columnas — parcellas 5, leiam-se: 2.781,6 e 5:470\$735, respectivamente; quadro 2º — 7ª columna — parcella 4ª, leia-se: \$022: 8ª columna — parcella 3ª, leia-se: 1.643
- Pagina 70 — no quadro de consumo de lubrificantes, etc. — alinea A) — 2ª columna — parcella 4, leia-se: 554,5, 3ª columna — parcella 4, leia-se: 349,5 e 6ª columna — parcella 1, leia-se: 5:862\$139; alinea B) — 7ª columna — parcella 1, leia-se: 27\$134
- Pagina 80 — Na 4ª linha abaixo do titulo—Dormentação, leia-se 31.830
- Pagina 82 — 1º quadro — 3ª parcella da 2ª columna, leia-se: 36:629\$900: 2ª parcella da 11ª columna, leia-se: 4:069\$600
- Pagina 89 — 2ª columna — parcella 12, leia-se: 10:588\$400



M. FAZENDA
D.A. - NRA - GB

151811

COLL. 11721110
CORR. 11473

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15469 - 48

385.098171
G615

Estrada de ferro de Goiaz

AUTOR

Relatorio 1937

TITULO

Devolver em

NOME DO LEITOR

15469 - 48

385.098171

1937

G 615

Estrada . . .

