RELATÓRIO

SOBRE OS SERVIÇOS DA

ESTRADA DE FERRO

DE

NAZARÉ

REFERENTE AO EXERCÍCIO DE

1936

Apresentado ao

Exmo. Dr. Alvaro N. Ramos

D. Secretario da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Publicas

do Estado da Baïa

pelo

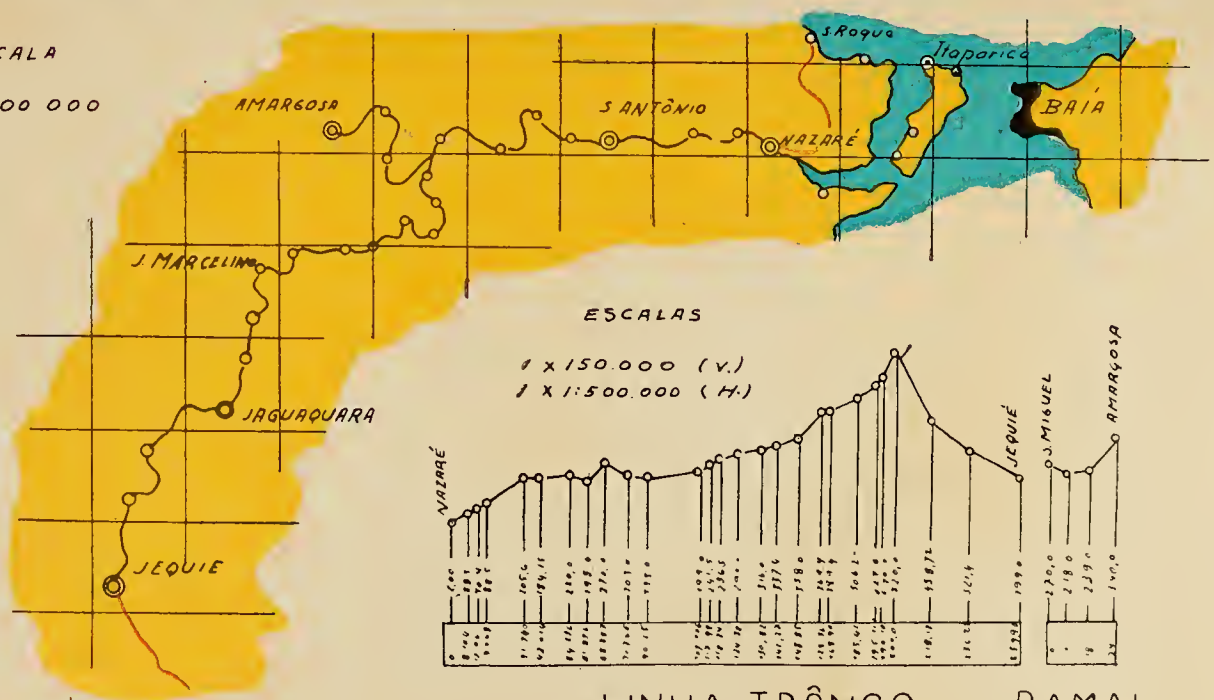
Eng.º Delsuc Moscoso de Oliveira

Superintendente

NAZARÉ
1938

1.ª DIVISÃO

PLANTA E PERFIL DA E.F. DE NAZARÉ



HORÁRIO DOS TRENS REGULARES
LINHA TRÔNCO

Estações	P. 1 Ter. Quin. Sab.		P. 2 Seg. Quar. Sex.		Distâncias quilométricas
	Chegadas	Partidas	Chegadas	Partidas	
Nazaré	—	6.15	17.27	—	0.000
Onha	6.35	6.37	17.07	17.09	8.104
Rio Fundo	6.47	6.49	16.55	16.57	12.960
Taitinga	6.57	6.58	16.46	16.47	17.048
S. Antônio	7.41	7.47	16.02	16.08	33.746
Santana	8.04	8.05	15.44	15.45	42.014
V. Grande	8.30	8.32	15.17	15.19	54.236
S. Miguel	9.12	9.24	14.25	14.37	69.887
E. Pontes	9.48	9.49	14.00	14.01	81.366
Lage	10.08	10.10	13.39	13.41	90.239
Mutuipe	10.52	10.54	12.55	12.57	107.106
Jequiriçá	11.24	11.49	12.00	12.25	118.366
Areia	12.25	12.28	11.21	11.24	130.815
Genipapo	12.57	12.58	10.51	10.52	141.273
E. Franca	13.17	13.19	10.30	10.32	148.835
J. Marcelino	13.42	13.48	10.01	10.07	158.765
E. Atila	14.17	14.18	9.31	9.32	171.240
Itaquara	14.48	14.50	8.59	9.01	185.415
Catingas	15.10	15.20	8.29	8.39	195.114
Jaguaquara	16.15	16.16	7.28	7.29	219.130
Baixão	17.00	17.02	6.42	6.44	236.920
Jequié	17.52	—	—	5.52	261.157

stações	M R 1		M R 2		M R 1		M R 2		Distâncias quilométricas
	Terças, Quintas e Sábados				Segundas, Quartas e Sextas				
	Chegadas	Partidas	Chegadas	Partidas	Chegadas	Partidas	Chegadas	Partidas	
nargosa	—	7.22	11.02	—	—	12.37	16.25	25	29.00
Franc.ᶜ..	7.50	7.52	10.32	10.34	13.05	13.07	15.55	15.57	18.00
rta mão.	8.20	8.22	10.02	10.04	13.35	13.37	15.15	15.17	8.00
Miguel.	8.50	—	—	9.34	14.05	—	—	14.47	0.00

Exmo. Dr. Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas.

Ao apresentarmos a V. Exa. o relatório desta ferrovia referente ao ano de 1936, folgamos em assinalar, primordialmente, a magnífica situação que fruiu nêste exercício caracterizado pela mais intensa atividade já registada em seus anais.

Libertando-se das normas rotineiras que lhe tolhiam a marcha para frente; desdenhando de ser, tão somente, um simples **meio** de transporte — a Estrada de Ferro de Nazaré ingressou num âmbito mais vasto, entrando a contribuir, poderosamente, para o desenvolvimento da zona a que serve, irradiando a sua influência para além da órbita ordinária de suas atividades, integrando-se enfím, no ambiente renovador que a Baía respira.

Não nos colheu de surpresa portanto, o surto de prosperidade desabrolhado. Para êle nos preparamos segura e continuadamente, observando o desenvolvimento crescente do fenômeno, palmilhando, dia a dia, a curva ascendente do seu progresso, provendo-lhe as necessidades emergentes e sobretudo, aparelhando-nos para enfrentarmos a solução dentro da realidade.

E de fato: ao relatarmos, em 1934, o exercício anterior tivemos essas palavras, verdadeiramente proféticas, sobre o futuro econômico da região servida pela nossa Estrada: — "A zona tributária da Estrada de Ferro de Nazaré apresenta, indubitavelmente, possibilidades formidaveis de desenvolvimento econômico em vista da diminuta densidade da sua área cultivada em relação á ampla extensão territorial inculta mas sabidamente exuberante de reservas em estado nativo. Tais reservas, oriundas da especial e privilegiada composição de suas terras e propício regime climatológico — atraïram grandes massas de patrícios nossos, quando da última sêca, mercê da projeção de sua fama felizmente difundida no espírito público".

A convergência das populações flageladas coincidiu, ou melhor, operou-se simultaneamente com a atuação realizadora dos Institutos do Café e do Cacáu, quer no sector das lavouras largamente estimuladas, quer nos trabalhos complementares de preparação dos meios rodoviários da circulação dos produtos a serem obtidos.

Com a visão segura das imarcesciveis possibilidades constatadas impunha-se á Estrada de Ferro de Nazaré, como figurante, o não exi-

mir-se ao relevante papel que lhe estava destinado. Consistiu portanto, o nosso esfôrço máximo, desde então, em nos não afastarmos do caminho que a realidade nos traçava.

O surto econômico da região processou-se rápida e seguramente em tres anos com o avultar quantitativo da produção e com a sua valorização crescente. Cumpria-nos pois, prepararmo-nos convenientemente. Para isso impuzemo-nos a tarefa preliminar de restaurar o nosso material de tração, substituindo a tubulação das caldeiras, munindo as locomotivas de tubos superaquecedores, aparelhos "NATHAN" e rodeiros novos.

Para os carros adquirimos também, grande quantidade de rodeiros, eixos e sobressalentes para freios de ar pois a carência dêsse material não permitia mais delongas na sua aquisição. Não olvidamos também as nossas oficínas mecânicas, carecentes de uma aparelhagem melhor. Equipamo-las com um tôrno, uma plaina, uma serra de fita contínua, máquina de soldar e por fim, restauramos a nossa prensa hidráulica para eixamento e deseixamento de rodeiros.

Volvemos depois, toda a nossa atenção para a linha.

O problema nêsse sector se nos apresentava mais vasto não só pela sua complexidade como também pelo alto custo que representava a sua execução.

O coeficiente enorme da dormentação deteriorada; a imprestabilidade dos trilhos ainda em uso em mais de 60 quilômetros; a falta de accessórios para a linha, afóra a necessidade de um esfôrço decuplicado e ininterrúpto no que tange aos serviços propriamente de conserva — tudo isso exigia uma solução imediata mas que não podia ser levada a efeito com os nossos recursos normais.

Concomitantemente avultava a intensidade do tráfego:

59 . 253 . 045 tons. em 1933, 64 . 084 . 807 em 1934 e . . . 68 . 816 . 372 em 1935, com tendência segura a aumentar aínda, dado o desenvolvimento operado na produção com o fomento inteligente a que foi submetida e a sua consequente valorização. E não nos enganàmos: a tonelagem transportada no exercício em trato ascendeu á cifra aínda não alcançada de 76 . 395 . 752.

A situação não tolerava mais procrastinações.

Medidas meramente corretivas, tenteantes, já não poderiam ser praticadas sem representarem grave prejuiso, senão criminoso atentado contra a economia da estrada. A serragem de trilhos, a copiosa substituição de dormentes de que nos valemos como recurso de emergência para assegurar o tráfego — não passavam de enganadores paliativos. Os descarrilamentos, decorrentes da angústia dos nossos recursos financeiros em consequência do precário estado da linha, cresciam assustadoramente, anormalizando o tráfego, avariando o material rodante e criando um ambiente apreensivo de insegurança assaz

COMISSÃO DO PRALANGAMENTO

DA

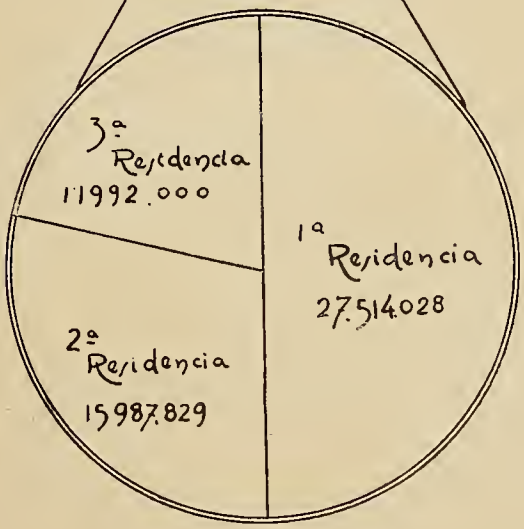
E.F.N.S.BAQUE

DE

VOLUME DAS MEDIÇÕES DA TERRA

DE SETEMBRO DE ZEMBRO 1936

54.993,857



prejudicial. Os algarismos infra alinhados, dizem sobejamente das conseqüências dessa insustentavel situação pelos reparos procedidos em carros deteriorados em virtude do máu estado da linha agravado pelas maiores precipitações verificadas no exercício ora relatado.

1933	reparados	e	reconstruidos	103	carros
1934	"	"	"	81	"
1935	"	"	"	66	"
1936	"	"	"	124	"
	Total.....			374	"

Enquanto isso a produção crescia ameaçando o seu congelamento nas estações; novos produtos, mercê da sua valorização, ingressavam na nossa corrente de tráfego, avolumando-a.

Em memorial puzemos V. Exa. ao par da situação logrando de V. Exa. a mais cuidada atenção e o seu mais vivo interesse no tratamento de assunto de tão alta relevância.

Foi quando fomos cometidos pelo Sr. Governador de apresentar um plano de restauração para a Navegação Baiana.

Nesse trabalho, procurando solucionar o problema pendente naquele serviço público, sustentamos a tese de sua coordenação com a "E. F. de Nazaré" pelo estabelecimento de um contato mais livre e eficiente oferecido atravez de um porto franco que a ambos servisse sem os entraves e dificuldades ocorrentes com o atual.

Apresentamos então, em princípios de Março, o plano detalhado e completo da construção do nosso prolongamento, para São Roque. Aprovado desde logo, mandou V. Exa., por portaria de 21 do mesmo mês, que se procedesse a locação da linha.

Simultaneamente equacionando o problema da nossa linha, advogamos a substituição dos trilhos no trécho mais compromettido, isto é, entre Mutuípe e Santa Inez e pleiteamos a aquisição de 30 vagões tornados imprescindiveis.

Ferimos portanto, os tres pontos capitais das necessidades arroladas, programando como objeto primordial das nossas realizações — **o início do aparelhamento do material rodante, reconstrução de 50 quilômetros de linha e construção do prolongamento Nazaré — S. Roque.**

CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO NAZARÉ — S. ROQUE

Aceita, em princípio, a tese pela qual se estabelecia a integração dos serviços de transportes do Estado num só corpo harmônico — dela decorreu a necessidade de se articular a "Navegação Baiana" com a "E. F. de Nazaré". Essa articulação verificar-se-ia efetiva com o con-

tato de ambas no porto de S. Roque, admiravelmente situado na baía de Todos-os-Santos. Completando êsse plano havíamos alvitrado ainda, no "Memorial" sobre a Navegação Baiana, o prolongamento da "Central da Baía" até aquêle porto atravez de um ramal que partindo de Cruz das Almas infletisse sobre êle, tornando-se S. Roque o ponto de convergência da produção de duas vastas e riquissimas regiões.

Eis, em linhas gerais, a súmula do que foi sugerido no "Memorial" já referido.

A realização dêsse plano vinha, inquestionavelmente, satisfazer uma velha e ansiosa aspiração das populações dêste ubérrimo rincão do sudèste baiano. Não aproveitariam somente os municípios cortados pela via férrea nazarena mas tambêm, e especialmente, os circunjacentes, projetando-se dessarte a sua influência até o visinho Estado de Minas atravez dos municípios baianos de Bôa-Nova, Poções e Conquista, ao todo 22 municípios com cêrca de meio milhão de almas. Por outro lado, facilitar-se-ia a exploração do minério de manganés cuja ocorrência se regista apenas em duas zonas do Estado: Nazaré e Bonfim-Jacobina. A primeira destas, caracterizada pelos afloramentos de Onha, Sapé, Pedras-Pretas e Bôa-Vista, dista da cidade de Nazaré de 20 a 30 quilômetros cujo percurso é feito pela estrada de ferro.

O teor médio metálico dessas jazidas varia entre 40 e 45%. A ganga é sílico-argilosa não sendo alto o teor de ferro.

A outra ocorrência (Bonfim-Jacobina) apresenta condições extrativas mais vantajosas pelo teor metálico em média superior a 50%. E' todavia, grandemente onerada com o percurso mínimo de 400 quilômetros de estrada de ferro cujas condições técnicas desfavorecem os transportes de grandes massas por unidade de composição.

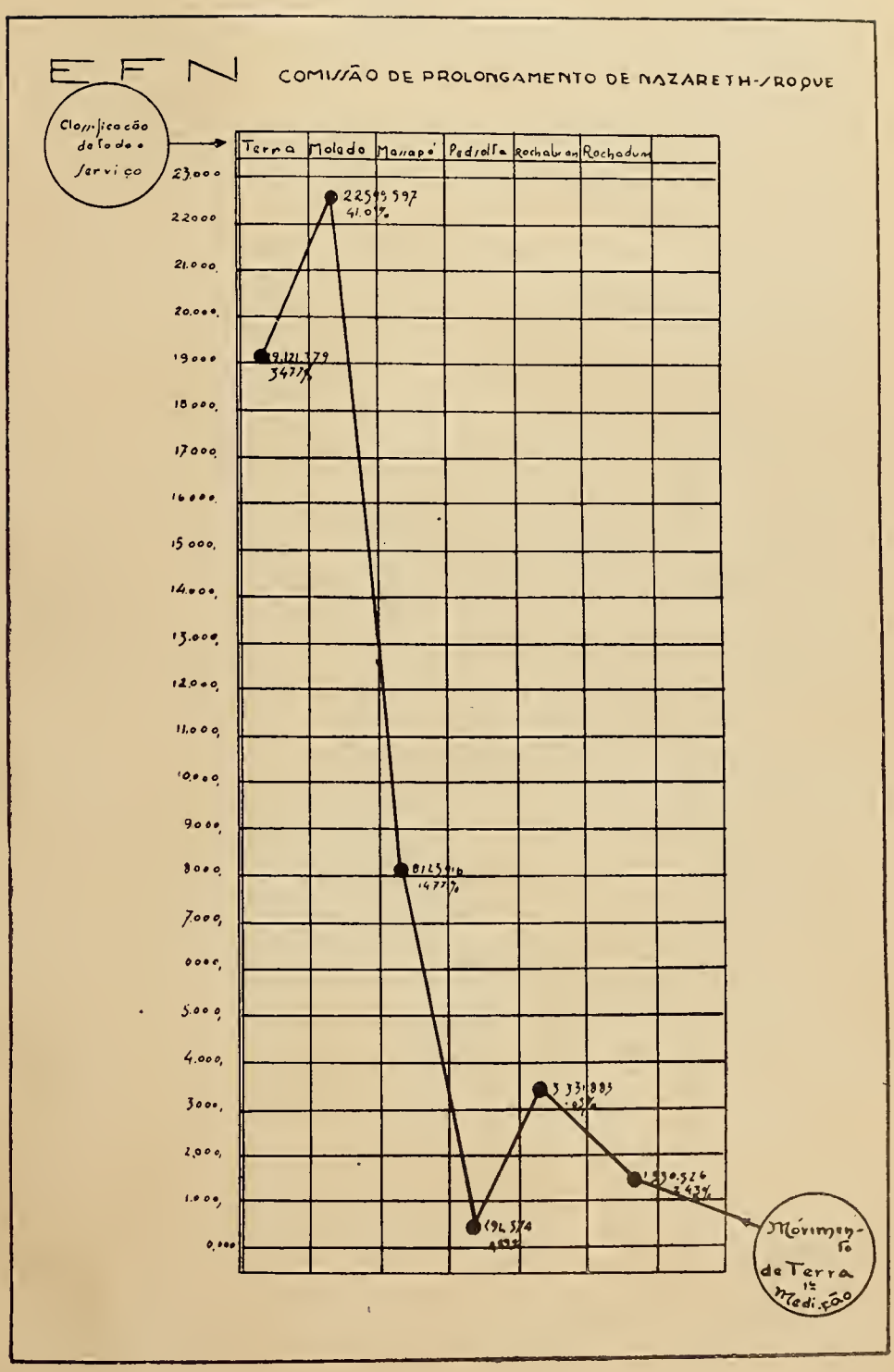
E' essa, geralmente, a situação das nossas jazidas: a sua exploração é sempre dificultada pela distância em que se encontram dos portos do litoral.

Bem diversas porêm, são as condições das jazidas do Onha distantes, no máximo, 60 quilômetros, do porto de S. Roque.

Durante a Grande Guerra, com a elevação das cotações de minérios, a indústria extrativa mineral na Baía logrou intensa animação Exportou-se o manganés do distrito de Nazaré em muito maior escala que o de Bonfim por esta assinalada condição de proximidade da costa. Sujeitava-se entretanto, o produto a tres penosas baldeações: uma em Nazaré dos vagões para os barcos, outra na ilha da cal e, por fim, desta para o bôjo dos cargueiros. Cessou por completo a exportação desde que o armistício pôs termo á guerra.

Ora, enquanto isso, em plena baía de Todos-os-Santos demorava o porto franco de S. Roque em condições privilegiadas. As tres baldeações reduzir-se-iam a uma apenas e após um percurso de somente 60 quilômetros.

Era manifesta a situação favoravel.


E F N
COMISSÃO DE PROLONGAMENTO DE NAZARETH-ROQUE
Classificação de todo o serviço
Terra
Molado
Massapé
Pedra
Rochabran
Rochadura
23.000
22000
21.000
20.000
19000
18.000
17000
16000
15000
14000
13.000
12.000
11.000
10.000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0.000
22595597
41.0%
19.121.379
34.7%
8123916
14.7%
194574
3331883
1590.326
Movimento de Terra 1ª Medição

Vejamos: — a "Lèste Brasileiro" transportando êsse minério do distrito de Bonfim-Jacobina ao porto da capital por 56$000 a ton sujeita-o tambêm, a uma baldeação e transporta-o com onus para sí, pois a importância cobrada não chega para cobrir o custo médio da unidade de transporte embora esteja ela em limites proibitivos. Idêntica é a situação na "Central do Brasil". Cobrando ela cêrca de... 21$100 a 26$800 por ton. para um percurso de 471 quilômetros o faz com um prejuizo de perto de 50% sobre o custo médio do transporte.

Enquanto assim sucede com as demais ferrovias a "E. F. de Nazaré" apresentar-se-ia em condições bem superiores, podendo transportar o minério a 12$000 a ton. com um lucro de 1$800 em unidade, susceptivel, sob todas as probabilidades, de elevar-se na razão dirèta do volume transportado.

Êsses algarismos, na sua própria expressão, falam bem alto uma linguagem clara e eloquente, fixando as possibilidades que se esboçam no surto provavel desta nova corrente de tráfego economicamente exploravel, maximè quando o assunto começa a despertar interesse em países como o Japão e a Alemanha cujas condições de consumo acordam vivificantes esperanças em nós outros.

Outra nova corrente de tráfego a estabelecer-se seria, sem dúvida, a do gado vacúm que, embora inexpressiva agora na nossa receita, poderá ascender a volume de real significação na economia da estrada e do Estado.

No 1.º Congresso dos criadores baianos, realizado em Conquista, em dias de maio de 1936, tivemos ensejo de apresentar como modesta contribuição, duas teses sobre o momentoso assunto, versando uma delas sobre a "Importância dos transportes no desenvolvimento da pecuária na Baía", que logrou um voto unânime de louvor no plenário do importante certame.

Nêsse trabalho não só estudamos o meio e as possibilidades de desenvolvimento da nossa indústria pastoril e de lacticínios como procuràmos apontar a deficiência dos nossos transportes indicando as medidas a serem adotadas e a aparelhagem exigida para tal fim.

Essas duas teses por abordarem assuntos assaz interessantes e de grande atualidade, inserimo-las, na íntegra, na segunda parte dêste relatório.

E' sabido que o gado vendido no mercado de Feira de Santana procede, em larga escala, de Minas, atravez de Conquista e Jequié. Morôso e caro é o longo transporte de Jequié á Feira... Essa entretanto é a rota seguida em detrimento da nossa via-férrea por não dispor ela de um porto franco.

Consignamos nos números infra a situação atual do comércio de gado vacúm em relação ás condições oferecidas com o prolongamento para S. Roque:

ESPECIFICAÇÕES	ATUAL	FUTURA
Despêsa de transporte por boi, de Jequié á Feira	8$000	—
Idem de Jequié a S. Roque	—	16$000
Perda em pêso (1 ½ arrôbas) pela viajem (12 dias) de Jequié a Feira	37$000	—
Idem, pela viajem (12 horas) de Jequié a S. Roque	—	5$000
Diferença em favor do produtor	—	24$000
	45$000	45$000

Por êste rápido demonstrativo sentimos a vantagem que incidiria no produtor, facultando maior expansão ao comércio e, por outro lado, proporcionando-lhe a apresentação de um produto de melhor qualidade.

Alinhemos algarismos relativos aos valores atuais para melhor ilustrarmos as possibilidades visionadas: — Jequié e municípios adjacentes podem dispor de 50.000 cabeças que transportadas ao frete de 16$000 acrescerão a receita da estrada de cêrca de 800 contos.

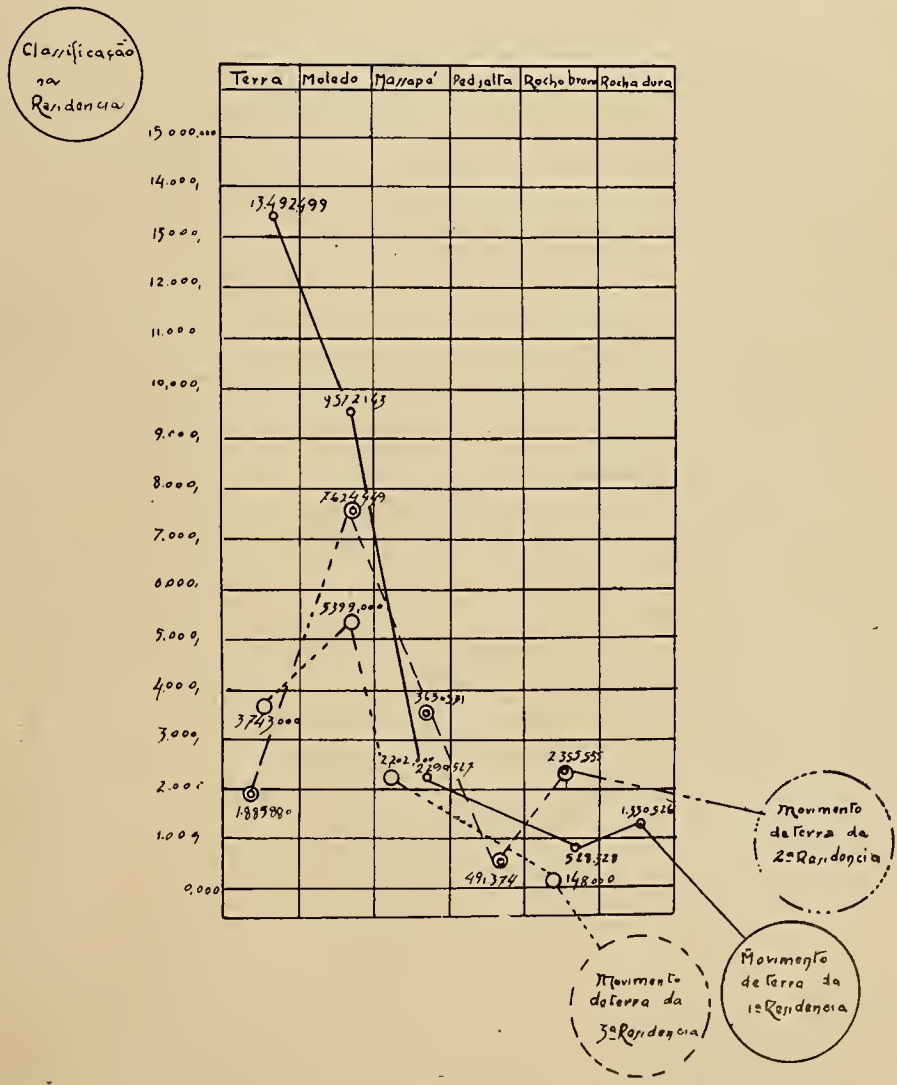
Convinha entretanto, não se perder de vista a situação geral da economia do Estado porquanto desapareceriam as vantagens enumeradas se não se operasse tambêm a ligação da "Central da Baía" a S. Roque que permitiria colocar no mesmo pé de igualdade a importante zona pastorial dos municípios de Itaberaba, Rui Barbosa, Monte Alegre, Contendas, Capivarí, Ituassú e Caitité. Atando-se o sudoeste e o centro no "pivot" de S. Roque a Baía não só serviria o seu mais importante centro consumidor que é a capital como tambem se apresentaria como importante concorrente no mercado nacional de exportação.

*
* *

E' oportuno o trasladarmos para aquí alguns tópicos do "Memorial" justificativo da construção do prolongamento para S. Roque.

"O prolongamento (Nazaré-S. Roque) já estudado e orçado oferece-nos um traçado de pouco mais de 30 quilômetros de extensão, em

E.F.N. COMISSÃO DE PROLONGAMENTO DE NAZARETH-ROQUE



magnificas condições técnicas em planta e perfil expressas no coeficiente do comprimento virtual de 2,5, pequeno volume de movimento de terra, poucas obras de arte e favoravel situação geográfica permitindo o ataque simultâneo do serviço.

Essa situação concorrerá para a conclusão dos trabalhos no lápso de dois anos mesmo porque como obras de arte mais importantes teremos apenas 7 pontes de vãos entre 10 e 20 metros.

Ante o exposto, os algarismos abaixo exprimem, ao nosso ver, com muita aproximação, a realidade do valor de custo de todas as obras;

Terraplenagem, obras de arte, etc. . .	3.000:000$000
Material e mão de obra para o assentamento da linha	1.800:000$000
Desapropriações e indenizações. . .	400:000$000
Serviços diversos (edifícios e obras provisórias do porto)	900:000$000
Aparelhamento e substituição de 50 kls. de linha (trècho Mutuípe-J. Marcelino)	2.750:000$000
1 auto-motríz	400:000$000
Aparelhamento da Navegação Baiana .	6.900:000$000
	16.150:000$000

Não sabemos a que meios recorrerá V. Exa. para o serviço de cobertura das importâncias parceladas. Não obstante pedimos licença para alvitrar um plano de constituição de fundos dentro dos próprios recursos dos dois sistemas de transportes que nos propomos conjugar.

Firma-se êsse plano no aproveitamento da taxa adicional de 10% já criada para a constituição do fundo de melhoramentos da E. F. de Nazeré; na renda líquida provavel do trécho a construir; na criação da taxa de 2% **ad-valorem**; na equiparação das tarifas sobre passagens, bagagens e encomendas ás da "Viação Federal do Lèste Brasileiro" e nas subvenções recebidas pela navegação Baiana.

Estas parcelas compõem as seguintes razoaveis estimativas:

Taxa adicional de 10%	400:000$000
Renda líquida do trècho Nazaré-S. Roque	300:000$000
Taxa **ad-valorem**	400:000$000
Equiparação das tarifas	150:000$000
Subvenção á Navegação Baiana . . .	740:000$000
	1.990:000$000

Ante êsses algarismos poderemos, com segurança, promover uma operação de crédito que nos permitisse levantar os 16.150 contos necessários á realização do projeto, mediante os juros de 8%, amortizaveis no prazo de 15 anos, em anuidade de Rs. 1.886:796$425.

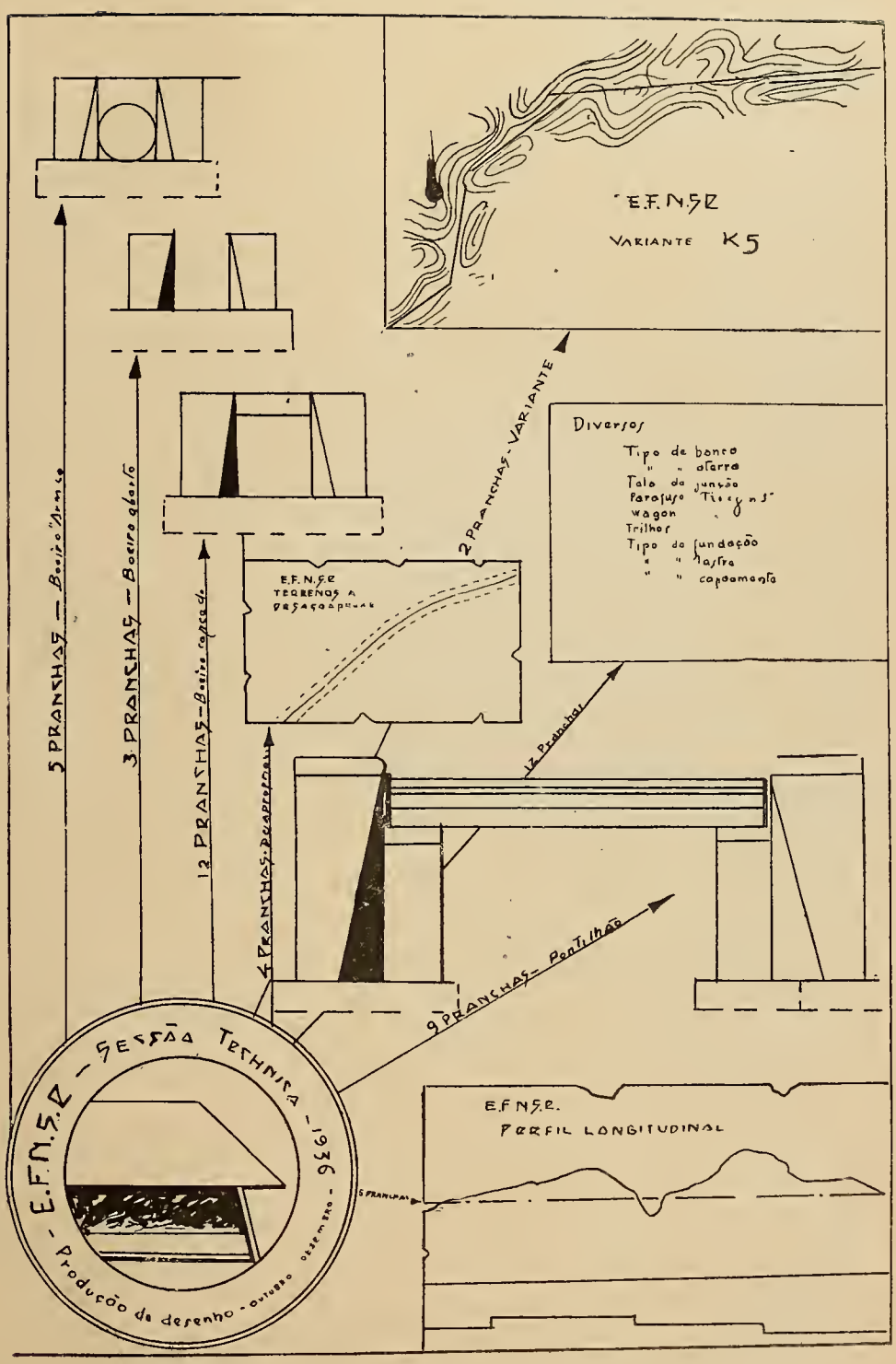
A equiparação das tarifas proposta importará num aumento máximo de apenas 6$000. Essa diferença mesma, é apenas aparente, pois o transporte via S. Roque além de reduzir o fator tempo na duração da viagem, deixa em favor do passageiro um saldo apreciavel como se poderá verificar no quadro seguinte:

Especificação das despêsas	Via Nazaré	Via S. Roque
Passagem de 1.ª classe Jequié-Nazaré . . .	29$200	—
Idem, idem de Jequié a S. Roque	—	32$200
Idem, idem no vapor Nazaré-Baía	10$300	—
Idem, idem, idem S. Roque-Baía	—	7$300
Almoço em Jequiriçá	5$000	5$000
Carregador da estação para o hotel em Nazaré .	2$000	—
Idem do hotel para o vapor, em Nazaré . .	2$000	—
Idem da estação para o vapor, em S. Roque .	—	2$000
Hotel em Nazaré	10$000	—
Cadeira no vapor de Nazaré	2$000	—
Refeição a bordo	6$000	—
Diferença a favor da via S. Roque	—	20$000
	66$500	66$500

Em favor do passageiro portanto, mesmo apezar do aumento resultante da equiparação das tarifas, resultará uma diferença de cêrca de 14$300, isto tomando-se por base o passageiro mais onerado que é o de Jequié. Si tomarmos para exemplo o passageiro Nazaré-Baía, ainda assim ha a seu favor uma diferença de 5$200".

*
* *

Adotadas as nossas sugestões, a portaria de 23 de março de 1936, de V. Exa. determinava a equiparação das nossas tarifas sobre passa-


E.F.N.S.R
VARIANTE K5
2 PRANCHAS - VARIANTE
Diversos
Tipo de banco
" " aterro
Tala da junção
Parafuso "Tiessyns"
wagon
Trilhos
Tipo da fundação
" " lastro
" " capeamento
5 PRANCHAS — Bueiro "Arco"
3 PRANCHAS — Bueiro aberto
12 PRANCHAS - Bueiro coberto
E.F.N.S.R
TERRENOS A
DESAPROPRIAR
4 PRANCHAS - Desapropriar
12 Pranchas
9 PRANCHAS - Pontilhão
E.F.N.S.R. - SECÇÃO TECHNICA - 1936
Producção de desenho - outubro dezembro
E.F.N.S.R.
PERFIL LONGITUDINAL
5 PRANCHAS

gens, bagagem e encomendas ás adotadas pela Viação Federal do Lèste Brasileiro na forma estabelecida pela Contadoria Central Ferroviária, acrescida de 2% **ad-valorem** sobre os valores declarados nos despachos de bagagem, encomendas, animais e mercadorias para a constituição do fundo de indenizações, devendo o saldo que se verificasse no produto daquêles 2% ser incorporado ao fundo de melhoramentos já anteriormente estabelecido pela portaria de 16 de novembro de 1934, ficando a Estrada obrigada a recolher ao Tesouro do Estado as quantias apuradas do fundo de melhoramentos, destinando-se êsses recolhimentos ao **fundo especial** de custeio das obras de melhoramento e expansão ferroviária.

Subsequentemente a lei n. 51, de 24 de julho do mesmo ano autorizou o Poder Executivo a celebrar uma operação de crédito e a fazer as desapropriações necessárias aos trabalhos e obras do plano de melhoramento do sistema de viação do Estado. Essa mesma lei prescreveu igualmente, á Secretaria da Agricultura, o prazo de um ano, para fornecer, sem onus, á Prefeitura de Maragogipe, o plano e a planta da expansão e urbanização do arraial de S. Roque, determinando que numa e noutra colaborasse o Departamento Técnico Municipal.

A locação foi iniciada em 22 de abril e ultimada em 8 de julho. Não foram pequenas as dificuldades para a execução dos trabalhos não só por coincidir com a estação chuvosa como por não ter sido encontrado qualquer vestígio da exploração procedida 14 anos antes, pelo que se tomou o alvitre de fazer uma locação-explorada, visando-se sempre melhorar as condições técnicas do traçado.

Terminada a locação dos 30 quilômetros, determinamos o estudo de uma variante que está sendo projetada afím de substituir os 5 primeiros quilômetros da linha em tráfego, no intuito de modificarmos uma forte rampa de 3,3% ahi existente alêm de curvas de ráios mínimos cujos efeitos noscivos nos dispensamos de encarecer.

Os trabalhos da locação e da variante terminaram em agosto, dispendendo-se com êles a importância de Rs. 23:771$638 assim distribuida:

Pessoal	21:675$500
Material	1:075$138
Despêsas diversas	1:021$000
	23:771$638

Consoante previramos, revelou a locação as superiores condições técnicas da linha:

Extensão total	30.272m,47
Alinhamentos retos	20.115m,19
" curvos	10.157m,28
Percentagem dos alinhamentos retos . .	66,54%
" " " curvos .	33,46%
Comprimento da maior tangente . . .	2.088m,76
Ráio mínimo das curvas	163m,80
Número de curvas de 163m,80 a 200m,00	12
" " " " 200m,00 a 300m,00	18
" " " maiores de 300m,00 .	26
Extensão em nivel	13.122m,11
" " rampa	8.943m,00
" " contra-rampa	8.207m,36
Percentagem em nivel	43,347%
" " rampa	29,541%
" " contra-rampa	27,112%

Nessas condições foram logo iniciados os serviços da construção, organizando-se o quadro da Comissão. Continuou na sua chefia imediata o Engr. Civil Manoel Coelho Borges que tão proficientemente já dirigira os trabalhos da locação. Foi o trècho dividido em tres Residências — a 1.ª, do quilômetro 0 ao 10, a cargo do Engr. Civil José Olímpio Sampaio; a 2.ª, do quilômetro 10 a 20, a cargo do Engr. Civil Helenauro Sampaio e a 3.ª do 20 ao 30 272 a cargo do Engr. Civil João Marchezini.

Os serviços preparatórios foram iniciados em 8 de setembro, sendo a roçagem levada a efeito, a princípio, com uma turma que partiu de Nazaré e posteriormente por outra partida do quilômetro 20.

O resultado dêsse trabalho foi o seguinte:

Roçagem em capoeira	604,200m2	produzindo	9:667$200
" " capoeirão	204,000m2	"	6:528$800
" " mata	91,800m2	"	5:967$000
Total	900,000m2	"	22:163$000

Trabalharam nêsses serviços 1.589 homens-dias, dispendendo-se com os mesmos Rs. 7:079$750, ou sejam, 31,94% do produto. O material empregado — foices, machados, etc. — foi aproveitado em outros serviços.

Dada a dificuldade de pedras tivemos que construir 33.723m2 de estradas carroçaveis para acesso ás pedreiras, situadas, uma na 1.ª Residência e outra na 2.ª.

Houve, igualmente, necessidade de se retificar o rio **Tijuca** numa extensão de 39m,00 com o volume de 325m3,00. Para o esgotamento das lagôas **Macaco** e **Macaquinho** foram feitas aínda duas valetas e construidos 964m,00 de cêrca de arame farpado entre os quilômetros 1 e 2.

Os trabalhos de excavação tiveram início em 22 de setembro com o ataque dos primeiros còrtes.

A primeira medição provisória dos serviços executados até 31 de dezembro acusou o volume de 54.993m3,857 com a seguinte classificação:

Terra	19.121m3,379	ou	34,77%
Molêdo	22.595m3,597	"	41,09%
Massapê	8.123m3,098	"	14,77%
Pedra solta	491m3,374	"	0,89%
Rocha branda	3.331m3,883	"	6,05%
Rocha dura	1.330m3,526	"	2,43%
	54.993m3,857	"	100,00%

Destocamento 2.741m2,00

Nêsse período organizamos a nossa tabela de preços e elaboramos as "Instruções" para a execução dos serviços. O sistema mixto adotado tem sido coberto de êxito. Consoante as necessidades ou conveniências são os trabalhos feitos administrativamente, por tarefas ou empreitadas.

Até 31 de dezembro foram construidas 12 obras de artes, todas no primeiro trêcho:

5 pontilhões
1 boeiro aberto
3 boeiros (tubos ARMCO)
3 boeiros simples capeados

Todas essas obras foram construidas com argamassa de cimento e areia, sendo as fundações dos pontilhões em concreto e os lastros de concreto armado, bem assim as capas dos boeiros dada a dificuldade da aquisição de lajões. O custo dessas obras montou em 116:667$048.

Foram desapropriadas e pagas 36 casas dispendendo-se réis 23:360$000 e mais Rs. 459$000 de indenizações de várias naturezas. A despêsa total com os serviços, porêm, atingiu a 466:037$011 assím discriminada:

Pessoal	248:860$758
Material	168:697$623
Despêsas diversas	24:659$630
Desapropriações e indenizações	23:819$000
Sôma	466:037$011

*
* *

Desde que os serviços foram atacados em toda a extensão da linha encheu-se esta, como é natural, de abarracamentos. As aglomerações assim disseminadas e nem sempre dispostas convenientemente, isto é, localizadas de conformidade com os preceitos recomendados pela higiene — foram pela contingência do serviço — a breve trecho, assediadas, mau grado nosso, pela malária, chegando mesmo a verificarem-se casos de caráter pernicioso.

As providências mais enérgicas foram tomadas **in continente**, procedendo-se o dessangramento de algumas lagôas á margem da linha, intensificando-se a assistência médica e fazendo-se, em larga escala, a quininização do pessoal, no intúito de imunizá-lo contra a epidemia grassante.

*
* *

Do relato feito se depreende quão proficuo foi o nosso esfôrço no levarmos a efeito a árdua tarefa que nos cometeu V. Exa. Tudo faz crer que a bom termo levá-lo-emos, graças á capacidade e dedicação dos distintos auxiliares que V. Exa. nos proporcionou afora o decidido apoio, a descontínua colaboração e a cuidadosa assistência que se tem dignado de conceder a tão vultoso empreendimento.

AQUISIÇÃO DE TRILHOS E ACCESSÓRIOS

Constituiu objèto do nosso primordial cuidado, desde que assumimos a Superintendência da Estrada de Ferro de Nazaré, o assinalarmos á atenção de V. Exa. o precário estado da nossa linha no trècho compreendido entre as estações de Mutuípe e José Marcelino. No relatório do exercício de 1933 sublinhamos, pela primeira vez a questão, expondo-a em linhas gerais mas não sem focarmos a inadiabilidade de sua realização. Em um pequeno memorial datado de 7 de novembro de1934 tornamos ao assunto, tratando-o mais concretamente ao darmos conta das **demarches** então procedidas junto á **United States Steel Products Company,** de Nova Iorque, representante da

Carnigie Steel, com a qual entraramos em contato. Nessa ocasião, entretanto, vimos a saber da existência, nessa Secretaria, de uma proposta alemã, baseada na permuta de material de sua indústria, pesada por produtos baianos.

Essa ocorrência veio modificar o rumo das transações encetadas, impondo a necessidade de novos estudos em face do aspécto imprevisto que a questão tomava.

Como porêm, tardasse o reatamento das negociações interrompidas volvemos, em 7 de agosto do ano seguinte (1935), com um segundo "Memorial" no qual não ocultavamos o nosso alarme respeito á situação da nossa linha cujo estado era uma ameaça constante ao tráfego.

Simultaneamente chegavam ás nossas mãos várias propostas para o fornecimento de trilhos usados, quer dos Estados Unidos, quer da Argentina e mesmo de S. Paulo.

Isso não obstante, as operações iniciadas tiveram, ainda uma vez, que ser interrompidas. E' que nêsse entretanto se operava a reconstitucionalização do Estado, não sendo mais possivel, portanto, tratar as negociações nos moldes com que foram começadas senão afeiçoando-as ás praxes recem-inauguradas.

Assím é que o "Diário Oficial" do Estado, de 28 de janeiro 1936, publicava os termos de um edital de concorrência pública para o "fornecimento de trilhos e acessórios para a E. F. de Nazaré" e no qual se marcava o prazo (até 15 de fevereiro seguinte) para o recebimento das propostas.

Esgotado o prazo, constatou-se que nenhuma proposta fôra apresentada.

Entretanto, urgia uma providência, qualquer que fosse. O que não era toleravel era a persistência de uma situação verdadeiramente angustiosa, incapaz de suportar outra protelação.

Eis quando, nos sobrevem o plano geral de articulação da "Navegação Baiana" com a "E. F. de Nazaré", do qual já tratamos no capítulo anterior. Ensejava-se como nunca a realização ha tanto tempo protelada.

E com efeito. Não seria compreensivel que para se tornar efetivo e eficiente o contacto dos dois meios de transportes se levasse a ponta dos nossos trilhos até S. Roque e se relegasse ao descaso a restauração de um importante sector da nossa linha em tráfego.

Os dois serviços teriam que ser feitos simultaneamente sem o que resultaria improfícua a construção do prolongamento. Aos 30 quilômetros de linha necessários á essa, ajuntaríamos portanto, os 50 indispensaveis ao trècho Mutuípe-J. Marcelino. E assim se fez: ao alinharmos as parcelas do orçamento geral do plano fizemos incluir a impor-

tância de Rs. 2.750:000$000 destinada á substituição da linha no trècho supra referido. Restava-nos pois, examinar cuidadosamente, as propostas que já tinhamos em mão e optar pela mais conveniente. Havia-as de duas naturezas: para o fornecimento de material nôvo e material usado. Patenteada a conveniência do prèço dêste último restava-nos saber das suas condições, do seu estado de conservação, o que só era possível mediante uma inspeção "in loco" feita diretamente por nós ou por intermédio de outro órgão qualquer da escôlha do Govêrno.

Preferiu V. Exa. que fossemos nós êsse órgão inspecionador e, nêsse sentido, fez o Exmo. Sr. Governador do Estado expedir o Decreto de 8 de junho de 1936 que autorizava a auzentar-nos do País afím de examinarmos o material a ser adquirido e destinado á restauração da linha da E. F. de Nazaré e construção do seu prolongamento ao porto de S. Roque.

Em consequência, partimos para o Rio de Janeiro em 13 de junho desenvolvendo-se a nossa atividade, naquela capital, até 6 de julho seguinte, em investigações que nos permitissem uma orientação segura no que tange ao mercado de trilhos e acessórios na Argentina.

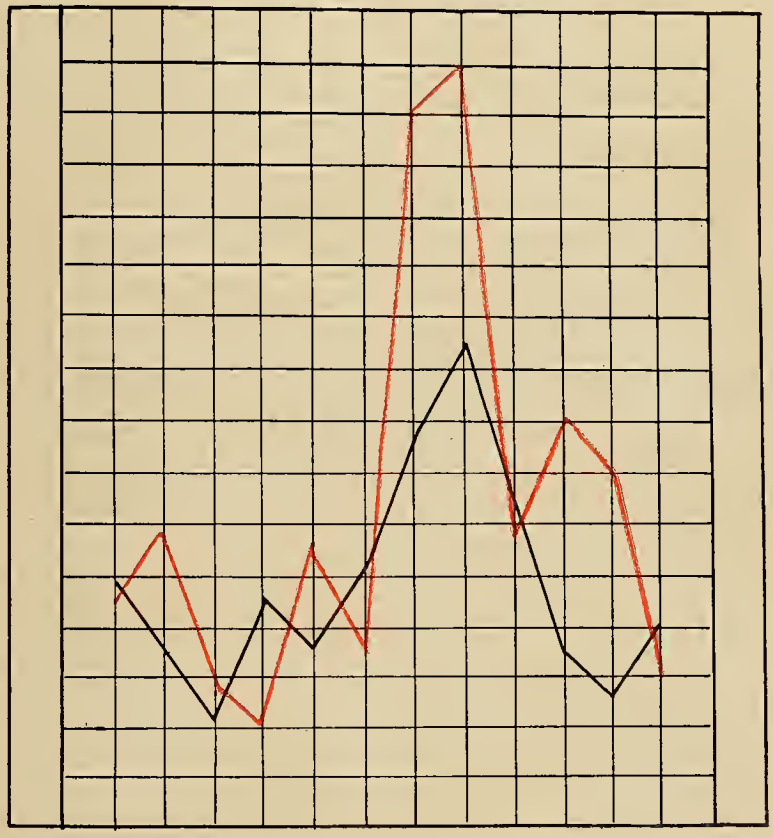
E não foram baldadas essas precauções. Certificamo-nos, logo de início, ser indispensavel o conseguir-se do Governo Argentino a necessária licença para a exportação de trilhos, em face do impedimento existente por fôrça de dispositivo legal em vigor naquele país. Nessa emergência invocamos a intervenção do Exmo. Sr. Governador do Estado, então no Rio de Janeiro, junto ao nosso Ministério das Relações Exteriores, intervenção essa ocorrida em fins de junho, com pleno êxito. Da permuta de correspondência entre o Embaixador, em Buenos Aires, e o nosso Ministério, tivemos conhecimento, por via dêste último, que poderíamos prosseguir viajem até o Prata porquanto a licença pleiteada seria, a breve trecho, concedida. Ao fornecer-nos o Sr. Ministro o passa-porte diplomático ainda aconselhou-nos a viajar sem perda de tempo, assegurando-nos que, ao chegarmos a Buenos Aires, deveriamos encontrar o caso satisfatoriamente resolvido.

Néssa bonançosa espectativa é que viajamos destino ao Prata. Isso não obstante, embora lá chegassemos a 10 de julho, só em fins dêsse mês e após incessante trabalho de nossa parte junto á Embaixada e Ministério com bons ofícios de V. Exa. conseguimos, por fim, a desejada licença. Só portanto, depois da efetivação do ato oficial que no-la concedeu é que nos foi possivel iniciar a inspeção do material em vista, embora em condições evidentemente desvantajosas pois, não houve conseguí-la com o rigor exigido em casos tais senão em rápido e superficial exame global dos lotes empilhados. A inspeção completa só nos seria facultada no ato da entrega do material, isto é, após a assinatura do contrato de compra e venda. Ainda no Rio de Janeiro receberamos do Exmo. Sr. Governador do Estado, ordem

E.F.N.

COMPARATIVO DE DESCARRILAMENTO

1935 e 1936



Medias mensaes { 1935 7,5 ——— / 1936 10,2 ———

verbal para obtermos, preliminarmente, uma opção por 30 dias, orientação da qual não nos era dado afastar-nos, tanto ela se impunha, tratando-se como era o caso, de uma operação de vulto cuja consecução dependia não só de autorização legal como também do preparo de recursos financeiros no Tesouro do Estado.

Mesmo assím inspecionamos 2 lotes de trilhos fabricados em 1889 pela Canunells Toughened Steel (Inglaterra) e com um uso de cêrca de 30 anos. O primeiro deles era de propriedade da "Estrada de Ferro Buenos Aires al Pacífico" e foi retirado (450 kms.) do trècho compreendido entre Rufino e Villa Maria. Dêste lote restavam apenas 120 kms. de linha; os demais foram vendidos em concorrência pública ao prêço médio de 60 "pesos" por tonelada, ou sejam Rs. 300$000 aproximadamente. A inspeção efetuada na parte vendida (naturalmente escolhida) constatou apenas um desgasto expresso na redução de 3% sobre o pêso por metro corrente.

Era de supor-se entretanto, que os 120 klms. restantes apresentassem maior desgasto, muito embora fossem ótimas as condições técnicas da linha de onde foram êles retirados: 90 % de alinhamentos rètos, curvas de grandes ráios e rampas máximas de 0,80%. Informaram-me, alêm do mais, que a venda ficaria subordinada ao morosíssimo processo de concorrência e que só haveria probabilidade de aceitação da nossa proposta se cotada numa base de 70 pesos por tonelada, caso em que nos seria facultada a inspeção completa e escolha no "stock".

Os característicos principais desses trilhos são:

27,50 p/m ou 55,43 lbs. p/jarda

Largura do bolêto	0,053
Altura do trilho.	0,115
Largura da base.	0,095
Espessura da alma	0,098

Pêso provavel: 12 tons. por eixo de locomotiva.

Com as mesmas, senão maiores dificuldades, volvemo-nos a examinar o outro lote de propriedade da "E. F. Central Argentino".

Tem êsse material os seguintes caracteristicos:

Pêso por metro	37,700
Largura do bolêto	0,057
Altura do trilho.	0,122
Largura da base.	0,089
Espessura da alma	0,013

Tendo chegado ao nosso conhecimento que o Sr. Pirro Zani dispunha dêsse material já havendo negociado, parte dêle, com a Socie-

dade Técnica Industrial que, por sua vez, a revendera á Comissão de Compras, do Rio de Janeiro, ao prêço de 560$000 a ton. — do dito Sr. Zani obtivemos a opção que nos fôra prescrita.

Quasi malogradas as negociações, dados os impecilhos que se nos depararam, retornamos ao Brasil no intuito de examinarmos uma proposta de S. Paulo, feita pela firma Serva, Ribeiro & Cia.

Tratava-se de uma oferta de 70 quilômetros de linha, de procedência norte-americana, secção 7040 A S C E e especificações constantes do "A-I relayers", com talas e parafusos novos e mais facil de se fazerem acompanhar dos demais acessórios.

São os seguintes os característicos dêstes trilhos:

Pêso por metro corrente . . .	34,72
Largura do bolêto.	61,92 m/m
Altura do trilho	117,47 m/m
Largura da base	117,47 m/m
Espessura da alma.	13,10 m/m

O custo dêste material seria de Rs. 46:633$296 por quilômetro, com os acessórios.

Em minucioso relatório apresentado a V. Exa. em dias de outubro demos todos os esclarecimentos e resultados da nossa viajem ao Prata, fazendo anexar, em original, as propostas recebidas com as suas especificações, prêços e condições outras para a apreciação de V. Exa.

Foi quando surgiu a proposta japonêsa, apresentada diretamente á Secretaria da Agricultura pela firma Mitsui & Cia., de Tóquio.

Desprezadas as propostas relativas a material usado, subsistiam apenas, ao tempo, as propostas americana e japonêsa as quais V. Exa. houve por bem submeter á nossa consideração.

Comprometiam-se ambos os proponentes a fornecer-nos material com as especificações A. S. T. M. já anteriormente preferidas, tudo dependendo, tão somente, da bôa e perfeita execução da encomenda.

E tivemos então, ensejo de dizer, em ofício sob n. 31, de 25 de novembro: "O material americano — notadamente o da United States Steel Products Co. — é assaz conhedido, dado o seu abundante emprêgo em várias estradas do Brasil, outro tanto não ocorrendo a respeito do japonês, ao menos, quanto a nós."

Verdade é que os proponentes se comprometiam a oferecer, como garantia da perfeita fabricação do material, um certificado do Ministério das Estradas de Ferro, do seu país. Mesmo assim, opuzemos as nossas reservas, uma vez chegado ao nosso conhecimento que o govêrno japonês era associado ás uzinas metalúrgicas do país, não nos

sendo possivel portanto, aferir do grau de confiança que o certificado oferecido nos poderia inspirar. A aceitar-se a proposta japonêsa, por ser a mais barata, não seria de mais que, como medida de precaução, confiassemos a inspeção do material, antes de recebido, a um "Bureaux" especializado, adrede escolhido por intermédio da nossa chancelaria.

A diferença de preço em favor da proposta Mitsui é de réis 276:139$500, bem apreciavel não ha dúvida, e que só por si evidenciaria o sentido da nossa preferência.

Essa se verificou, por fim, com a lavratura do contrato ocorrida em 5 de dezembro, entre o Govêrno do Estado representado na pessôa de V. Exa. e a firma Mitsui & Cia. Ltda. com séde em Tóquio, representada pelos srs. Sueyuki Wakasugi e Takeo Goto.

A compra incide sôbre o seguinte material:

PARA A CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO

1.º — 2.257 tons. métricas de trilhos de 32,240 ks. por metro linear ou 65 libras por jarda, com 10m,00 de comprimento cada, com a tolerância de 10% mais curtos até o mínimo de 8m,00, da secção 6540 A.S.C.E., especificações A.S.T.M., ao preço de U.S.$, por tonelada 46,50

2.º — 116 toneladas métricas de talas de junção próprias para a secção 6540 A.S.C.E. com as mesmas especificações A.S.T.M. ao prêço de U.S.$, por tonelada . . . 50,50

3.º — 10 toneladas métricas de parafusos de junção também para a mesma secção 6540 A.S.C.E. e especificações A.S.T.M. ao preço de U.S.$ por tonelada . . . 103,00

4.º — 120 toneladas métricas de "tirafonds" próprios para a mesma secção 6540 A.S.C.E. e especificações A.S.T.M., com pêso médio de 0,475 por unidade ao preço de U.S.$ por tonelada. 102,50

5.º — 20 desvios simples (sendo 10 á direita e 10 á esquerda) completos, inclusive os respectivos aparelhos de manobra, para a mesma secção 6540 A.S.C.E., especificações A.S.T.M., ao prêço de U.S.$ cada um. 198,00

6.º — 5 desvios duplos, completos, inclusive os respectivos aparelhos de manobra para a mesma secção 6540 A.S.C.E. e especificações A.S.T.M. ao prêço de U.S.$, cada 401,00

PARA O TRECHO MUTUÍPE - J. MARCELINO

1.º — 2.480 toneladas métricas de trilhos de 10m,00 de comprimento cada, com tolerância de 10%, mais curtos até o mínimo de 8m,00, com 24,80 ks. por metro linear ou 50 libras por jarda, secção 5040 A.S.C.E., especificações A.S.T.M., ao prêço de U.S.$ por tonelada 46,50

2.º — 120 tons. métricas de talas de junção próprias para a secção 5040 A.S.C.E., especificações A.S.T.M., ao prêço de U.S.$, por tonelada 50,50

3.º — 14 toneladas métricas de parafusos de junção próprios para a secção 5040 A.S.C.E. e especificações A.S.T.M, ao prêço de U.S.$ por tonelada 103,00

4.º — 170 toneladas métricas de "tirefonds" com o pêso médio de 450 gramas por unidade, para a secção A.S.C.E., especificações A.S.T.M., ao preço de U.S.$ por tonelada 102,50

5.º — 35 desvios simples (sendo 15 á direita e 20 á esquerda) com os caracteristicos: lâminas de agulha 3m,50; coração 1m,10; distância entre a ponta do coração 16m,50, conforme desenho: — completos, inclusive aparelhos de manobra, para a mesma secção 5040 A.S.C.E .e especificações A.S.T.M., ao prêço de U.S.$, cada 166,00

O material, consoante as cláusulas contratuais, será embarcado total ou parcialmente, dentro do prazo de 4 mêses, contados da data do registo do contrato pelo Tribunal de Contas do Estado.. O prêço total de U. S. $ 276.160,50 de todo o material acima especificado é líquido, isto é, isento de taxas, descontos ou quaisquer outro onus, CIF Baía, inclusive seguro, correndo por conta do Estado as demais despêsas decorrentes de Alfândega, serviço portuário, capatazia, etc.

Os pagamentos serão feitos na fórma seguinte: 40% do valor total da fatura contra a entrega dos documentos de embarque á chegada do vapor no porto de Baía; 20% do valor total da fatura a 30 dias de vista do saque; 20% a 60 dias e os 20% restantes serão pagos dentro no prazo de 2 anos de vista do saque, correndo sob a importância desta última prestação os juros de 8% anuais, pagos no fim de cada ano vencido.

Ao encerrar-se o exercício que relatamos achava-se portanto, a encomenda feita, sendo-nos grato constatar que se encontra ela em fase de preparação, tudo nos levando a crer que, por todo o mês de junho vindouro nos chegarão as primeiras remessas. Poderemos então, dar comêço ás obras, restaurando a nossa linha no seu ponto nevrálgico, tornando-a ápta ao tráfego mais intenso, sem apreensões nem temores.

A preferência das secções 6540 e 5040 A. S. C. E. e as especificações A. S. T. M. resultou de acurado e meticuloso estudo, o mesmo acontecendo em relação aos "tirefonds" embora mais caros que os grampos usados correntemente.

Para o trécho Mutuípe — J. Marcelino optamos pelos trilhos de 24,80 quilogramos por metro, ao passo que para o trécho do prolongamento em construção preferimos os de 32,24 quilogramos.

A diversidade de pêso poderá parecer estranha quando se sabe que a tendência é para a uniformidade. O espírito que presidiu a escôlha foi entretanto, o mais racional possivel. O critério adotado para os trilhos a serem aplicados no trécho a reconstruir foi o de aproximá-los, tanto quanto possivel, dos em uso em toda a linha em tráfego, isto é, aos de 24,80 ks. por metro. A preferência de um material mais pesado para o prolongamento em construção resultou da previsão da intensidade de tráfego a que êsse nôvo trècho estará sujeito. como tudo leva a crer, maximè se se tornar uma realidade a exploração do minério de manganés das jazidas do Onha e Rio Fundo.

Contamos pois, iniciar os serviços de restauração da linha no correr do exercício vindouro de 1937. Para tanto, já tomamos as necessarias providências respeito ao aparelhamento de dormentes e outras medidas preparatórias julgadas indispensáveis afim de que as obras possam ser atacadas imediatamente. E dessarte, não era otimismo demasiado o assegurarmos que, ao entregarmos ao tráfego os 30 quilômetros construidos para S. Roque, estaremos com toda a linha perfeitamente restaurada e capaz de atender ás solicitações da zona.

APARELHAMENTO DO MATERIAL RODANTE

Com o surto econômico esboçado em 1933 e por nós assinalado em o nosso relatório relativo áquele ano, sentimos o aproximar-se da série de dificuldades com as quais realmente arcamos a partir de 1934 até agora.

A' medida que se avolumava o tráfego escasseavam os nossos meios de transporte. Os poucos vagões de que dispunhamos, rolavam ininterruptamente, de Nazaré a Jequié, sem tréguas, muitas vezes carecentes de reparos. Só eram retirados do movimento quando quasi imprestabilizados. As nossas oficinas reparadoras viviam a transbordar; trabalhava-se incesantemente e não se dava conta do serviço reclamado porque excedia, positivamente, á sua capacidade.

E' do conhecimento de V. Exa. o precaríssimo estado desta ferrovia ao passar ela para a imediata gestão do Governo, em virtude da rescisão de seu contrato de arrendamento verificada em agôsto de 1933. Das 131 unidades de transporte apenas existem 61 vagões para mercadorias. Naquela época somente 118 unidades se achavam em tráfego pois 4 encontravam-se em reparo, 6 em reconstrução e 3 encostadas. De um modo geral porêm, quasi todas precisavam de reconstrução. Os rodeiros careciam de ser substituidos em vista da redução verificada no diâmetro das mangas e na espessura dos aros.

Idêntico estado era o do material de tração. As 30 locomotivas registadas reduziam-se, efetivamente, a 15 e estas mesmas em condições desoladoras, sem tubos superaquecedores, tubos de fumaça, aros e eixos.

Constituiu a nossa tarefa em restaurar êsse cáos. Trabalho paciente, lento mas ininterrupto.

Aparelhadas as nossa locomotivas volvemo-nos para os vagões e carros de passageiros. Rodeiros, eixos, frisos, engates, freios de ar... foi preciso adquirir tudo isso e em seguida meter mãos á obra

	1934	1935	1936
Reparos parciais	71	51	18
" gerais	5	6	29
Reconstrução	3	7	12
Construção	2	2	2
TOTAIS	81	66	123

Em tres anos, numa pequena oficina reparamos parcialmente 140 carros, fizemos 40 reparos gerais, 22 reconstrução e 6 construções. Ao todo, 270 unidades reparadas, construidas ou reconstruidas.

Essa situação não poderia prolongar-se indefinidamente Os 61 vagões, mesmo que todos estivessem em serviço (o que nunca aconteceu) já não correspondiam ás crescentes exigências do tráfego. A solução única era adquirir mais unidades.

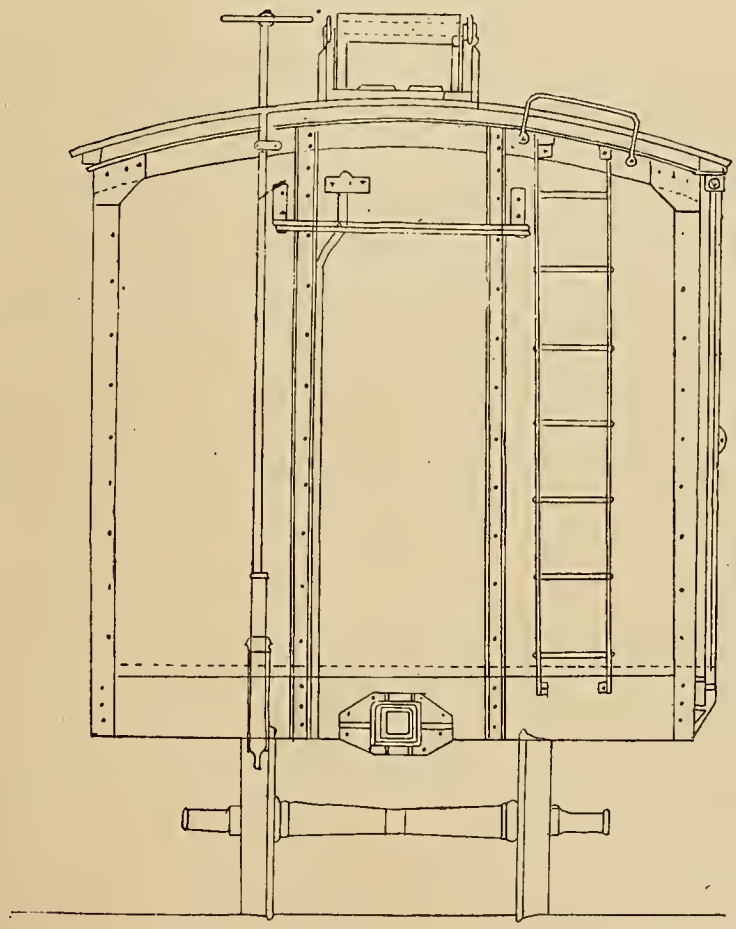
Nêsse sentido obtivemos de V. Exa. autorização verbal para entrarmos em contacto com as uzinas metalúrgicas especialistas em carros e vagões para ferrovias. Foram consultadas, entre outras firmas, as seguintes: **Maschinenfabrink Augsburg-Nuernberg A. C.; Railway Equipment Co. of Brasil, American Car and Fonndry Co., Gregg Car Company Ltd., Ateliers de Construction de Famillereux, Les Ateliers Métallurgiques Nivelles, Ateliers de la Dyle** e a **Societé Anonyme des Ateliers de Godarville.**

O copioso material informativo que conseguimos reunir nos habilitou a proceder a uma escôlha em condições muito vantajosas. Embora urgisse a providência não a precipitamos contudo: examinamos meticulosamente as várias propostas sob todos os seus vários aspectos; medimos concienciosamente o grau das nossas possibilidades financeiras estudamos o tipo de carro que mais nos convinha, com as correções que a experiência nos aconselhava; procuramos aproximá-lo, em suas linhas gerais, do tipo padrão indicado para a nossa linha, já no que diz respeito á tara, já em outros requisitos que afetam, em particular, o nosso serviço; buscamos enfím, as mais favoraveis condições comerciais na transação, sem desprezarmos as garantias exigidas na feitura da encomenda.

Das ofertas reunidas a que mais se aproximava dos nossos desejos era a dos "Ateliers de Godarville" (Bélgica) e a que maiores garantias nos aseugurava notadamente pela reputação do seu material já em

E. F. N.

TIPO DOS VAGÕES ADQUIRIDOS



uso e por isso favoravel á padronização das unidades tão do interesse econômico da exploração.

Em ofício n. 11, de 13 de setembro de 1936, reafirmando a V. Exa. a angustiosa situação que atravessavamos, esclareciamos: "E' praticamente impossivel fazer-se serviço satisfatório em tal emergência, dispondo-se, como dispomos, de apenas 52 vagões para mercadorias, afóra 6 carros para animais e as pranchas para os serviços de lenha e lastro. Dos 52 vagões, 40 são de 20 tons., 7 de 15 e 5 de 12 tons. Torna-se imprescindivel portanto, a compra, no mínimo, de 30 vagões etc." A êsse mesmo ofício juntavamos um quadro enumerando, especificadamente, as propostas recebidas. Em ofício posterior sob n. 17, de 21 do mesmo mês, davamos informes mais pormenorizados externando a nossa preferência em favor do material de Godarville.

Compreendeu V. Exa. superiormente as razões da nossa preferência e as ratificou autorizando a aquisição de 30 vagões Godarville em despacho que nos foi comunicado pelo ofício n. 911, de 24 de setembro, do sr. dr. Director Geral da Secretaria.

A transação foi fechada por nós, por telegrama de 10 de novembro.

Objeto e condições são os seguintes:

Encomenda: — 30 vagões fechados, de 20 tons. cada um, desarmados, sob "trucks".

Característicos: — São os constantes do plano n. 16. 364 que acompanhou a carta RP|EC|EW-2 ff. 5156, de 12 de outubro de 1935 dos "Ateliers de Godarville".

Execução: — Toda a parte em madeira excluida. Para a superestrutura — laterais e cabeceiras munidas de montantes e diagonais de cantoneiras cravadas nas faces externas das longarinas dos bordos do estrado, de acôrdo com o plano 16.364. A ossatura deverá vir com a furação necessária de modo a permitir ser forrada pela parte interna com tábuas de 30 milímetros de espessura por 190 de largura, montadas horizontalmente, de conformidade com o plano 16.364. As colunas de canto deverão ser igualmente de cantoneiras de aço conforme ainda o plano n. 16.364.

A cobertura será de frechais e combotas de aço, com folhas corrugadas de aço galvanizado cujos furos estejam dispostos fora da linha do fôrro lateral ou de outra qualquer forma mas com tècto á prova de agua.

Deverão vir montados os estrados, os "truks" e rodeiros. Estrados, cantoneiras etc. deverão vir com a furação indispensavel e

munidos dos competentes parafusos, cravos etc. para a justaposição do madeiramento.

Os "trucks" serão do tiop "standard" Diamante, com travessa dansante para bitola de 1 mètro e 20 toneladas de lotação. Cada uma das extremidades das travèssas dansantes se apoiará sobre a viga do "truck" por meio de um grupo de 4 fortes molas helicoidais de aço de 1" de diâmetro, dispondo assim de 8 molas cada "truck".

Os vagões serão servidos por engates tipo "Henricot", com dispositivos de freios manuais e de ar comprimido "Westinghouse".

A diagonal do "truck" apontada com a seta no "croquis" que foi anéxo á carta de 23 de setembro último (n. 367) deve ter a espessura de 1" por 3 1|2" de largura.

As caixas de óleo serão de aço fundido com seu calço e a sua tampa hermética tambem de aço fundido; serão providas de bronzes da composição prescrita pelo caderno de Encargos da Estrada de Ferro Central do Brasil, como segue:

BRONZE

Cobre	77%	mínimo	82%	máximo
Zinco	0%	"	3%	"
Estanho	7%	"	8%	"
Chumbo	8%	"	18%	"

METAL BRANCO

Chumbo	84%	mínimo	85%	máximo
Antimônio	9%	"	10%	"
Estanho	4%	"	5%	"
Impurezas	—	—	0,75%	"

A especificação do material deverá ser de acôrdo com o caderno de Encargos da Sociedade Nacional das Estradas de Ferro Belgas.

As rodas terão o diâmetro de 0,737 e nenhum aumento de preço sofrerão as chumaceiras das caixas de óleo por serem em bronze e metal branco.

Modo de fornecimento: — CIF Baía, embalagem marítima compreendida, com exclusão das taxas, direitos alfandegários e quaisquer outras despêsas para a entrada no Brasil.

Prazo de entrega: — 16 semanas contadas do dia 10 de novembro de 1936, data do fechamento do contrato, por telegrama.

Prêço: — 7.308,00 Belgas cada vagão, ou sejam — Belgas . . . 219.240,00 pelo total da encomenda.

Pagamento: — Mediante a garantia de um crédito confirmado e irrevogavel sobre o Banco Italo-Belga (sucursal de Antuérpia), de acôrdo com a primeira modalidade constante da carta de 6 de outubro de 1936 dos "Ateliers de Godarville", isto é, obrigação de nossa parte de pagarmos, inicialmente, no ato do fechamento do negócio, a importância equivalente a 10% sobre o valor total da encomenda, e a restante, á disposição e proveito dos "Ateliers de Godarville", mediante a abertura imediata, no Banco Italo-Bélga, de um crédito confirmado irrevogavel de belgas 197.316,00 para ser pago como se segue:

Belgas 65.772,00 (ou sejam, 30%) contra remessa a sucursal de Antuérpia dos documentos de embarque.

Belgas 65.772,00 a 90 dias da data da remessa dos documentos precitados.

Belgas 65.772,00 a 120 dias daquela data.

Despacho e Expedição: — De conformidade com a lista de embalagem que acompanhou a carta de 15 de setembro de 1936 dos "Ateliers de Godarville".

Pintura: — A do "chassis" e dos "truks" deverá ser com tinta preta anticorrosiva. As demais poderão ser em zarcão.

Marcas: — E. F. N. Baía-Brasil.

Fiscalização: — Reservamo-nos o direito de designar um "Bureaux" oficial para acompanhar e fiscalizar a execução da encomenda nas uzinas de Godarville, o qual será, oportunamente escolhido e indicado. Convem entretanto, ficar de logo entendido que a recepção da encomenda ficará condicionada á aceitação ou "visto" por parte do "Bureaux" ou órgão fiscalizador determinado, isto é, a encomenda só será despachada uma vez que os "Ateliers" estejam de posse do competente certificado".

Outros detalhes foram concertados posteriormente.

A' solicitação do Governo do Estado o Ministério das Relações Exteriores confiou a fiscalização do material encomendado á nossa Embaixada, em Bruxelas, sendo-nos grato constatar que S. Exa. o sr. Embaixador do Brasil naquela capital, alêm das medidas que houve por bem tomar, se dignou de visitar, em pessôa, as uzinas de Godarville, examinando, **de visu** a execução da encomenda.

A parte financeira da operação confiamo-la ao Banco Mercantil Sergipense que se apressou, consoante as nossas instruções, a realizar as seguintes providências de carater imediato:

1.º — compra de uma cambial de belgas 21.924,00 á vista, sobre o Banco Italo-Bélga, para ser pago aos "Ateliers de Godarville", em Bruxelas, pela sucursal alí daquële Banco. Essa cambial representa 10% do valor da encomenda feita cujo cheque foi remetido pelo Banco Mercantil Sergipense aos beneficiados.

2.º — remessa de uma carta de crédito do valor de 65.772,00 belgas em favor dos "Ateliers de Godarville" para cobertura do segundo pagamento que só será feito mediante a entrega dos documentos exigiveis pelo Banco Italo-Bélga.

3.º — como garantia, aos fabricantes. dos 3.º e 4.º pagamentos de belgas 65.772,00 cada um, uma autorização ao Banco Italo-Bélga para transmitir a responsabilidade assumida por tais pagamentos, aos "Ateliers de Godarville" nos seus vencimentos a 90 e 120 dias após a entrega dos documentos ao mesmo Banco".

Concomitantemente solicitamos a V. Exa. as providências no tocante á isenção de direitos e taxas aduaneiros afím de que nenhúm retardamento viesse a resultar pela falta dessas precauções.

Ao encerrar-se o exercício achavam-se pois todas as transações ultimadas e a encomenda em fase de preparação. O prazo de 16 semanas contudo, foi dilatado para 20. A superveniência de uma grève geral ocorrida nas uzinas metalúrgicas da Bélgica a partir de 25 de novembro, consoante certificado oficial em nosso poder, forçou-nos a consentir na dilatação solicitada, por se tratar de imprevisto de fôrça maior.

A encomenda portanto, deverá achar-se pronta para despacho e embarque por todo o mês de março vindouro.

Não nos descuidamos de providênciar em tempo a aquisição das madeiras indispensavel ao revestimento dos carros. Assim acumulamos, dêsde julho, um "stock" de cèdro razoavel. Êsse material, dêsde que o julgamos suficientemente sêco, foi sendo serrado e aparelhado, achando-se, atualmente, grande parte dêle, já em condições de ser aplicado.

Dessarte, dêsde que nehuma ocorrência inesperada venha anormalizar os nossos serviços, contamos poder entregar ao tráfego, no transcurso do próximo ano, todos os 30 vagões ora encomendados. Teremos então, completado o nosso plano de realizações mais prementes, e dotado a Estrada de Ferro de Nazaré das obras e melhoramentos capazes de emparelhá-la ás melhores ferrovias do norte do país. De qualquer forma tê-la-emos pôsto á altura de servir satisfatoramente á zona sudèste do Estado, contribuindo proficua e eficientemente para o seu crescente desenvolvimento.

Assím aparelhados poderemos alçar as nosas vistas para outros problemas de maior vulto ainda insoluveis e que apenas aguardam oportunidade para serem atacados vigorosamente.

Enquanto isso, é intuito nosso atender aos cuidados que reclama o nosso material de tração, adquirindo mais tres locomotivas ou, em vez disso, duas automotrizes para o transporte de passageiros, revertendo as tres locomotivas atualmente utilizadas nêsse transporte para o de mercadorias.

As oficinas merecerão, principalmente, a nossa melhor atenção pois se já agora, reputamo-las deficientes, tornar-se-ão positivamente incapazes para atender ás crescentes exigéncsia dos serviços. Desprovidas, pessimamente instaladas como estão, servidas por uma aparelhagem antiquada e doente a reclamar aposentadoria, carecem de ser restauradas com o sôro renovador de novas unidades, modernas e capazes que lhes libertem da ataxia generaliazda que as detraem.

Os assuntos serão objeto do nosso exame no exercício vindouro, e praza a Deus que os solucionemos nas favoraveis condições com que temos vencido as etapas preestabelecidas até hoje.

Concluindo essa breve expoição devo constatar, com prazer, que V. Exa. houve por bem aprovar todas as operações realizadas por nós, junto ao Banco Mercantil Sergipense, para pagamento dos vagões encomendados aos "Ateliers de Godarville", consoante nos comunicou o sr. dr. Direrto Geral da Secretaria, em ofício sob n. 1191 D. G., de 2 de dezembro de 1936.

* *
*

Intensíssima foi portanto, a atividade desenvolvida durante o exercício. A importância, o vulto, a complexidade das obras levadas a efeito, a rapidez com que foram consumadas, o inapreciavel alcance de todas elas, o rigoroso critério que a todas presidiu dizem, sobejamente, do esfôrço empregado e da atividade despendida.

Para o êxito alcançado contudo, muito devemos á superior orientação que V. Exa. soube imprimir aos multiplos sectores nos quais se desenvolveu a nossa atuação.

Mas, ao Exmo. Sr. Governador do Estado tudo devemos pelo apoio com que nos fortaleceu o ânimo e sobretudo pelo seu dinamismo empenhado em bem servir a terra baiana.

FINANÇAS

Apartir de 1929 sofreu a receita da Estrada de Ferro de Nazaré uma depressão contínua até 1933, exceção feita ao ano de 1932 em que se registou leve reação mas que não logrou sequer manter-se, não obstante o constatar-se, desde essa data, certa tendência ascencional.

O esquema infra foca melhor a assertiva:

ANO	RECEITA
1928	4.835:879$273
1929	4.120:939$413
1930	3.810:656$243
1931	3.498:004$489
1932	3.732:646$242
1933	3.522:081$805

Apezar da espectativa de uma melhoria na balança das nossas rendas, cuidamos, imediatamente, como medida prudente e acautelatória, de recalcar as despêsas até o limite do possivel, sem sacrifício porêm, das obras e serviços inadiaveis.

Dessa política surtiram resultados surpreendentes, pondo-nos a coberto de surprezas desagradaveis e permitindo-nos registar o melhor coeficiente de tráfego até agora verificado.

A despêsa que em 1931 orçou em 101% da receita, foi por nós comprimida para 77,73% em 1934 muito embora, nêsse ano já tivessemos a onerar as nossas contas o aumento de cêrca de 20% resultante do reajustamento de vencimentos e salários do nosso pesoal, levado a efeito pela portaria de V. Excia., de 16 de novembro daquêle ano.

A valorização dos productos da zona veio vivificar as nossas fontes de renda e fortificar a nossa confiança no futuro da região e da ferrovia que superintendemos.

A partir de 1933 a receita tem crescido constante e seguramente:

1933	3.522:081$805
1934	4.066:476$234
1935	4.430:444$349
1936	5.675:982$370

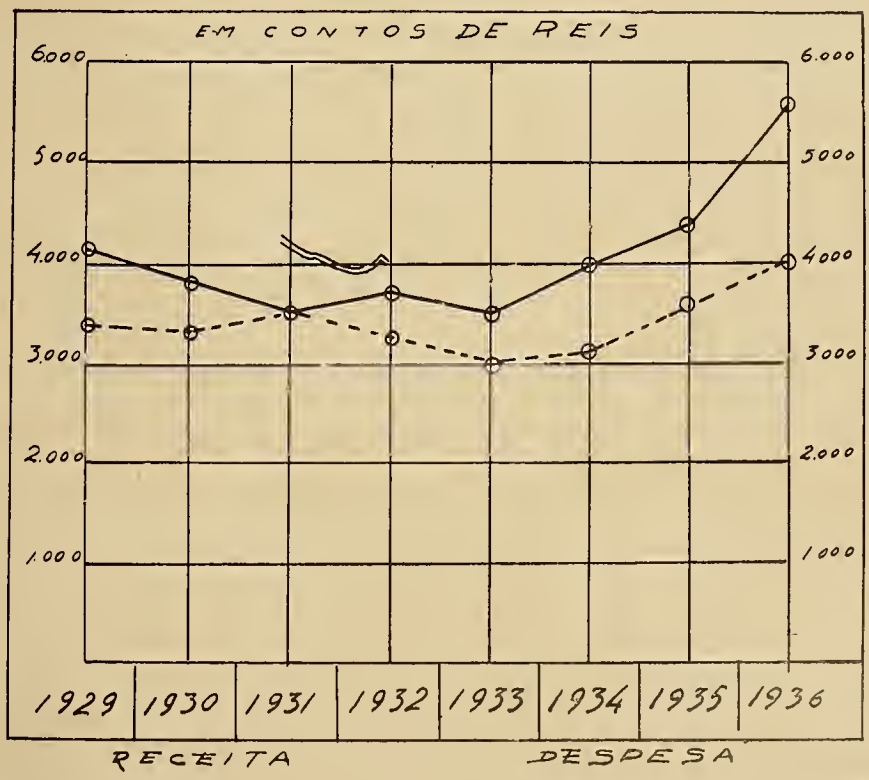
Convem salientar que nêsse período, fomos atingidos não só por isenções como por várias reduções de frete. Por mais de uma vez tivemos a redução de 50% durante dois mêses, nos prêços das passagens, quando do certame da Feira de Amostras. Os fretes sobre laticínios foram igualmente reduzidos, incidindo também isenção sobre os cafés finos. Isto dito é de todo em todo oportuno que antes de entrarmos na exposição minuciosa do nosso exercício financeiro, bordemos algumas considerações em torno das novas taxas postas em

E.F.N.

COMPARATIVO

DA

RECEITA E DESPESA



vigor, no intuito de esclarecermos convenientemente o movel da sua proposição, a sua aplicação e seus fins.

*
* *

Desde que balanceamos a situação material da estrada concluimos que as obras a serem executadas eram de tal monta que não poderiam ser levadas a efeito com as disponibilidades apenas dos nossos recursos financeiros normais. Por mais apreciaveis que êles fossem, ficariam, iniludivelmente, muito aquem do **minimum** indispensavel á execução daquelas obras. Orçadas elas, verificamos que necessitariamos de cêrca de 10 mil contos.

Ora a média anual dos nossos saldos no último triênio (600 contos) não suportaria o pêso de uma obrigação tão vultosa, nem seria aconselhavel que nos lançassemos, aleatoriamente, num empreendimento que exigia gastos imediatos para os quais não nos achavamos, de modo algum, aparelhados convenientemente.

O plano vizado porêm, não suportava mais retardamento.

Foi quando sugerimos a V. Exa. a criação de novos recursos por meio de taxas para aplicação especial.

Alvitramos o aproveitamento da taxa adicional de 10% já criada pela portaria de 16 de novembro de 1934; a equiparação das tarifas sobre passagens, bagagens e encomendas ás da Viação Federal do Léste Brasileiro e a criação da taxa de 2% **ad-valorem.** A estimativa feita, então, do rendimento provavel desas taxas, orçava aproximadamente, em 950 contos de rèis anuais. Essa espectativa nos facultaria promover uma operação de crédito pela qual levantariamos os fundos necessários á execução do plano, amortizaveis em anuidades compativeis com as nossas possibilidades. O produto dessas taxas reunidas constituiria um fundo especial de garantia da operação a ser levada a efeito.

Devidamente pesadas as sugestões que apresentamos foram elas aprovadas, **in-totum,** pela portaria de 23 de março, de V. Exa., que mandou proceder a equiparação das tarifas referentes á pasagens, bagagem e encomendas ás adotadas pela Viação Federal do Léste Brasileiro, e a criação da taxa de 2% **ad-valorem** sobre os valores declarados nos despachos de bagagens, encomendas, mercadorias e animais.

A lei n. 51, de 23 de julho, veio posteriormente, difinir a aplicação e finalidade das ditas taxas. Autorizou o Poder Executivo a celebrar, com quem julgasse conveniente, dentro ou fora do Estado, uma operação de crédito até o maximo de 16.150:000$000 em moeda nacional, amortizavel no prazo mínimo de 10 anos e máximo de 30, tipo ao par, juros não superiores a 8% ao ano, sem comissão nem outro onus, destinando o produto da mesma aos trabalhaos, obras e materiais

previstos no plano de melhoramento do sistema de viação do Estado, especialmente a construção do prolongamento da Estrada de Ferro de Nazaré até o pôrto de São Roque, adatação deste último, substituição dos trilhos no trêcho Mutuípe-José Marcelino, aquisição de automotrizes, novas unidades, oficínas e materiais para a frota da Navegação Baiana. Autorizou mais ao Poder Executivo a levantar o dito empréstimo, caso julgasse mais conveniente, por meio de uma emissão de apólices, até o máximo de 20 mil contos, prazo mínimo de 10 anos e máximo de 30, combinados o juro e tipo em fórmula que fosse rigorosamente equivalente ao limite de 16.150 contos. Essas apólices seriam postas em circulação á medida que o Governo necessitasse dos fundos para os fins acima especificados e denominar-se-iam "Obrigações Ferroviárias". O art. 3.º da lei em trato prescreveu ainda: "O serviço de juros e amortizações da operação de crédito autorizada por esta lei correrá pelo fundo de melhoramentos da Estrada de Ferro de Nazaré, pela renda líquida do trêcho projetado, taxa **de ad-valorem**, subvenções federal e estadual, recolhendo-se êsses recursos em conta especial no Banco ou estabelecimento designado pelo Poder Executivo, para garantia do pagamento pontual."

Afím de dar início imediato aos trabalhos a lei não se descuidou de regular cautelosamente, essa conjetura e antecipou, no seu art. 7.º "Dentro das possibilidades do Tesouro, fica autorizado o Poder Executivo a aplicar a importância de Rs. 2.000:000$000 da receita ordinária do Estado no início imediato das obras e trabalhos previstos nesta lei, repondo-se aquela quantia com o produto do empréstimo, se se fizer necessario á realização da despêsa orçamentaria do corrente exercício".

Pelo que, para garantia do empréstimo que lhe era destinado a Estrada de Ferro de Nazaré reuniria o produto da taxa de 10% "Fundo de Melhoramento" já anteriormente criada ao de 2% **ad-valorem**, constituindo-se assim o "fundo especial" que seria recolhido, mensalmente, a um Banco ou estabelecimento designado pelo Governo.

Em despacho exarado em o nosso ofício n. 5, de 5 de setembro, houve por bem V. Exa. determinar que os recolhimentos fossem feitos ao Tesouro do Estado, até o dia 30 do mês subsequente.

Nêsse ínterim porêm, como algumas dúvidas e dificuldades tivessem ocorrido quanto á maneira de cobrar a taxa **ad-valorem**, elaboramos um Regulamento para a sua aplicação que foi aprovado por portaria de 6 de abril. A sua cobrança todavia, só se efetivou a contar de 1.º de agôsto, em consequência de solicitação coletiva dos interessados.

Comuincando a V. Exa., em ofício sob n. 21, de 24 de setembro, que a arrecadação das taxas constitutivas do "fundo especial" atingiu, no primeiro mês de sua cobrança, a Rs. 96:427$200, assinalamos, al-

viçareiramente, que ela excedêra a nossa espectativa da maneira mais cabal, constituindo portanto, seguro penhor das obrigações assumidas.

Foi motivo sobejo para nos rejubilarmos com o exito obtido — confirmação insofismavel de que as nossas previsões não eram desarrazoadas e que a majoração obtida de forma alguma perturbaria as íntimas relações de simpatia e apoio, entre a Estrada e o público. Êste soube, desde logo, compreender, superiormente, o alto e benfazejo alcance das novas taxas e confiar sobretudo, na aplicação honesta do seu produto nas obras que as justificavam.

E' que essa obras, a realidade dêsse plano, constituia a promessa segura das suas mais caras e ansiosas aspirações. Daí o aplauso, a aceitação sem rumores tão inusitada em casos que tais, quando o normal é a efervescência, a grita tão da índole das massas quando oneradas.

Dessa maneira concluimos a série imperativa das medidas atinentes á realização do programa submetido á execução.

Os resultados das nossas previsões e estimativas vamos examiná-los em seguida, com a satisfação muito legítima de quem as viu coroadas do êxito mais completo.

RECEITA — Alcançou a nossa receita a importância de Rs. . . . 5.675:982$370, assim discriminada:

Receita ordinária	4.764:070$850
" extraordinária	27:337$020
10% adicionais	479:288$500
Taxa **ad-valorem**	405:286$000
	5.675:982$370

As receitas ordinária e extraordinária, montaram em Rs. . . . . 4.791:407$870 que comparadas com as do exercício de 1935 (Rs. 4.028:194$649), acusam uma diferença para mais, em favor de 1936, de Rs. 763:213$221.

Reflete êste acréscimo a intensidade do nosso tráfego dia a dia engrossando com o aparecimento de novos produtos a concorrerem na balança comercial da zona.

Embora sejam ainda o cacáu, o fumo e o café os nossos produtos de resistência, outros surgiram, ultimamente, que muito concorrerão para reforçar a parcela constante dos nossos transportes.

Dizem bem alto sobre essa assertiva o coeficiente de tráfego atingido no exercício que relatamos, e os algarismos referentes á ton.—km.

de pêso útil rebocado, a partir de 1930, como demonstra o quadro que segue:

ANOS	EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA	
	Coeficiente de Tráfego	Ton. ks. de pêso útil transportado
1930	89,40	12.505.191
1931	101,30	11.672.473
1932	87,00	13.045.351
1933	86,12	13.291.053
1934	77,73	13.769.132
1935	81,18	12.272.805
1936	71,23	17.162.119

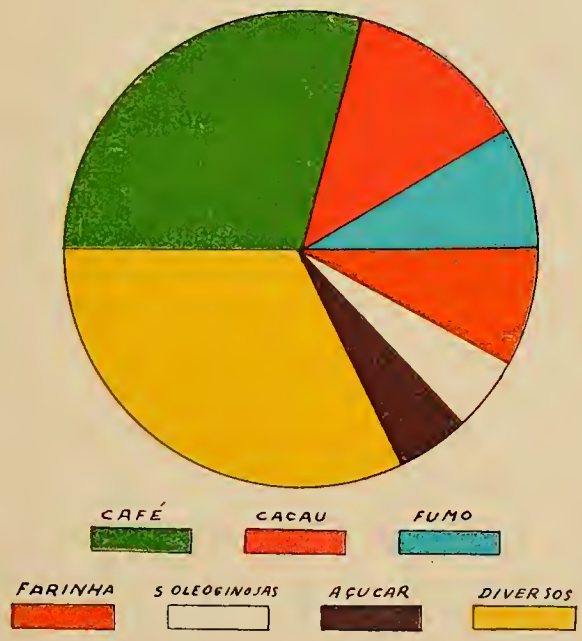
Com efeito, apresentaram-se a competir como produtos de resistência a farinha de mandioca e a mamona, em maior percentagem a primeira do que a segunda mas indicando esta última uma situação próxima muito auspiciosa.

De um modo geral porêm, todos os produtos da região concorreram intensivamente para engrossar o nosso coeficiente de utilização, não sendo exagerado otimismo o confiarmos suficientemente num futuro assáz promissor para a nossa ferrovia, máximè quando lançamos um olhar retrospectivo para as possibilidade de antanho e seguimos o curso ascedente das nossas rendas até hoje:

1881	143:666$360	1909	865:669$509
1882	164:657$745	1910	862:345$901
1883	130:451$060	1911	964:870$179
1884	174:986$200	1912	1.139:430$745
1885	208:886$510	1913	963:294$965
1886	158:290$970	1914	679:755$658
1887	143:018$700	1915	1.119:559$347
1888	118:630$570	1916	1.389:617$420
1889	88:373$220	1917	1.540:793$382
1890	108:410$720	1918	1.528:786$603
1891	142:082$460	1919	1.573:125$215
1892	138:114$650	1920	1.740:920$997
1893	253:346$810	1921	1.994:778$914

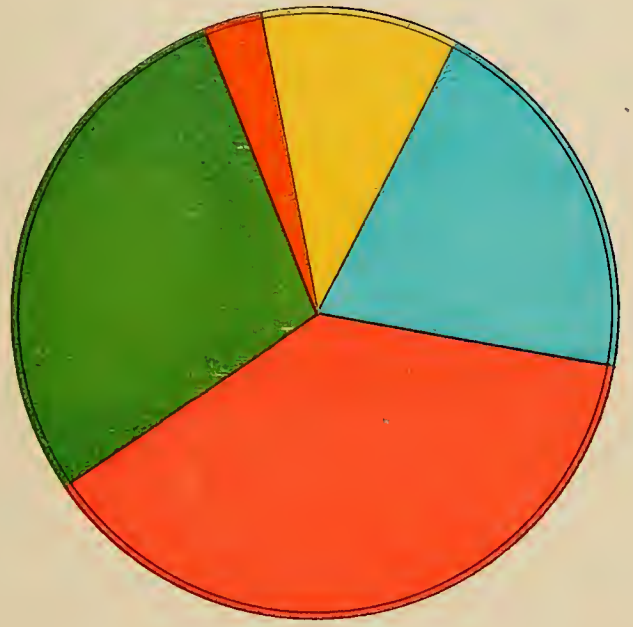
E.F.N.

PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS



E.F.N

DISTRIBUIÇÃO DA DESPESA PELAS DIVISÕES



CONVENÇÕES

1ª Div. 2ª Div 3ª Div 4ª Div C. de Aposent.ia

1894	314:916$720	1922	2.000:628$751
1895	305:549$000	1923	2.142:363$412
1896	288:598$700	1924	2.511:806$597
1897	333:111$200	1925	2.620:498$506
1898	358:773$830	1926	2.527:508$634
1899	363:218$848	1927	3.997:311$520
1900	366:959$070	1928	4.835:879$273
1901	377:381$382	1929	4.120:939$413
1902	318:888$236	1930	3.810:656$243
1903	264:899$544	1931	3.498:004$489
1904	309:691$162	1932	3.732:646$242
1905	229:550$348	1933	3.522:081$805
1906	643:350$252	1934	4.066:467$234
1907	845:486$436	1935	4.430:444$349
1908	757:523$733	1936	5.675:982$370

A lei de meios fixou a nossa receita para o exercício dé 1936 em Rs. 4.129:000$000 incluindo nêsses algarismos o produto da taxa adicional de 10% para "Fundo de Melhoramentos", orçada em 370:000$000. Essa taxa porêm, reverteu para a constituição do "Fundo Especial" juntamente com a **ad-valorem** o que fez com que a receita prevista fique dela diminuida. Assim, os 4 129 contos orçados passaram a ser apenas 3.759:000$000 e destarte tivemos:

Receita orçada	3.759:000$000
" realizada	4.791:407$870
Dif. para mais	1.032:407$870

Tudo isso demonstra, da maneira mais inequívoca e eloquente, a magnífica situação financeira que frue a Estrada de Ferro de Nazaré, situação esta jamais atingida até hoje.

DESPÊSA — Pelo demonstrativo do balanço inserido na segunda parte dêste relatório (Anèxos) verifica-se que a despêsa, nêste exercício, montou em Rs. 4.043:030$064 que comparada com a do exercício anterior que foi de Rs. 3.596:845$533 acusa um aumento de Rs. 446:184$531.

Êsse aumento tem a sua explicação nos gastos forçados com a aquisição de material de importação sujeito ás variações cambiais e sobretudo, no pagamento de horas extraordinárias de trabalho ao pessoal, de conformidade com a legislação trabalhista vigente.

Consoante já assinalamos, houve mistér de um redobrado esfôrço da parte do nosso pessoal quer das oficínas, quer do tráfego para que atendessemos ás solicitações imperiosíssimas do serviço, no afã de suprirmos as deficiências do nosso material rodante e de tra-

ção. Êsse aumento, só no Tráfego ascendeu a Rs. 189:756$162 e na Locomoção, a Rs. 212:784$767.

A acquisição de dormentes por sua vez, absorveu mais também, que no ano anterior.

O aumento não representa, de modo algum, gasto mal controlado senão despêsa forçada resultante de necessidades inadiáveis e disposições legais.

A despêsa orçada entretanto, foi de Rs. 3.759:000$000, insuficiente aliás como a sua aplicação demonstrou.

Em ofício sob n. 26, de 16 de novembro solicitamos de V. Exa. um suprimento de Rs. 300:000$000 para o custeio do último trimestre, assim distribuido:

Para a verba "Pessoal"	100:000$000
" " " "Material"	200:000$000

No pequeno memorial que acompanhou o supra citado ofício expuzemos que o aumento da despêsa era motivado pela intensidade do tráfego e consequentemente maior consumo de combustivel e lubrificante, recrudescimento de reparos etc., não estando porém, de maneira alguma, em desproporção com a receita.

A relação entre o aumento da despêsa e da receita foi de 11,2%, percentagem aliás bastante razoavel.

Assím, houve por bem V. Exa. conceder o suprimento solicitado.

A despêsa orçada portanto, ascendeu, com o suprimento autorizado a Rs. 4.059:000$000 enquanto a realizada foi de Rs. . . . 4.043:030$064, havendo uma diferença para menos de Rs. . . . . 15:969$936.

Balanceando-se a receita e despêsa realizadas, sem computarmos as taxas do fundo especial obtem-se um saldo de Rs.: . . . . 748:377$806 que foi levado á crédito do Tesouro do Estado, conta de Patrimônio.

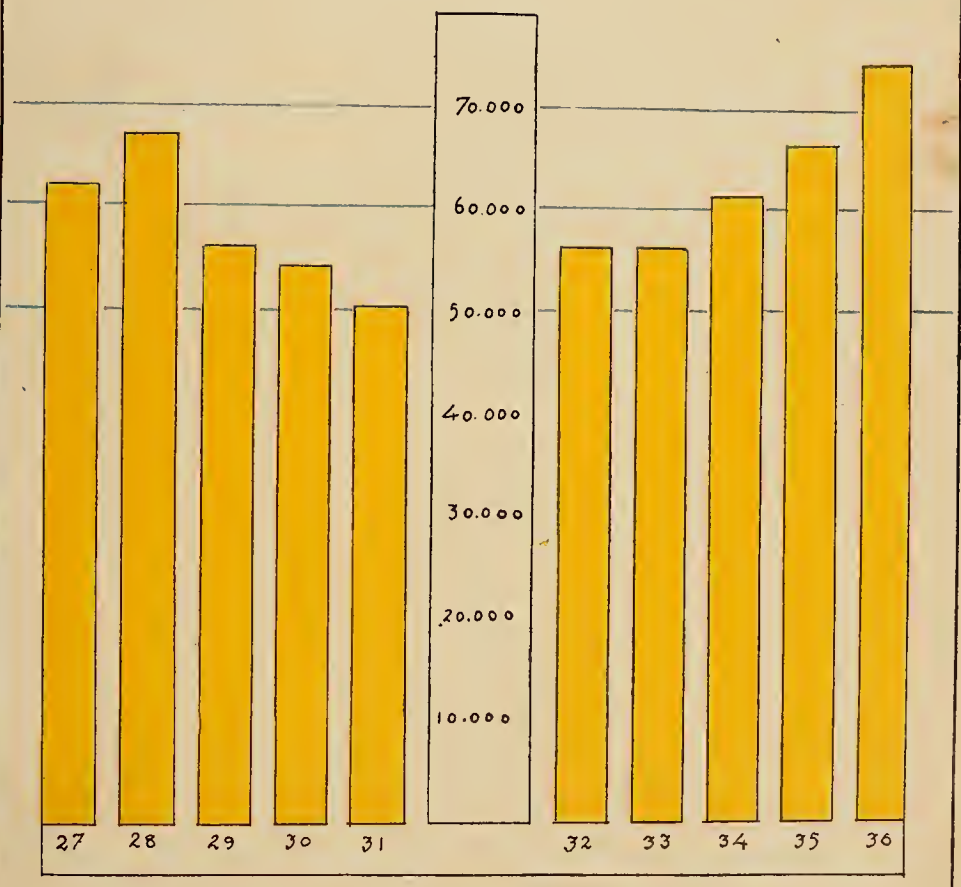
DISCRIMINAÇÃO	RECEITA	DESPÊSA
Receita ordinária	4.791:407$870	
Despêsa realizada		4.043:030$064
Saldo		748:377$806
		4.791:407$870

E.F.N

MERCADORIA TRANSPORTADA

DE

1927 - 1936



A despêsa foi distribuida da seguinte maneira:

1.ª Divisão (Administração)	10,10%	408:594$107
2.ª. " (Tráfego)	20,70%	835:560$915
3.ª " (Locomoção)	38,30%	1.549:058$841
4.ª " (Via-Permanente . . .	28,00%	1.131:098$681
Caixa de Aposentadoria & Pensões .	2,90%	118.717$570
	100,00%	4.043:030$064

DISPONIBILIDADES: — Ao encerrar-se o exercício em 31 de dezembro, dispunha a Estrada de Ferro de Nazaré de numerário no valor de Rs. 1.161:150$222, assím ditribuido:

Banco do Brasil	137:964$700
Banco Mercantil Sergipense	295:104$500
Caixa Economica (Filial) c/. ilimitada . . .	152:637$050
" " (") c/. comercial . . .	79:772$270
" " (Matriz)	21:152$800
Saldo em caixa	474:518$902
	1.161:150$222

Se juntassemos á esta sôma a importância de Rs. 501:776$100 recolhida ao Tesouro do Estado para o "Fundo Especial", mais aínda a importância de Rs. 466:037$011 dispendida com a construção do prolongamento para S. Roque e aínda mais a de 257:052$200 referente aos pagamentos preliminares dos vagões encomendados teriamos então uma disponibilidade de Rs. 2.386:015$533.

FUNDO ESPECIAL: — Conforme já vimos, o fundo especial foi criado pela Lei n. 51, de 23 de julho de 1936, e destina-se a garantir a operação de crédito a ser realizada pelo Governo para a execução do plano de melhoramento do sistema de viação do Estado.

Já anteriormente se havia criado a taxa de 10% "Fundo de Melhoramento". A citada lei reuniu essa taxa á de 2% **ad-valorem** por ela criada constituindo-se assim o **Fundo Especial.**

O produto reunido dessas duas taxas deveria ser recolhido ao Tesouro do Estado até o dia 30 do mês subsequente. Como porêm, a taxa adicional de 10% já viesse sendo cobrada dêsde 1934, solicitamos a V. Exa. em ofício n. 5, de 5 de setembro, reter e aplicar o saldo dela existente até 31 de julho. E assím se fez, em virtude da autorização contida no ofício n. 875, de 18 do mesmo mês, do sr. Dr. Diretor Geral.

A taxa **ad-valorem** entrou a vigorar em 1.º de agosto, sendo arrecadada e recolhida, regularmente ao Tesouro do Estado, na forma prevista, juntamente com a de 10%.

Foi o seguinte o resultado da sua cobrança recolhida em 5 mêses:

Taxa 10% "Fundo de Melhoramento" . .	245:067$300
" 2% **ad-valorem**	395:201$600
Total	640:268$900

Como se vê, excedeu em muito á nossa espectativa, o que representa um penhor de absoluta segurança ás operações encetadas.

ALMOXARIFADO: — A existência do material em **stock** atingiu a importância de Rs. 1.526:552$889, com a inclusão das diferenças verificadas nas cambiais e constatadas pela Contabilidade, na importância de Rs. 5:914$991 e do material recusado pela comissão de rescisão no valor de Rs. 395:064$892.

Pelo exposto verifica-se um aumento de **stock** de 32:807$052, o que bem demonstra a situação de controle em limitarmos ao mínimo a aquisição do material reclamado pelos diferentes serviços.

O material importado montou em Rs. 251:705$732 incluidas nessa quantia as despêsas portuárias etc., e a Inspetoria de Combustivel e Dormentes adquiriu 34.414^{m3},00 de lenha na importância líquida de Rs. 145:742$825 e mais 84.396 dormentes na importância de Rs. 305:510$100 tambêm líquida. As compras totais da Inspetoria portanto ascenderam a 486:795$975 assim distribuidos:

Lenha	145:742$825
despêsas	29:647$400
Dormentes	305:510$100
despêsas	5:895$650
Total	486:795$975

Acha-se êste nosso importante departimento portanto, suficientemente aparelhado. Atesta-o o vultoso movimento feito durante o exercício que atingiu a 1.450:898$200 só no que se refere a fornecimento de material, isto é, mais Rs. 342:793$827 que no ano anterior. Êsse aumento explica-se, principalmente, pelo material fornecido ao serviço de construção do prolongamento que aínda não tinha o seu Almoxarifado próprio.

Não será ocioso dedicarmos aquí algumas palavras quanto ao nosso processo de aquisição de materiais.

Como é do conhecimento de V. Exa. êsse serviço é feito por meio de concorrência comercial. Para êsse fim o Almoxarifado faz expedir ás firmas inscritas, em número nunca inferior a 5, pedidos de cotações

dos artigos de que carece. Colhidas as cotações são elas inscritas num quadro, procedendo-se então ao estudo e escolha das mais vantajosas. As ordens de compra são então expedidas. A validade de cada cotação é de 90 dias; sucede porêm, que, em consequência das frequentes oscilações cambiais, os prêços cotados não são mantidos dentro no prazo estipulado o que sobremodo concorre para perturbar a marcha normal dos serviços. Afím de obviá-lo consentimos na redução do prazo de 90 para 60 dias, evitando-se, destarte, as aberturas ininterruptas e por isso mesmo intempestivas de concorrência.

* *
*

Concluindo êste capítulo podemos condensar o movimento geral no seguinte quadro:

RESUMO DO MOVIMENTO GERAL

DISCRIMINAÇÕES	RECEITA	DESPÊSA
Receita ordinária . . .	4.764:070$850	——
" extraordinária .	27:337$020	——
10% adicionais . . .	479:288$500	——
Ad-valorem	405:286$000	——
Custeio	——	3.924:312$494
Caixa de Aposentadoria .	——	118:717$570
Balaçno . . .	——	1.632:952$306
	5.675:982$370	5.675:982$370

Nada mais é preciso dizer porque os números, por sí, dizem suficientemente.

A bem da iniludivel verdade porêm, e sem que possa parecer vaidade, não nos furtamos de deixar aquí patente que êste resultado não é a consequência de ocorrências meramente fortuitas, senão o corolário lógico de medidas largamente estudadas e postas em prática com a moderação e cuidado impostos por assunto de tão alta relevância.

Podemos pois encerrar êste capítulo felicitando a V. Exa. pelo êxito alcançado e rejubilando-nos com a Estrada de Ferro de Nazaré que vê inaugurar-se, para sí, uma fase verdadeiramente promissôra e assecuratória dos seus altos destinos.

CAPÍTULO II

Relatadas, minuciosamente, na parte que toca, em particular, á Estrada de Ferro de Nazaré, as obras já encetadas para a realização do plano de melhoramentos do sístema de viação do Estado — vamos passar, nêste capítulo, a expor a colaboração que esta ferrovia levou a V. Exa., pelo órgão do seu Superintendente, no que tange aos interesses dos serviços industrializados do Estado, máximè, nos subordinados, diretamente, á Secretaria da Agricultura.

Mais uma vez o patriotismo de V. Exa. se exerceu trazendo como resultado mais uma bela e proveitosa conquista para a nossa terra.

A AUTARQUIA ADMINISTRATIVA NOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Acabavamos de chegar da Argentina, vivamente impressionados com o prodigioso esfôrço despendido naquêle país, na modelar organização dos seus serviços públicos quando recebemos, em data de 2 de outubro, de V. Exa., um convite para tomarmos parte na Conferência dos Diretores dos Serviços Industrializados do Estado a realizar-se de 19 a 26 daquêle mês, nessa capital. O convite solicitava, além da comparência, a apresentação de uma ou mais tèses sobre o assunto movel da convocação do Congresso, ou sugestões de interesse capital á finalidade buscada.

Embora sofressemos a angústia do tempo concedido para trabalho de tal monta e responsabilidade, apressuramo-nos em concorrer ao certame, contribuindo com a parcela de esfôrço exequivel ás nossas possibilidades e capacidade. Como a finalidade do congresso não fosse outra senão balancear, de um modo geral, os múltiplos aspéctos dos serviços industrializados do Estado no intuito de articulá-los, dando-lhes unidade de ação e flexibilidade de movimentos — lobrigamos o ensejo ímpar de lançarmos a nossa tèse sobre a autarquia administrativa nos serviços públicos, como o coroamento forçado da obra já iniciada com a industrialização de vários dêles.

Seduzidos pela beleza do assunto, pela sua oportunidade, pelo que êle, a nosso ver, tinha de exequivel e aconselhavel — elaboramos o nosso trabalho e levamo-lo ao certame. Antes porêm, de o lermos em plenário, submetemo-lo á consideração de V. Exa. Confiavamos

pouco no seu êxito e careciamos de ouvir a opinião abalizada de um estudioso e de um mestre antes de nos atirarmos ao prélio.

O entusiasmo com que V. Exa. o acolheu determinou-lhe o exigir de nós que o lessemos em sessão especial e pública. Por julgá-lo merecedor de uma divulgação mais ampla quiz ainda, num gesto de cativante gentileza, que o lessemos ao microfônio.

Conquistado o decisivo e espontâneo apôio de V. Exa. a idéa marchou a passo estugado. A mêsa do congresso nomeou logo uma comissão da qual faziam parte os distintos colegas engenheiros Emíle Tournillon, Humberto Pachêco e nós, para elaborar o plano de autarquização dos serviços industrializados do Estado.

O que foi o exaustivo trabalho da comissão dí-lo bem o prazo dentro do qual apresentou ela o seu trabalho. Em seis dias apenas deu côrpo e forma á matéria ínforme e ainda nova, para quase todos, que era a autarquia administrativa, elaborando o seu Regulamento, quase um código sobre a matéria. A tarefa realizada durante a manhã, pela comissão, era discutida á tarde, em sessão ordinária do congresso, avançando-se, destarte, extraordinariamente. Em seis dias achou-se o Regulamento, discutido e aprovado pelo congresso, pronto para ser apresentado ao Chefe do Estado sob cujos auspícios foi levado a efeito o empreendimento.

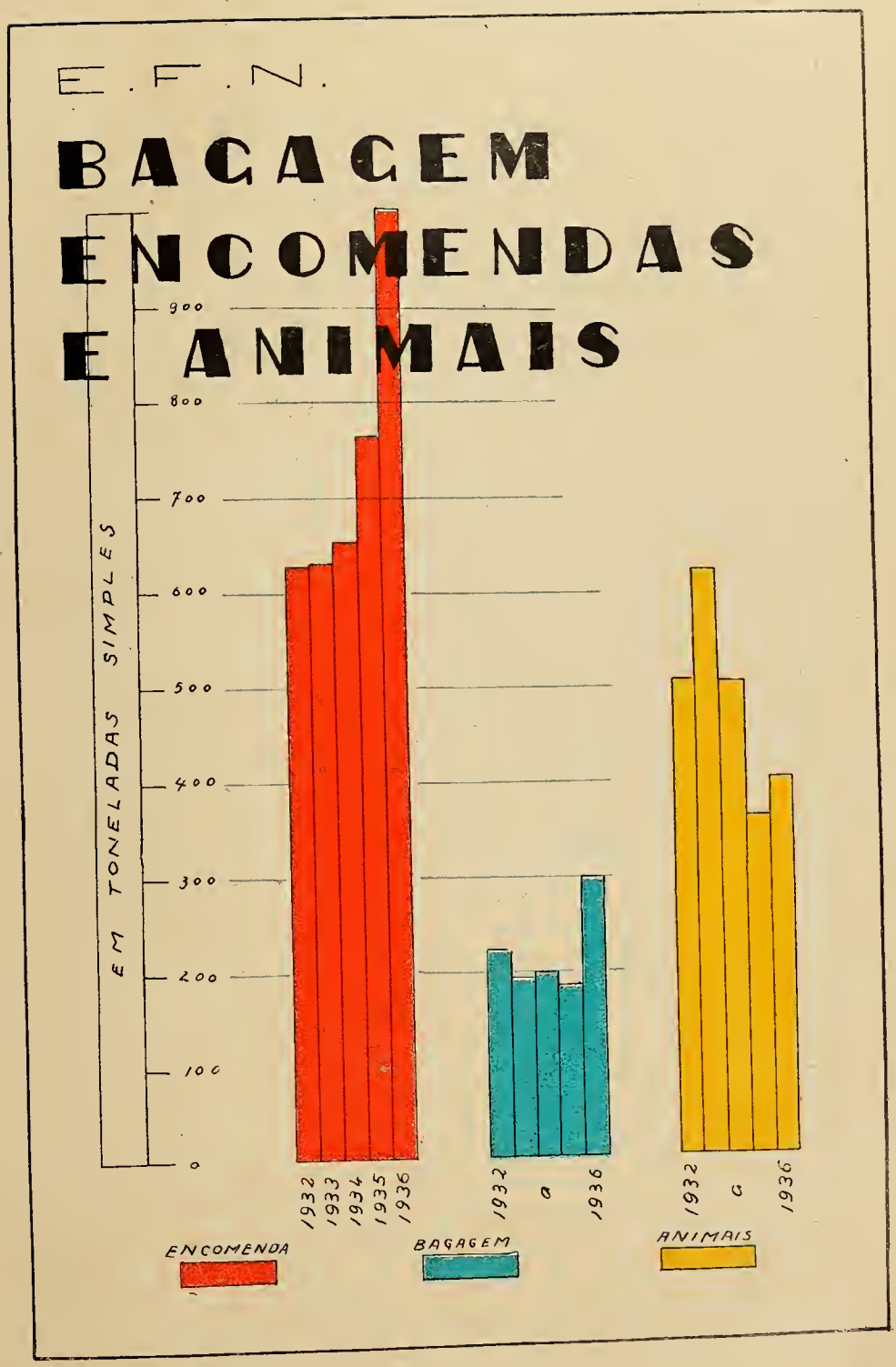
A aprovação que a obra do congresso logrou do sr. Governador, o entusiasmo com que a acolheu ficaram manifestos no fato de S. Exa. remeter ao legislativo, um projeto sobre o assunto logo transformado em lei.

De fato, a lei n.º 153, de 14 de dezembro de 1936 que criou o Conselho Technico dos Serviços Industrializados do Estado" é o primeiro grande passo dado. Erige o órgão central do nôvo aparelho trocando as linhas mestras das suas funções, delimitando a área da sua atuação, enumerando os sectores da sua atividade, articulando-lhe deveres e direitos. Define ainda o órgão da presidência do "Conselho" especificando-lhe, igualmente, funções e atribuições.

Posteriormente foi aprovado o "Regulamento Geral do Conselho Técnico dos Serviços Industrializados do Estado", pelo Dec. n.º 10.108, de 31 de dezembro do mesmo ano.

Toda a matéria foi por êle cuidadosamente capitulada, ordenando-se os sectores de forma que não sofresse cada qual, com a incorporação, nas suas peculiaridades essenciais.

Ficaram, inicialmente, subordinados ao "Conselho" os serviços públicos já industrializados do Estado, isto é, as estradas de ferro de "Santo Amaro" e "Nazaré", a "Navegação Baíana", os serviços de "Agua e Esgôtos", da Capital e a "Viação Baíana do S. Francisco". Outros serviços á medida que forem sendo industrializados irão, por sua vez, sendo incorporados ao "Conselho".


E.F.N.
BAGAGEM
ENCOMENDAS
E ANIMAIS
EM TONELADAS SIMPLES
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1932
1933
1934
1935
1936
1932
a
1936
1932
a
1936
ENCOMENDA
BAGAGEM
ANIMAIS

Êsse valioso trabalho consubstancia as mais modernas conquistas no que tange á ciência administrativa.

A autonomia técnica e financeira não poderia continuar a constituir a feição exclusiva das organizações industriais privadas.

Os surtos, a prosperidade, o êxito verificados nelas estavam a indicar aos serviços públicos oficiais o caminho certo a seguir. O complicado mas inevitavel aparelho que caracteriza êstes últimos; a complexidade enervante do praxismo burocrático, inexistente nas emprêsas particulares; as normas anacrônicas, a falta de flexibilidade, as infindaveis dependências hierárquicas, a pista desmedida, quase interminavel que um simples papel tem de correr atravez dos incidentes absurdamente normais do "protocolo". do "visto", do "confere", do "pague-se", da "portaria", afóra os esbarros do "informa-se", o choque do "volte querendo" ou o trambolhão do "indeferido" — tudo isso a apresilhar o serviço mais corriqueiro — constituia já por si um acêrvo bastante consideravel de práticas antiquadas e — para que não dizer? — turbativas, quando não, criminosas.

Delas decorriam a morosidade, a ineficiência, a balbúrdia tão característica em certos serviços propiciando o descontentamento, a grita, o desdêm e a zombaria com que o público os castiga periodicamente. Enfím, era bem simples o famoso segrêdo, a exploração dêsse singular milagre que só se operava nas emprêsas privadas com a sua fulgurante umbela de prosperidade e êxito. O serviço público oficial o de que carecia era de racionalizar-se, assentar-se em bases novas e não em sòcos caducos; imitar as emprêsas particulares, viver de realidades e não de ficções, valer-se de utilidade vivas e não de simbolos mortos. Para isso teria que despojar-se da velha quinquilharia burocrática que lhe pesava sobre os membros tornando-lhe claudicante a andadura e sobretudo se criar uma outra mentalidade nutrida de conceitos fortemente objetivos.

Foi isso que se procurou fazer. Foi êsse o espírito que presidiu a elaboração do "Regulamento Geral". E' isso que a Baía irá, em breve, realizar, transformando em esplêndida realidade o sonho de uma geração de patriotas.

No correr do próximo ano será instalado o "Conselho Técnico" inaugurando-se na Baía a primeira organização autárquica do Brasil

ESCOLA PROFISSIONAL: — Máu gràdo todas as providências dadas e a atenção dispensada, não foi possivel dar começo ás obras da escola profissional. A superveniência de incidente inesperado obstou o prosseguimento dos trabalhos preliminares encetados com tanto ardor e devotamento.

Não será supérfluo rememorarmos aquí as etapas vencidas para a melhor compreensão dos motivos que atuaram na cessação das atividades.

Ultimados os estudos e elaborado o plano do ensino profissional de conformidade com o que ora realiza o grande estado de S. Paulo, a Assembléa Legislativa decretou a lei n.º 87, de 17 de setembro de 1936, criando escolas profissionais nos municípios de Nazaré e Ilheus.

Empenhamo-nos, desde então, em procurar localizar, da melhor maneira possivel, a escola a ser instalada nêste município.

Embora parecesse, á primeira vista, fàcil a tarefa, dada a bôa vontade encontrada geralmente, as dificuldades surgiram logo, de várias ordens técnicas e econômicas, notadamente as de ordem técnica.

Com efeito, o tipo de escola adotado e autorizado pela Lei, foi o do sístema nuclear, míxto, isto é, industrial e agricola, em proporções assáz amplas, com capacidade para 200 alunos, exigindo portanto, maiores instalações afóra o seu inseparavel campo de experimentação agrícola.

Tratava-se portanto, de adquirir uma propriedade rural capaz de conter as instalações indispensaveis ás duas atividades profissionais e as suas correlatas necessárias. Uma escola profissional para as indústrias metalúrgicas, mecânicas ou de madeiras tão somente, bem pouco exigiriam. Indústrias particularmente urbanas, poderia a sua escola ser instalada na cidade ou em seus arrabaldes mais próximos. Outro porêm, era o nosso caso. Ao ensino propriamente industrial ajuntava-se o agrícola com as suas múltiplas variações reclamando uma instalação mais complexa. Enquanto uma aconselhava a cidade o outro clamava pelo campo.

Aquêles que hoje se ocupam com o fenômeno social do trabalho, da preparação do trabalhador sobretudo, têm dispensado ao assunto, por momentoso e interessante, a mais acurada atenção.

O industrialismo contemporâneo acumulando-se nos monstruosos centros fabris criou o típo da cidade industrial que hoje conhecemos, coberta de fumo, eriçada horrendamente de chaminés, como um imenso paliteiro, povoada formigantemente por um proletariado enorme e macambúzio. Representam essas cidades, no corpo das nações, o papel das esponjas: atraem as populações mais longínquas que vêm seduzidas por aquêle vago, incompreensivel mas potentissimo rumor de sedução. Vêm, chegam, engolfam-se no torvelinho mecânico das polias, das correias de transmissão, do vapor e da electricidade... E o campo vai, pouco a pouco, despovoando-se; primeiro nas circunjacências; depois mais alêm, como os círculas concêntricos formados á flôr das aguas.

O fenômeno tem sido observado por muitos.

Existe, com efeito, no momento presente, uma tendência muito pronunciada de convergência para a cidade em detrimento do campo. Enquanto a fronde da lavoura e da pecuária mingua por falta de braços que desertaram, impa a cidade, abarrotada dêles, laboriosos uns, ociosos outros, singularmente nervosos todos.

O sociólogo então, regista apreensivamente o sintomaa do mal, procura-lhe as causas e cuida, como um bom facultativo, em frustar-lhe a marcha perniciosa. E' preciso corrigir o delírio pela cidade, fazer o homem voltar ao campo, reatar a nobre tarefa de sulcar a terra, labor interrompido pelo chamamento pérfido de um duende sedutor e máu como todos os duendes.

Essa nobre reação processou-se em S. Paulo, parque industrial por excelência, que mais do que nenhum outro estado sofreu ou sofre dessa curiosa e alarmante migração — o êxodo do campo para a cidade.

Como operar o milagre porêm?

E' essa interrogação que está sendo respondida, no grande estado sulino, com profunda sabedoria reveladora de um alto senso prático, através do ensino profissional agrícola. Se a cidade atrai o homem do campo é que lhe acena com a sedução do confôrto, com o enxamear de atraentes possibilidades, com a promessa sugestionadora de um mundo maravilhoso, inda que encoberto.

O rude viver do campo ao contato com uma natureza despida de segrêdos mas referta de asperezas; o dissipar-se da existência, deserta de estímulos fortes e de aspirações consoladoras, arrastada entre a ameaça das intempérias e o escasso rendimento do trabalho — eram, por certo, a causa segura daquêle desertar contínuo e calamitoso. Urgia portanto, ir em socorro do lavrador, do camponês, criando-lhe um ambiente rural propício ao desenvolvimento da sua atividade. Urgia transformar-lhe a estreita mentalidade pela cultura, pelo estudo. Devia-se, sobretudo, torná-lo capaz de saber se criar um ambiente de conforto, de higiene, racional e interessante.

E começou a faína imensa, gigantesca.

O típo de escola e o processo adotados para êsse fím é o que ha de mais simples e engenhoso. Como o curso agrícola se divide em duas partes — uma teórica e outra prática — o ensino da primeira é ministrado na cidade enquanto o da segunda se faz no campo. Para isso, dispõe a escola de uma fazenda situada nas cercanias da escola urbana, nunca afastada desta mais de 4 quilômetros. Está-se na cidade e está-se no campo. A fazenda dispõe de toda a aparelhagem necessária aos trabalhos agrícolas e é instalada da forma mais agradavel possivel, não se dispensando, de modo algum, um confôrto sóbrio. O trabalho, nêsse ambiente simpático, torna-se atraente e interessante. Os hábitos higiênicos ao par do sádio viver campestre sabiamente inspirados pelos professores atuam prodigiosamente no espírito das crianças. Consegue-se, destarte, anular a desagradavel impressão que o contraste entre a vida do campo e o viver da cidade geralmente inspira ao neófito.

E não é só: o aluno só lentamente entra em contato com o campo. A maneira é, verdadeiramente engenhosa: no primeiro ano de estudo cursa, por mês, tres semanas consecutivas na escola urbana,

e uma semana apenas na fazenda; no segundo ano, duas semanas na cidade e duas no campo; no terceiro, tres semanas na fazenda e uma na cidade. O quarto e último ano é todo feito na Fazenda.

Os resultados auferidos com êste método têm sido surpreendentes. Vemos por êle, que de delicados cuidados se fazem mistér ao trato de assunto de tão grande relevância.

Expostas estas idéas, compreender-se-á, facilmente, as dificuldades que se nos depararam quando tivemos que localizar a escola de Nazaré.

Exploramos, cuidadosamente, todas as propriedades da circunvizinhança e ao cabo, nos decidimos pela fazenda denominada "Engenho da Conceição", situada a 4 quilômetros, proximamente, do perímetro urbano, á margem do Jaguaripe.

Assentada a compra da propriedade e como nos chegassem rumores de que havia litígio pendente no fôro quanto ao avivamento de linhas e rumos, julgamos acertado mandar proceder a medição do imovel. Isso acordado com o proprietário iniciou-se o trabalho de campo a breve trècho embargado por um dos confrontantes.

Afím de ocorrer ás primeiras despêsas o Governo autorizou já á Estrada de Ferro de Nazaré a quantia de 200 contos.

Ao expirar o exercício achava-se a questão ainda nêsse pé mau grado os nossos esforços no sentido de removê-las. Confiamos, todavia, em que tudo será resolvido a contento, tal o veemente desejo de que nos achamos animados de levar a efeito uma obra que virá prestar inestimaveis serviços não só a Nazaré como a toda zona do sudèste baíano.

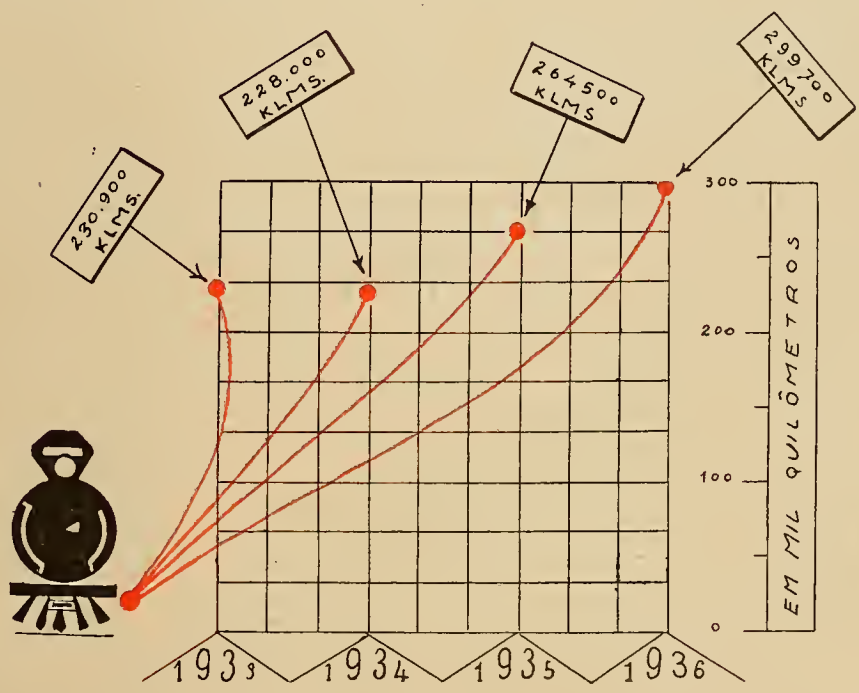
O ABASTECIMENTO D'AGUA ÁS CALDEIRAS: — Como já vivemos ensejo de referir no nosso relatório relativo ao exercício passado — ha muito que constitue objèto das nossas mais acuradas preocupações o problema do abastecimento de agua ás nossas caldeiras. Em análises frequentes e sucessivas constatamos á má qualidade do líquido de que dispomos e as dificuldades em obtê-lo de melhor qualidade. Não colhemos o resultado que era de esperar-se com a perfuração de pôços. As análises revelavam sempre a existência de sólidos incrustantes e não incrustantes; a presença da sílica, também verificada, evidenciava a sua impropriedade para utilização de fins tão delicados.

Na impossibilidade de obtermos mananciais puros só nos restava apelar para o tratamento das aguas disponiveis. Para isso porêm, tornava-se mistér submetê-la á provas hidrotimétricas. E foi o que fizemos, em bôa hora.

As provas revelaram que as águas dos quilômetros 1,46, 61, 130, 153, 186, 229 e 230 são difinitivamente incrustantes, o mesmo acontecendo quanto á do quilômetro 4, do ramal. Acusaram ainda forte

E.F.N.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS



turbidez possivelmente agravada na época das chuvas. Ao contrário do que esperavamos, respeito á salinidade, os teores NaCl em p. p. 70,000 são relativamente baixos; nos quilômetros 130, 153, 186, 229 e 230 apresentam-se mais elevados mas, ainda assím, perfeitamente toleraveis. Apenas o teor em NaCl da água do quilômetro 229 agravado com a dureza de 22° E. torna êsse líquido quase inaproveitavel a não ser que se o submeta a um dispendioso tratamento o que não é aconselhavel pois a agua do Km. 230 é sensivelmente melhor, podendo destarte substituir vantajosamente áquela.

O quadro da pagina seguinte mostra melhor o resultado das provas:

Km.	Dureza em graus inglêses			NaCl p.p. 70.000	Observações
	Total	Temp.	Perman.		
1	—	4.8	—	6.8	Alcalina, dureza temporaria
3	—	2.6	—	3.0	" "
29	2.5	2.2	0.3	2.2	" "
46	—	7.7	—	5.9	" "
61	4.3	4.2	0.1	7.3	
69	3.2	2.7	0.5	5.5	
82	2.2	1.2	1.0	3.6	
98	3.9	2.0	1.9	11.0	
118	3.2	2.8	0.4	3.5	
130	9.1	2.7	6.7	19.2	Corrosiva
153	15.0	3.8	11.2	42.0	"
160	2.4	2.0	0.4	9.9	
186	8.2	5.4	2.8	140.0	
196	2.0	1.4	0.6	9.3	
229	22.0	21.2	0.8	317.8	
230	—	10.4	—	81.1	Alcalina, dureza temporaria
Ramal					
4	2.4	2.1	0.3	4.1	
10	5.0	4.6	0.4	8.8	

Todas as águas porêm, demonstraram turbidez e mesmo as menos túrbidas, dêsde que sejam consideradas como tomadas dagua "obrigatórias" necessitarão de filtragem pois, a sílica presente nas mesmas fará liga com qualquer dureza, por menor que seja, e as incrustações continuarão a aparecer se não forem essas águas prèviamente filtradas

O tratamento a proceder-se terá, necessariamente, que ser feito com a filtragem de pressão, correção de ph, zerolit e sulfatador.

As águas dos quilômetros 1, 46, 61, 130, 153, 186, 229, e 230 já referidas; bem assim as do Klm. 10 do ramal, por serem definitivamente incrustantes, necessitarão de tratamento pelo "Zerolit", com prévia floculação e filtragem, de modo que não mais produzam as incrustações que tanto dano causam ás nosas caldeiras.

Teremos talvez que proceder a uma revisão nos nossos póstos de abastecimento de acôrdo com a capacidade nos nossos "tenders", reduzindo, ao mínimo possivel, as tomadas d'agua "obrigatórias" afím de evitarmos maiores gastos com as imprescindiveis instalações para o tratamento. Poderemos talvez tomar como póstos "obrigatórios" as caixas dagua dos quilômetros 1, 29, 82, 130, 186, 230 e a do Km. 4 do ramal passando os demais a póstos de emergencia, sendo o do Klm. 229 abandonado difinitivamente.

Desta sorte teriamos que adquirir a aparelhagem para 7 póstos apenas.

O quadro infra exprime com maior clareza a questão em seu conjunto:

Klm.	TRATAMENTO — APARELHAGEM			
	Sulfatador	Filtro de pressão	Zerolit	Correção de PH
1	sim	sim	sim	não
3	"	"	não	"
29	"	"	"	"
46	"	"	sim	"
61	"	"	"	"
69	"	"	não	"
82	"	"	"	"
98	"	"	"	"
118	"	"	"	"
130	"	"	sim	sim
153	"	"	"	"
160	"	"	não	não
186	"	"	"	"
196	"	"	"	"
229	"	"	sim	sim
230	"	"	"	?
Ramal.				
4	"	"	não	não
10	"	"	sim	"

Foram essas as conclusões alcançadas após várias tentatitvas e continuado esfôrço. Ao encerrar-se o exercício estavamos em negociações com a firma Parson, Crosland & Cia. Ltda., do Rio de Janeiro, para a aquisição da aparelhagem necessária.

Enquanto porêm, não procedermos a classificação das caixas dagua nada poderemos fazer.

Êsse trabalho indispensavel far-se-á, necessariamente, no próximo ano, quando contamos resolver, definitiva e satísfatoriamente, êste mágno assunto.

CAPÍTULO III

Antes de entrarmos na exposição das ocorrências e funcionamento dos serviços do Tráfego, da Locomoção e das Linhas, não podemos deixar de referir-nos, em particular, aos serviços da 1.ª Divisão (Administração) dos quais muitas vezes depende o bom êxito dos empreendimentos.

Em verdade, é a 1.ª Divisão o nervo motor de onde emanam as providências, onde se processa, de primeira mão, as medidas, os planos, as ordens e determinações, onde enfím, se elaboram todos os elementos essenciais ao funcionamento da nossa complexa aparelhagem.

Intenso portanto, é o trabalho em todas as suas secções, dêsde a de controle e Expediente á Contabilidade, da Contadoria á Tesouraria, do Registo á Estatística e ao Almoxarifado.

Relatemos pois, uma a uma, as atividades dessas secções, começando pela

SECRETARIA: — Funcionou normalmente êste nosso importante departimento executando, com prontidão, todo o copioso expediente que já hoje nos assoberba pois, é inegavel que cresce dia a dia, tornando-se exaustivo para os dois únicos funcionários a cargo dos quais se acha êle confiado. Enquanto no exercício de 1934 o registo de correspondência acusava um movimento de 3.769 papeis que nela circularam, o de 1935 se elevava a 5.455 não computados, nesses algarismos, os trabalhos de maior vulto como: relatórios, memoriais, pareceres, informações, teses, regulamentos etc.

O fenômeno não se restringiu porêm, apenas á Secretaria; em todas as demais secções constatou-se o mesmo aumento de serviço proporcional ao desenvolvimento crescente da nossa ferrovia. Não carece dúvida portanto, de que o nosso quadro de pessoal está a exigir uma revisão que o ponha em harmonia com as exigências atuais dos nossos serviços.

Foi o seguinte o movimento da Secretaria durante o exercício que relatamos:

CORRESPONDÊNCIA EXPEDIDA

SERVIÇO EXTERNO

Cartas, ofícios e memorandas	994
Telegramas	320

SERVIÇO INTERNO

Circulares	171
Portarias	64
Ofícios, cartas e memorandas	1 586
Telegramas	187
Ordens de serviço	4
Processados	107
Licenças	375
Férias	757
Total	4.565

CORRESPONDÊNCIA RECEBIDA

SERVIÇO EXTERNO

Cartas, ofícios e memorandas	1.276
Telegramas	180

SERVIÇO INTERNO

Cartas, ofícios e memorandas	853
Telegramas	124
Total	2 433
Total-Geral	6.998

Ressente-se, entretanto, a Secretaria de uma organização modelar tão indispensavel em serviços da natureza dos da que estão a seu cargo. A deficiência de espaço disponivel não nos permitiu ainda dotá-la das reformas que está a reclamar.

De um modo geral, todas as secções da 1.ª Divisão estão pessimamente instaladas — se é que se pode apelidar de "instalação" ao amontoamento de secções num sobrado velho, baralhadas, angustiadas por falta absoluta de espaço, muitas delas servindo, obrigatoriamente, de trânsito.

A pequena sala em que funciona a Secretaria não abre exceção á regra. Minúscula, abafada, sobrecarregada com duas carteiras, um


E.F.N.
CONSUMO
DE
ÓLEO
DAS
LOCOMOTIVAS
EM MIL LITROS
20
15
10
0
1931
1932
1933
1934
1935
1936

armário, duas máquinas, só lhe resta disponivel para o trânsito uma verêda estreitíssima e que não dá passagem senão a uma pessôa de cada vez.

A secção de Registo que lhe devia ficar anexa pela própria natureza do serviço, demora em outra ala do edifício, assaz afastada, apertada, por sua vez, entre o escritório da Chefia da Via-Permanente e a Contadoria.

Sem espaço, qualquer refôrma será inexequivel ou contraproducente. Sem embargo, os serviços marcham e apezar de todas essas deficiências a produção se processa com ordem e proveito.

CONTABILIDADE: — Decorreram em perfeita normalidade os serviços desta secção, desincumbindo-se ela não só da sua tarefa ordinária como tambêm de tarefas outras que lhe foram confiadas, com proficiência e zêlo. Entre estas últimas avultotu a da equiparação das tarifas sobre passagens, bagagens e encomendas cujas tabelas para uso das estações foram por ela elaboradas.

Feita a regulamentação para a cobrança da taxa **ad-valorem** coube á Contabilidade instruir os Agentes quanto ao modo de plicá-la. Essas instruções foram ministradas diretamente pelo sr. Chefe da Contabilidade em viajem ao longo da linha.

Independente dêsses, sempre que foi solicitada, prestou a Contabilidade, no corre do ano, todas as informações e dados exigidos, organizou vários quadros estatísticos não só para a serventia da Estrada e da Secretaria da Agricultura como para outros departimentos públicos, tais como: Institutos do Fumo, do Café e Pecuária, Coletorias, Prefeituras etc.

Não será ocioso o insistirmos ainda, neste relatório — como fizemos no anterior — sobre o levantamento do patrimônio da Estrada.

Com efeito, em o nosso relatório relativo ao exercício de 1935 abordamos o assunto, em breves linhas, mas apontando, incisivamente, a necessidade imediata de se levar a efeito o levantamento do nosso patrimônio com os valores dos respectivos bens para que podessem ser incorporados á escrita geral.

Os bens patrimoniais sofrem variações múltiplas resultantes do uso, da deterioração, do reaproveitamento, da reconstrução, da extinção. Os seus valores oscilam portanto, ou correm toda a gama, do ínfimo ao pino, da valorização plena á plena detração. Não ha prescindir assim, de registar-se êsse cambiar constante de valores.

O acúmulo de serviço obstou a que enfrentassemos tão delicada tarefa no correr dêste ano levando-a a têrmo, e é assim que, no balanço de encerramento, não aparece o seu valor. Não a deixaremos suspensa porêm, na vigência do exercício vindouro.

Respeito ás suas instalações sofre a Contabilidade das mesmas inconveniências por nós apontadas quanto á Secretaria, sendo a prin-

cipal a da sua disposição que a torna ponto de trânsito habitual — circunstância essa altamente prejudicial. O trânsito não só a perturba como a devassa, resultando daí grave injúria ao sigilo profissional, atributo inseparavel dos serviços de contabilidade.

Anéxa á Contabilidade fica a secção de Contadoria a cargo da qual está a apuração imediata da receita, conferência e fiscalização dos seus comprovantes.

ESTATÍSTICA: — Não decorreram normais as atívidades desta secção não obstante o nosso empenho em dar-lhe um feitio ajustavel ás nossas necessidades.

Concorreu para isso o fato de ter sido desligado, para servir na Capital, em meiados de 1935, o funcionário efetivo do cargo.

Com a ausência dêsse funcionário e o afastamento da dactilógrafa sua auxiliar que ficou adida á 2.ª Divisão por exigências imperiosas dos serviços da mesma — muito sofreu a Estatística que teve os seus trabalhos interrompidos durante largo tempo com real prejuizo para a Administração.

Afím de obviar o contratempo, e como não dispuzessemos de pessoal necessário á substituição que se tornava imprescindivel — empreitamos o sedviço atrazado com alguns funcionários sob a condição de ser êle feito no mais breve prazo possivel e fóra das horas regulamentares do expediente. Sobreveio contudo o falecimento do chefe de escritório sr. Alvaro Pereira que chefiava a comissão empreiteira e houve mistér de substituí-lo. Coube ao sr. chefe da Contadoria essa substituição.

Destarte, em pouco mais de dois mêses logramos pôr em dia o serviço estatístico da Estrada.

Como perdurassem o afastamento do Chefe efetivo e de sua auxiliar e como fosse indispensavel que o serviço prosseguisse a sua marca regular sem descontinuidade — houvemos por bem arbitrar uma gratificação a dois funcionários para o ir executando extraordinariamente.

Dessa forma conseguimos, mau gràdo os óbices, alcançar, não sem algum retardamento, o fím do exercício, com o serviço em dia.

Todavia, nos empenhamos junto a V. Exa. no sentido de fazer tornar o funcionário desligado ao exercício de seu cargo, nesta Estrada, e assím normalizarmos a situação.

Atendendo ao nosso reclamo fez V. Exa., já em data de 25 de novembro, expedir uma portaria tornando sem efeito a de 27 de abril de 1935 que designara o sr. "José de Abreu Farias funcionário da Estrada de Ferro de Nazaré para servir na Diretoria de Teras, Minas, Colonização e Imigração".

O funcionário em aprêço porêm, requereu licença para tratamento de sua saúde, de modo que, ao findar o ano, ainda se achava em gôso dela, não tendo reassumido o exercício de suas funções.

E' intuito noso dedicarmos, no próximo ano, grande atenção a êsse serviço, tão importante quanto indispensavel ao balisamento dos rumos administrativos.

REGISTO: — Foi a partir da vigência da nossa administração que se organizou difinitivamente o serviço de registo do pessoal, consoante as normas traçadas pela nossa legislação trabalhista. Não pretendemos tê-lo instituido ou criado. Afeiçoamo-lo porêm. Ele já existia, tateante e disperso, feito em cada Divisão, separadamente e sem uniformidade.

A balbúrdia daí decorrente é facil de imaginar. Quando excedia as ráias da absoluta tolerância, fazia-se uma revisão; convocava-se o pessoal, tomavam-se-lhe declarações, escrituravam-nas e, não raro, a situação continuava a mesma, máu grado o esfôrço e a bôa vontade dispensados.

O nosso trabalho consistiu em reunir os registos particulares das Divisões num só corpo, revê-los cuidadosamente, criar um departimento especial para a contagem de tempo de serviço baseada em assentamentos, registo de férias e licenças, escrituração de cadernêtas profissionais etc.

Dirige êste serviço um "Encarregado do Registo" dispondo de uma escriturária.

A secção encontra-se, presentemente, aparelhada com o material próprio, embora falte muní-la com instalação "Kardex", marchando os trabalhos com mais segurança embora, lentamente. Essa lentidão é, em parte, explicavel pela dificuldade que há em fazer com que se apresente para as declarações e demais formalidades, o pessoal do interior, notadamente dos trabalhadores das turmas da Via-Permanente.

De qualquer fòrma, não é de se desdenhar o trabalho já realizado, muito embora, nem tudo esteja concluido, como era do nosso desejo.

TESOURARIA: — Com a correção de sempre funcionou êste nosso importante departamento sob a responsabilidade e chefia do probo e competente funcionário, sr. Carlos Holtz.

Com o desenvolvimento crescente dos nossos serviços já por nós antevisto, criamos — quando foi levado a efeito, com o reajustamento, a revisão do quadro do pessoal — o cargo de pagador, anteriormente supresso, como medida de economia, na gestão do nosso antecessor. O acúmulo de serviço no "guichet" da Tesouraria impossibilitava o tesoureiro de afastar-se da mesma para atender aos pagamentos do pessoal do interior. Fazia-os o funcionário encarregado da chefia do telégrafo, em detrimento dos serviços inerentes ás funções do seu cargo.

Era uma situação anômala que urgia ser resolvida quanto antes pois, a partir do segundo semestre, redobrara o movimento da Tesouraria acrescido com a parte referente á construção do prolongamento.

Nessa emergência se dignou V. Exa. de nomear, por portaria de 5 de novembro, o cidadão Alcides Marques para o cargo em aprêço, não se verificando a sua posse imediata por haver o mesmo solicitado lhe fosse arbitrado um prazo razoavel para a prestação da fiança competente.

Desta sorte torna-se menos angustiosa a situação do serviço nesta secção. Todavia, e apezar disso, jamais se verificou a mais leve irregularidade, sendo os pagamentos feitos normalmente nos dias determinados o que bem mostra o zêlo do Chefe da secção.

ALMOXARIFADO: — Não obstante já termos tratado do movimento do Almoxarifado, no capítulo relativo ás finanças — não será demais que a êle tornemos desde que estamos expondo a situação de cada um dos departimentos da 1.ª Divisão em particular, sendo, como é, o Almoxarifado um dos mais importantes dentre êles.

Diligenciando dar uma feição prática e eficiente ao serviço de entrada, saída e registo do "stock" de materiais, determinamos o estabelecimento do processo por meio de um fichário. Ao próprio sr. Almoxarife incumbimos a tarefa de organizá-lo da forma que melhor lhe parecesse.

O fichário foi levantado estando êsse serviço a cargo daquêle funcionário. Dada porêm, a sua complexidade, tivemos que admitir um funcionário para dêle se ocupar exclusivamente, por ter demonstrado a prática a impossibilidade de continuar o mesmo nas mãos do chefe da secção.

A importância dêsse serviço está a exigir que se o amplie e aperfeiçôe, dotando-se-o de uma aparelhagem mais completa e moderna. Nêsse sentido já autorizamos a compra de uma instalação "Kardex" de modo que, em breve, tê-la-êmos funcionando.

Dispõe o nosso Almoxarifado, um "stock" de copioso material de dificil ou nenhuma saída. Estão nêste caso várias espécies de ferro e aço em barras e vergalhões de dimensões impróprias á aplicação nas nossas oficinas.

Representa êste material não diminuto valor (cêrca de 300 contos de rèis) sendo parte dêle de propriedade da Estrada e parte da Companhia Mercantil Industrial, incluso da relação do material recusado pela comissão do Governo quando do balanço, realizado para a rescisão, em agosto de 1933, e que não foi retirado do Almoxarifado.

Tratando-se de um material de grande aplicação industrial e de facil comércio, queremos crer que seria assaz interessante, para nós, vendê-lo ou permutá-lo por material de utilização corrente. Posta em prática esta medida, traria ela á Estrada a vantagem de não deixar paralizada soma tão vultosa, como tambêm aliviaria os nossos já hoje insuficientes depósitos de uma sobrecarga atrapalhativa e inutil.

No correr do exercício vindouro volveremos á presença de V. Exa. concretizando o alvitre aquí deixado e submetendo-o ao claro juizo de V. Exa. para uma solução razoavel.

Como as demais secções, acha-se o nosso Almoxarifado pessimamente instalado, num prédio pequenino, velho, mais um pardieiro que mesmo um prédio. Os materiais se empilham da melhor maneira, mas nunca na devida forma, até o tèto, atabalhoadamente, de envolta ferragens com artigos de papelaria, tudo comprimido na ânsia de espaço. As carteiras disseminadas no exíguo recinto dificultam o trânsito intenso e forçado. A recepção de pedidos então, torna-se um verdadeiros cáos. As caixas e volumes não ha como serem abertas em outro lugar: são-nos alí mesmo de modo que, nessas ocasiões, o trânsito se obstrue totalmente. E tudo paraliza ou se baralha.

Ademais, o serviço de escrituração e expediente é feito á vista de todos porque não ha uma sala ou cômodo onde se o possa instalar convenientemente.

Por demasiado pequeno o edifício principal, dispõe o Almoxarifado de mais tres depósitos dispersos na cidade. Alêm do mais, não dispõe de um depósito para explosivos e inflamaveis. Êstes artigos são guardados, imprudentemente, na própria séde da secção ou nos seus depósitos, todos no perímetro urbano por não haver aonde se os deposite.

Não obstante tudo isso ser do nosso conhecimento, não pudemos ainda cuidar, como é do nosso desejo, de remover êsses inconvenientes, assoberbados como nos achamos, com tarefas de carater mais imperioso e urgente. Uma vez levadas estas a bom têrmo, volveremos a nossa atenção para êste problema tão negligenciado até hoje.

CAIXA DE APOSENTADORIA: — Embora não seja o instituto marginado um departimento da nossa ferrovia, tais e tão íntimas são as suas relações com ela que nos não furtamos de mencioná-la nêste relato, dela nos ocupando para dar a V. Exa. uma breve notícia no que tange ao intercâmbio havido entre ambas, no transcurso do exercício em trato.

Instituto de previdência, de alta e nobre finalidade social portanto, a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados da Estrada de Ferro de Nazaré tem sobressaído, entre as suas congêneres, pela eficiência dos seus serviços, pela justeza das suas decisões jamais concontrariadas pelo Conselho Nacional de Trabalho e sobretudo pela sua magnífica situação financeira, mercê dos abnegados esforços do seu íntegro e operoso presidente, sr. dr. Manoel Coêlho Borges.

Incalculaveis portanto, têm sido os benefícios que dela promanam, já em socorros médicos e assistência hospitalar, já em socorros financeiros atravez do seu aparelho de empréstimos quer rápidos, quer a longo prazo.

Não devemos contudo obscurecer que, para isso, muito tem contribuido a nossa ferrovia, não se poupando em prestar-lhes o seu decidido apoío e cumprindo, com rigorosa pontualidade, as obrigações que a lei lhe impõe. Afóra as mensalidades dos 1.097 contribuintes da Estrada, concorreu esta com 118:717$570 para os cofres da Caixa, consoante já vimos no capítulo — Finanças, representando esta quantia o produto das quotas ou taxas que lhe cumpre pagar.

Durante o ano foram processadas 6 aposentadorias, sendo 2 ordinarias e 4 por invalidez, enquanto foram canceladas 5 em consequência de falecimentos de aposentados.

Para o serviço de assistência médica, dispõe a Caixa de 5 facultativos, sendo 3 na sède e 2 no interior (1 no primeiro trècho e 1 no segundo).

Como se vê, profícuo foi o labor dêste respeitavel instituto e grandes foram os resultados colhidos o que o leva a se impor, cada vez mais, no conceito dos seus contribuintes pela confiança que tem sabido conquistar.

Cumpre-nos, ainda, salientar aquí — e com satisfação o fazemos — as bôas relações existentes e conservadas entre a nossa Estrada e a Caixa de Aposentadoria, situação esta resultante da perfeita compreensão, de ambas, no espírito de sincera colaboração de que estão animadas.

Deixamos-lhe, por essa razão, consignado aquí o nosso júbilo de envolta com os nossos mais efusivos votos de prosperidade.

PESSOAL: — Satisfatória é a situação do pessoal da Estrada quer em relação á sua própria economia, quer no que tange á produção, quer, finalmente, no que diz respeito á disciplina revelada. Sem que nos seja lícito afirmar que os salários pagos possam ser qualificados de pingues, são, todavia, compensadores em relação ao custo atual da vida, máximè quando é certo que todo pessoal não vive á mercê, exclusivamente, dos seus salários ou vencimentos mas se beneficia com a assistência médica e financeira, esta ultima por intermédio da sua Caixa de Aposentadoria que assegura, a cada qual, uma velhice tranquila sem os vexames da miséria.

Infelizmente não nos foi possivel estabelecer ainda o seguro contra acidentes fechando assím o círculo de proteção ao trabalhador que as nossas leis prescrevem. Essa providência porèm, será, em breve, uma esplêndida realidade pois, ao findar do exercício, já haviamos tomado as necessárias medidas no sentido de não a retardarmos mais.

Da disciplina do nosso pessoal se pode aferir com segurança pelo número relativamente pequeno de penalidades impostas durante o ano.

Foram applicadas, com efeito, 95 penalidades assim classificadas:

Suspensões	26
Repreensões	1
Multas	62
Demissões	6
Total	95

Pouco é, na verdade, (8,6%) para uma corporação de 1.097 funcionários, o que mais uma vez mostra o espírito de ordem e respeito hierárquico tão eloquentemente demonstrado.

Isso só porêm, não diz tudo, porquanto registo especial merece a bôa vontade manifestada por todo o pessoal quando da crise de transporte ocorrida com o imprevisto recrudescimento do tráfego verificado na ultima sàfra e em que o serviço exigiu imperativamente, um redobrado esfôrço de todos, não obstante ter sido recompensado equitativamente na forma do Dec. n.º 279, de 7 de Agosto de 1935.

Nêssas condições decorreu em plena paz todo o exercício não tendo a administração a lamentar o menor incidente, ou a mais leve desavença resultante do seu íntimo contacto com o pessoal, trabalnando-se num ambiente de confortadora harmonia e absoluta confiança.

Durante o ano foram processados 6 aposentadorias, conforme referimos no capítulo anterior e canceladas 5 em virtude de falecimentos de aposentados.

Tivemos, infelizmente, a registar 17 falecimentos de funcionários aos quais aquí rendemos o nosso preito de saudade pela perda irreparavel que representa tão infausto evento.

As vagas abertas com os falecimentos foram preenchidas por acesso ou promoção de funcionários de categoria imediatamente inferior, tendo-se em vista o critério rigoroso da capacidade e antiguidade de cada candidato.

Na forma dos arts. 4 e 8, do Decreto n. 23.768, de 18 de Janeiro de 1934, foram concedidas 757 férias a todo o pessoal, pagando-se a cada qual a quantia correspondente aos dias de férias a que tinha direito.

Foram ainda concedidas 375 licenças de várias modalidades, de acôrdo com o processo estabelecido ainda pela lei estadual n. 2.127, de 9 de agosto de 1928. Estamos, felizmente, já hoje aparelhados com uma legislação mais consentânea com as exigências hodiernas no que diz respeito ao assunto em trato. Com efeito, o Regulamento Geral do "Conselho Técnico dos Serviços Industrializados do "Estado", aprovado pelo Decreto n. 10.108, de 31 de dezembro de 1936, em seu capítulo IV, título III, regula, entre outras, a matéria concernente á concessão de licenças, estabelecendo regras e preceitos novos, capitulando todos os casos até então imprevistos — esclarecendo, em

suma, o processado dentro nas normas criadas pelo nôvo órgão administrativo. Estamos, desta sorte, satisfatoriamente aparelhados para o manejo de um processo cuja frequência estava a exigir mais atenções livrando-o da balbúrdia em que se debatia.

E' portanto, excelente a situação do nosso pessoal tudo indiciando que tenderá ainda a melhorar desde que tenhamos a escola profissional já autorizada pelo Governo.

Tratando do nosso pessoal vem a talho o referirmos aquí, de passagem, ás condições higiênicas das oficinas em que trabalha para assinalarmos a sua lamentavel precariedade. Estão elas, com efeito, mal instaladas, carecendo de urgente reforma senão de novas instalações. Carecem sobretudo de ser removidas do sítio insalubre em que se acham para lugar indene aos miasmas que sobem do rio e á humidade tão noscivos á saúde.

Não é porêm, das mais faceis essa solução pelo que representa de onerosa á Estrada no momento presente, máximè se tivermos em vista os enormes compromissos e responsabilidades de que nos achamos gravados. O de que não resta dúvida entretanto, é que o assunto merece especial cuidado e, desde que a nossa situação financeira o permita, a êle volveremos a nossa atenção.

CONCLUINDO

sentimo-nos no indeclinavel dever de manifestar aquí a expressão muito viva dos nossos agradecimentos, indistintamente aos nossos auxiliares de todas as Divisões pelo concurso inteligente e eficaz que emprestaram á nossa gestão durante o exercício ora relatado, o que muito contribuiu para o êxito da nossa missão.

Imperiosamente porêm, se nos inculca o dever maior de expressar a V. Exa. os sentimentos de gratidão e respeito pelo apoio incondicional que nos prodigalizou e pelas demonstrações de confiança com que nos distinguiu e honrou cooperando assím, poderosamente, para a brilhante vitória alcançada.

Mas ao Exm.º Sr. Governador do Estado — pelo seu acendrado patriotismo e como o propulsor único das nossas realizações o tributo do nosso máximo respeito.

Delsuc Moscoso de Oliveira
Superintendente
Estrada de Ferro de Nazaré

2.ª DIVISÃO

2.ª DIVISÃO — TRÁFEGO

ENGRO. JOÃO DE CARVALHO GÓIS)

A receita do ano relatado atingiu a importância total de Rs.... 5.675:982$370, da qual, deduzida a importância de Rs. 405:286$000, correspondente á taxa "ad-valorem", posta em execução em 1.º de agosto, de acôrdo com a portaria do Exmo. Sr. Dr. Secretário da Agricultura, datada de 6 de abril, temos a importância de Rs. 5.270:696$370, superior em 840:272$021, a do ano de 1935, com igualdade de taxas.

Para esta receita concorreu o maior volume de mercadoria transportada por esta Estrada desde a sua inauguração, graças ao grande aumento de produção da zona servida por esta ferrovia, atingindo a 75.155 toneladas, na importância de 4.355:429$900, excluida a taxa de "ad-valorem" que correspondeu a Rs. 393:142$800.

Para o transporte desta tonelagem, não obstante a deficiência do material rodante e de tração, foram organizados 640 trens com 7.847 vagões, sendo em média 12,26 vagões por trem.

A taxa de utilização dos vagões de mercadorias se elevou a 67,46 dificilmente obtida pelas estradas de ferro, o que vem demonstrando o máximo de aproveitamento do nosso material.

Esta Estrada apezar de mal aparelhada para um transporte tão vultoso, em consequência do pernicioso regime de arrendamento em que esteve e que mereceu a clarividente atenção do Exmo. Sr. Governador do Estado, Capitão Jurací Magalhães, não se sente em condições de grande atraso no transporte de mercadoria, como já ocorreu em anos anteriores, no regime de arrendamento, graças ás acertadas providências administrativas emanadas dessa Superintendência e da compreensão nítida do cumprimento de dever demonstrado por quase todos os funcionários ligados ao tráfego.

E' de notar, que embora nos mêses de julho a dezembro, atingisse a média permanente de cêrca de 400, o número de vagões pedidos pelos exportadores da zona para transporte de suas mercadorias diretamente de seus armazens, além de muitos milhares de volumes despachados nos barracões das estações — não houve nenhuma reclamação justificada de preferência de transportes dada pelos agentes, devido á facil verificação pelo registo dos referidos pedidos, criado no mês de agosto em todas as estações, controlado por esta chefia pelo registo geral existente no Escritório Central. Justo é que seja dito, não ter um só agente transgredido as determinações referentes ao aludido registo.

O serviço de comunicação entre as estações, vem sendo feito, em muitas délas, por intermédio de telefônios, sistema êste pouco preciso

e inadequado á garantia do nosso tráfego, tornando-se por isso, indispensavel a substituição dos mesmos aparelhos telegráficos, principalmente, para concessões de licenças aos trens que são imprescindiveis de registo.

Contando esta Estrada já consideravel movimento de transportes e suas linhas uma extensão de 288 quilômetros prèstes a elevar-se a mais de 300, urge que seja organizada, devidamente, a Inspetoria do Tráfego, que embóra existente, seu titular só exerce insuficientemente as funções da de movimento que foi supressa em novembro de 1934 e como tal, na verdade, considerado desde sua nomeação pela chefia desta Divisão e essa Superintendência, enquanto que os serviços propriamente do seu cargo são executados por esta Chefia e o Escrit.º Central.

Entre as providências de carater urgente no sentido de facilitar o tráfego e mesmo reduzir o custo por unidade de transporte, (sobretudo o de mercadoria) devemos fazer ressaltar a necessidade de se construir um triângulo na estação de "Catingas" e uma variante entre as estações de "Santo Antônio" e "Vargem Grande" onde está intercalada uma rampa de 3%.

Desde que disponhamos dêsses dois melhoramentos os trens de carga poderão trafegar entre Jequié e Catingas com o duplo da composição atual, prosseguindo até Jaguaquara com seis ou sete carros como acontece atualmente, em virtude da forte rampa que tem que vencer daí até Jaguaquara, ficando em Catingas o resto da composição.

As locomotivas assím, ao voltarem de Jaguaquara para tomar o resto da composição, economizarão o percurso indo apenas até Catingas e não mais a Jequié, como sucede até agora.

Economiza-se destarte tempo e reduz-se não só o custo do transporte como o seu percurso tambêm em cêrca de 82 quilômetros.

Em abono da construção da variante supra referida concorrem as mesmas vantagens enumeradas quanto á do triângulo de Catingas.

TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

ANO	PASSAGEIROS — QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe	Total
1932 . .	3.499.566	3.062.846	6.563.412
1933 . .	3.440.098	2.924.140	6.364.238
1934 . .	3.514.600	3.083.061	6.597.661
1935 . .	3.528.618	2.977.041	6.221.659
1936 . .	4.411.987	3.530.285	7.942.272

ANO	LUGARES OFERECIDOS		
	1.ª classe	2.ª classe	Total
1932 . .	7.028.693	5.407.840	12.436.532
1933 . .	7.207.236	6.227.800	13.435.036
1934 . .	7.712.923	5.877.560	13.590.488
1935 . .	7.927.806	5.490.220	13.417.426
1936 . .	8.228.808	5.292.320	13.521.128

ANO	TAXA DE UTILIZAÇÃO		
	1.ª classe	2.ª classe	Total
1932 . .	49,29	56,66	53,19
1933 . .	47,73	46,95	47,37
1934 . .	45,56	52,45	48,54
1935	43,24	50,87	46,36
1936 . .	53,61	66,70	58,73

TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES DE MERCADORIAS

ANO	Toneladas Quilômetros Transportadas	Toneladas Quilômetros Oferecidas	Coeficiente de Utilização
1932 . .	9.648 785	15.299.936	63,06
1933 . .	9.914.865	15.476.123	63,42
1934 . .	9.989.568	15.632.365	63,90
1935 . .	9.709.120	16.188.994	59,97
1936 . .	12.698.719	18.821.719	67,46

UNIDADES DE TRÁFEGO

ANO	Passageiros 1 PK = ½ TK de Mercadoria.	Bagagens e Encom. 1 TK = 4 TK de Mercad.	Animais	Mercadorias	TOTAL
1936	3.971.136	503.452	53.983	12.633.548	17.162.119
1935	3.110.829	457.080	40.948	9.599.982	13.208.839
1934	3.298.830	414.059	66.675	9.989.568	13.769.132
1933	3.041.818	372.154	104.002	9.775.079	13.291.053
1932	3.070.325	367.193	73.753	9.570.080	13.045.351

ANO	Receita	Despêsa	Saldo	Coeficiente de Tráfego
1932	3.732:646$242	3.250:183$600	482:462$642	87,00
1933	3.522:081$805	3.030:479$083	491:602$722	86,12
1934	4.066:467$234	3.161:014$740	905:452$494	77,73
1935	4.430:424$349	3.596:845$533	833:578$816	81,18
1936	5.675:982$310	4.043:030$064	1.632:952$246	71,23

ANO	Num. de Trens Kil. Remunerado	Ton.-Quilômetros Por trem Klm.	Produto de cada Unidade de Tráfego.	Despêsa de cada Unidade de Tráfego	Coeficiente de Tráfego
1932	191.687	68.550	0$285	$232	87,00
1933	193.886	68.550	0$263	$228	86,12
1934	191.816	71.780	0$295	$229	77,73
1935	183.949	71.800	0$335	$272	81,18
1936	202.368	84.806	0$330	$235	71,23

FREQUÊNCIA ANUAL

Feitas as substituições e operações tendo como dividendo o total das unidades de tráfego e como divisor a extensão média, temos para a nossa frequência anual 69.125 toneladas-quilêmetros.

TRANSPORTES

As locomotivas rebocaram 41.900.774 toneladas-quilômetros, sendo 16.324.688 de pêso util e 25.576.086 de pêso morto ou 38,97 do primeiro e 61,03 do segundo, assim discriminadas:

PÊSO UTIL

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS QUILÔMETROS
Passageiros	555.959
Bagagens	49.495
Encomendas	76.368
Animais	53.983
Mercadorias	12.698.719
Lenha	1.519.736
Dormentes	396.800
Lastro, trilhos etc	973.628
Soma	16.324.688

PÊSO MORTO

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS QUILÔMETROS
Carros para passageiros	4.459.352
" Chefes, Correio, Bagagem	2.761.087
Vagões para mercadorias	15.231.814
" " lenha, lastro, etc.	1.585.534
" " animais	1.324.797
Carros especiais	213.502
Soma	25.576.086

Para êstes transportes foram oferecidas 57.899.260 toneladas-quilômetros de reboque, sendo aproveitadas 41.900.771 toneladas-quilômetros em todos os serviços ou sejam 72,36 taxa de aproveitamento geral sem levar em consideração os "tenders".

Para os serviços de trens de carga foram oferecidas 26.222.039 toneladas-quilômetros de reboque e aproveitadas 27.930.533, ou sejam 106,51 a taxa de utilização.

O excesso da capacidade nos trens de carga foi verificado com os trens descendentes da estação de "S. Antônio" a de "Nazaré", onde toda a carga foi rebocada já com os trens lotados, por se tratar de trècho de pouco esfôrço de tração empregado pelas locomotivas.

O quadro seguinte nos mostra primeiro a capacidade de reboque oferecida por locomotiva, em todos os serviços, e segundo a capacidade de reboque das locomotivas para o serviço de trens de carga.

LOCOS	EM TODO SERVIÇO			NO SERVIÇO DE CARGA	
	Média de Capacidade de Reboque	Percurso	Capacidade Oferecida em todos os Trens	Percurso	Capacidade Oferecida aos Trens de Carga
13	282	859	242.238	535	150.870
14	155	920	142.600	588	91.140
15	188	12.075	12.270.100	4.119	774.372
16	169	15.112	2.553.928	3.328	562.432
19	188	10.675	2.006.900	4.031	757.828
20	188	10.915	2.052.020	4.219	793.172
21	242	23.325	5.644.650	6.925	1.675.850
22	242	16.864	4.081.088	16.325	3.950.650
23	319	10.192	3.251.248	10.192	3.251.248
24	319	19.605	6.253.995	19.569	6.242.511
25	263	28.127	7.397.401	132	34.716
26	263	18.502	4.866.026	28	7.364
27	263	26.532	6.977.917	—	—
28	263	6.270	1.649.010	5.589	1.469.907
29	263	24.090	6.335.670	23.553	6.194.439
30	170	12.791	2.174.470	1.562	265.540
			57.899.260		26.222.039

OCORRÊNCIAS DIVERSAS

ACIDENTES:

Foram registados durante o ano 144 descarrilamentos em 169 veículos, sendo 21 locomotivas, 48 "tenders" e 100 carros e vagões ou 1,17 veículo por descarrilamento. Dos vagões descarrilados 11 tom-

baram e dêstes, 3 ficaram esfacelados, sendo todos outros descarrilamentos de pequena monta, não tendo a lamentar ferimentos graves para funcionários ou particulares. Temos a mencionar entretanto, a morte do guarda-freios Manoel Teodoro, que no dia 2 de máio, viajando no F. C. 122, na altura do quilômetro 144, ao passar do carro "breack" para o carro M 508 caiu entre os mesmos, fraturando o crâneo.

Dada a falta de fechamento da nossa linha, já em relatórios de anos anteriores, tratado, foram pagas indenizações por morte de dois animais pegados por locomotivas, trazendo essa situação alêm de aumento ás nossas despêsas, graves riscos ao tráfego.

Foram pagas tambêm as de 3:672$800 por avarias em mercadorias transportadas motivadas por estragos pelo tombamento de 3 carros no mês de fevereiro e avaria por agua devido á copiosas chuvas.

PENALIDADES:

Foram impostas 69 penalidades, sendo 14 suspensões com 418 dias, 53 multas, no total de 122 dias e duas demissões.

LICENÇAS:

Foram concedidas 42 licenças com o total de 2.048 dias assím discriminadas: 34 com 1.629 dias por motivo de moléstia, 3 com 85 dias por acidentes e 5 com 344 dias por interesse particular. Além destas acham-se fóra do serviço, licenciados, 3 funcionários, mutilados por efeito de acidente no trabalho, dois em serviço de manobras e um em serviço de carga.

Cumprindo o dever de reconhecimento, consignamos nêste relatório o pezar desta chefia pelo falecimento do companheiro Álvaro Pereira, dedicado e zeloso chefe do escritório desta Divisão e um dos bons funcionários desta Estrada, bem assim os do guarda-freios Argemiro Ribeiro e servente José Marcelino dos Santos.

MUDANÇA DE CHEFIA:

Em virtude do afastamento do chefe efetivo desta Divisão o Eng. Manoel Coelho Borges, designado por portaria do Exmo. Sr. Dr. Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas do Estado para dirigir os trabalhos da Construção do Prolongamento da Estrada a S. Roque, foi o mesmo substituido interinamente pelo Engr. Durval Neves da Rocha, chefe efetivo da Via-Permanente, por designação do Sr. Eng. Superintendente em circular de 18 de junho, o qual deixou a chefia em 8 de setembro por te-la reassumido o seu titular efetivo. Mais uma vez afastou-se o Engr. Manoel Coelho Borges para continuar a dirigir os serviços de S. Roque, sendo substituido

por designação do Sr. Engr. Superintendente em circular de 1.° de outubro pelo Engr. João de Carvalho Góis, chefe efetivo da 3.ª Divisão.

PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES:

Verificada a vaga do cargo de chefe do Escritório Central desta Divisão pelo falecimento do seu titular Álvaro Pereira, foi, por portaria do Exmo. Sr. Dr. Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas datada de 4 de dezembro, promovido a êsse cargo o 1.° escriturário desta Divisão sr. Nestor Ribeiro Soares, sendo, por êste fato, também promovidos o 2.° escriturário Gilberto Aderbal do Lago ao cargo de 1.° escriturário, vago pela promoção do primeiro; o 3.° escriturário, Ernesto José da Silva ao de 2.° escriturário; nomeado para ocupar a vaga de 3.° escriturário, aberta com as promoções acima, o sr. Valter Borba Pinto.

RECEITA

A renda da Estrada, sem levar em conta a renda fictícia proveniente dos transportes da mesma, foi 5.675:982$370 que comparada com a do exercício anterior que foi de 4.430:424$349, temos uma diferença para mais no ano relatado de 1.245:558$021 ou sejam 28,11%. Dêste total foi renda propriamente do Tráfego..... 5.648:645$350 e 27:337$020, accessória e eventual.

Contribuiram para esta receita as seguintes verbas:

Verbas	Importância	Percentagem
Passageiros	596:126$400	10,51%
Bagagens	40:950$900	0,72%
Encomendas	80:059$800	1,41%
Animais	9:570$900	0,16%
Mercadorias	3.817:357$900	67,27%
Carga e descarga . . .	140:003$700	2,46%
Trens e veículos especiais	12:343$300	0,21%
Telegramas	61:379$250	1,08%
Armazenagens	661$500	0,01%
Rendas diversas	5:617$200	0,09%
Taxa adicional 10% . . .	479:288$500	8,45%
Ad-valorem	405:286$000	7,15%
Eventuais	26:878$720	0,47%
Accessória	458$300	0,01%
Soma	5.675:982$370	100,00%

Acrescendo-se ás diversas verbas as taxas adicionais de 10% e "ad-valorem", o quadro anterior modifica-se para a seguinte fórma:

Verbas	Taxa	Adicional
Passageiros	596:126$400	64:702$100
Excesso bagagem	40:950$900	4:553$100
Encomendas	80:059$800	9:067$900
Animais	9:570$900	1:016$900
Mercadorias	3.817:357$900	383:957$900
Carga e descarga	140:003$700	14:110$400
Trens e veí. especiais . .	12:343$300	1:235$900
Telegramas.	61:379$250	.....
Armazenagens.	661$500	74$200
Rendas diversas	5:617$200	570$100
Accessória	458$300	.....
Eventual	26:878$720	.....
Soma	4.791:407$870	479:288$500

Verbas	Ad-valorem	Total	Percentage sobre a renda total
Passageiros . . .	.....	660:828$500	11,65%
Excesso bagagem. .	3:134$400	48:638$400	0,85%
Encomendas . . .	8:010$900	97:138$600	1,72%
Animais	997$900	11:585$700	0,20%
Mercadorias . . .	393:142$800	4.594:458$600	80,98%
Carga e descarga. .	.....	154:114$100	2,72%
Trens e veí. especiais	.....	13:579$200	0,23%
Telegramas . . .	.....	61:379$250	1,08%
Armazenagens . .	.....	735$700	0,01%
Rendas diversas . .	.....	6:187$300	0,10%
Accessória . . .	.....	458$300	0,01%
Eventual	.....	26:878$720	0,45%
Soma. . .	405:286$000	5.675:982$370	100,00%

Da comparação das diversas verbas do ano relatado com o ano anterior resultam as seguintes diferenças:

Verbas	a mais	a menos
Passageiros	116:227$900	.....
Bagagens	17:482$700	.....
Encomendas	15:396$700	.....
Animais	.....	25$400
Mercadorias	586:430$100	.....
Carga e descarga.	21:319$500	.....
Trens e veículos especiais . .	3:048$700	.....
Telegramas	12:906$800	.....
Armazenagens	135$200	.....
Rendas diversas	2:635$400	.....
Adicionais	77 038$800	.....
Ad-valorem	405:286$000	.....
Eventuais.	.....	7:216$399
Accessória.	.....	5:108$080

Modifica-se o quadro anterior fazendo-se a distribuição das taxas de adicionais de 10% e "ad-valorem" no seguinte:

Verbas	a mais	a menos
Passageiros	128:821$000	.....
Bagagens.	22:197$100	.....
Encomendas	25:040$400	.....
Animais	965$600	.....
Mercadorias	1.038:006$800	.....
Carga e descarga	23:561$400	.....
Trens e veículos especiais . .	3:296$000	.....
Telegramas	12:906$800	.....
Armazenagens	148$100	.....
Rendas diversas.	3:205$500	.....
Eventuais	.....	7:216$399
Accessória	.....	5:108$080

ARRECADAÇÃO E RECEITA POR ESTAÇÃO

ESTAÇÕES	Arrecadação	Receita
Nazaré . . .	3.173:243$900	1.719:375$750
Onha	3:181$600	2:092$600
Rio Fundo. . .	22:701$600	26:702$150
Taitinga . . .	5:159$500	6:268$550
Santo Antônio .	286:355$200	190:251$900
Santâna . . .	11:472$000	10:952$800
Vargem Grande .	22:792$100	25:054$050
São Miguel . .	37:999$900	48:097$450
Engr. Pontes . .	4:016$800	4:322$350
Lage	49:626$300	57:778$200
Mutuípe . . .	65:929$800	100:708$800
Jequiriçá . . .	44:654$800	74:507$300
Areia	50:868$100	116:033$650
Genipapo . . .	12:796$000	10:977$250
Engr. Franca . .	9:610$800	12:843$850
José Marcelino. .	135:102$400	275:283$900
Engr. Átila . .	3:636$900	3:796$850
Itaquara . . .	90:665$400	180:788$950
Jaguaquara . .	171:804$400	496:815$850
Casca . . .	11:606$000	28:915$900
Catingas . . .	753$600	725$700
Baixão . . .	31:036$800	78:508$700
Jequié . . .	1.231:562$700	1.818:436$800
Corta Mão . .	6:323$500	7:555$000
São Francisco . .	3:157$800	2:997$400
Amargosa . .	196:673$800	348:853$650
TOTAL . .	5.682:731$700	5.648:645$350

COEFICENTE DE TRÁFEGO

Sendo a despêsa total de Custeio 4.043:030$064 e a renda 5.675:982$370 é o coeficiente de tráfego no ano relatado 71,23 contra 81,18 do exercício anterior.

O quadro seguinte nos dá a receita e a despêsa por quilômetro no último decênio:

ANO	Extensão Média em klm.	Receita quilométrica	Despêsa quilométrica	Saldo quilométrico	Coeficiente de Tráfego
1926	221,662	11:402$534	12:384$424	981$890	108,61%
1927	241,062	16:581$599	13:187$188	3:394$411	79,52%
1928	286,400	16:908$668	12:783$777	4:124$891	75,60%
1929	286,400	14:408$879	12:011$289	2:397$590	83,36%
1930	286,400	13:323$973	11:861$919	1:462$054	89,02%
1931	286,400	12:230$785	12:354$069	123$284	101,00%
1932	286,400	13:051$210	11:364$278	1:683$932	87,07%
1933	286,400	12:314$971	10:606$570	1:708$401	86,12%
1934	286,400	14:198$558	11:043$965	3:163$473	77,78%
1935	286,400	15:469$358	12:558$818	1:506$107	81,18%
1936	286,400	19:818$374	14:116$725	5:701$649	71,23%

DESPÊSA

Despendeu esta Divisão no ano de 1936, 835:560$915 ou sejam 105:875$264 a mais que o ano antecedente ou 14,50%, aumento êste justificado pela necessidade de maior número de funcionários admitidos em caráter provisório, de retribuição de horas extraordinárias, aquisição de encerados para aproveitamento de vagões de lastro e lenha, no transporte de mercadorias e sobretudo pessoal contratado para a carga e descarga que, dado o aumento sensivel do transporte elevou essa despêsa a 50,83% da do ano anterior, verificando-se ainda, por exigência do aumento do transporte

maior despêsa em iluminação, talões, impressos, livros e bilhetes, positivado como abaixo se vê:

Discriminação	1935	1936	Diferença para mais
Pessoal provisório . .	.....	26:413$800	26:413$800
Retribuição serv. extra.	.....	29:706$600	29:706$600
Encerados	.....	14:822$678	14:822$678
Carga e descarga . .	46:988$820	70:776$800	23:787$980
Iluminação-material .	7:263$531	9:460$540	2:197$009
Talões, livros, imp. etc.	25:954$023	38:575$744	12:621$721
Soma . . .	80:206$374	189:756$162	109:549$788

A despêsa foi distribuida da maneira seguinte:

Discriminação	Importância
Pessoal inclusive carga e descarga	723:972$990
Material	81:861$645
Despêsas diversas	29:726$280
Soma	835:560$915

Despêsa discriminada pelas diversas secções:

Chefia e Escritório Central	53:318$515
Movimento	181:478$833
Estações	481:103$061
Telégrafo	102:890$326
Despêsas gerais	16:770$180
Soma	835:560$915

A verba "PESSOAL" se discrimina do seguinte modo:

Pessoal do Quadro	616:635$100
Carga e descarga	70:776$800
Serviço extraordinário	29:706$600
Diárias de substituições	1:860$000
Serviços de outras Divisões	4:994$490
Soma	723:972$990

A discriminação da verba "PESSOAL" foi a seguinte:

Chefia e Escritório Central	51:860$900
Movimento	153:113$000
Estações	429:244$290
Telégrafo.	89:754$800
Soma	723:972$990

A despêsa "MATERIAL" foi assim discriminada:

Chefia e Escritório Central	1:427$615
Movimento	24:439$733
Estações	43:772$971
Telégrafo	12:221$326
Soma	81:861$645

As "DESPÊSAS DIVERSAS" foram distribuidas pelas seguintes secções:

Chefia e Escritório Central	30$000
Movimento	4:184$500
Estações	14:196$820
Telégrafo	196$500
Despêsas gerais	10:522$460
Soma	29:726$280

Justificam-se as "DESPÊSAS GERAIS" pelos seguintes pagamentos feitos:

Indenização de 2 animais mortos pelas locomotivas	350$000
Idem por avarias de mercadorias . .	3:672$800
Hospitalização, tratamentos e medicação por acidentes	4:955$400
Funerais de acidentados	634$400
Fornecimento de agua	720$000
Aforamentos de terrenos	189$860
Soma	10:522$460

COMPARAÇÃO DAS DESPÊSAS DIVERSAS COM O ANO ANTERIOR

DISCRIMINAÇÃO	1935	1936	DIFERENÇAS
Pessoal do Quadro .	603:861$418	592:081$300	— 11:780$118
Pessoal provisório e serviço extraord. .	———	56:120$400	+ 56:120$400
Carga e descarga .	46:988$820	70:776$800	+ 23:787$980
Divisões	5:238$930	4:994$490	— 244$440
Material . . .	50:767$264	81:861$645	+ 31:094$318
Despêsas diversas .	22:829$219	29:726$280	+ 6:897$061
Soma . . .	729:685$651	835:560$915	+ 105:875$264

A verba "PESSOAL" excedeu da orçada que foi de 645:480$000, 78:492$990, justificando êste acréscimo o sensivel aumento dos transportes, que somente em carga e descarga cresceu em 23:787$780 da do ano anterior, verba esta que não tem sido prevista em orçamentos e que no ano relatado se elevou a 70:776$800, além de dez-guarda-freios provisórios e vários serventes nas estações do interior com os quais se dispendeu 26:413$800, devendo-se notar ainda que por efeito de leis, dispenderam-se 29:706$600 de pagamento de serviços e horas extraordinárias e concedidos 15 dias de férias a 143 funcionários na importância de 14:153$500, que, por força do serviço foram substituidos por outros em caràter provisório.

Foram, tambêm, concedidas 37 licenças, sendo 25 com 2|3 dos vencimentos e 12 com os vencimentos integrais, dentre êsses vários acidentados que se conservam ainda fora do serviço por estarem com a capacidade de trabalho grandemente diminuida.

DESPÊSA DO TRÁFEGO NO ÚLTIMO QUINQUÊNIO

ESPECIFICAÇÕES	1932	1933	1934	1935	1936
Pessoal inclusivé carga e descarga	615:373$203	573:427$324	540:082$047	656:089$168	723:972$990
Material	59:365$212	56:810$184	52:354$943	50:767$264	81:861$645
Despêsas diversas	21:825$383	22:449$423	21:357$354	22:829$219	29:726$280
Soma	696:095$769	652:686$931	614:262$373	729:685$651	835:560$915
Percentagem sobre a receita total	18,64	18,53	15,10	16,46	14,72
Percentagem sobre a despêsa total	21,38	21,52	19,53	20,28	20,66

MOVIMENTO

Foram organizados durante o ano 2.099 trens que percorreram 236.854 quilômetros, contra 1.859 com o percurso de 219.728 quilômetros do ano anterior. Dos trens que circularam no ano relatado, 1.617 com o percurso de 202.368 quilômetros foram em serviço retribuido e 482 com o percurso de 34.486 quilômeros foram em serviço da Estrada sendo de 85,40% a taxa de utilização dos percursos das locomotivas no serviço retribiudo e 14,60% no serviço próprio contra 83,71% para os primeiros e 16,29o|o para os segundos no exercício pasado.

DOS TRENS REMUNERADOS

314	com o percurso de	81.954	ou 40,50%	—	regulares passageiros
35	" " " "	1.507	" 0,75%	—	especiais
628	" " " "	18.212		—	mixtos
640	" " " "	100.695	" 49,76%	—	facultativos carga
1.617		202.368	100,00%		

DONS TRENS DE SERVIÇO

159	com o percurso de	15.903	—	lenha
270	" " " "	14.446	—	lastro
25	" " " "	957	—	pagamento
1	" " " "	118	—	socôrro
8	" " " "	1.791	—	inspeção
6	" " " "	536	—	trilhos e dormentes
13	" " " "	735	—	lavagem de carros
482		34.486		

Trafegaram em média diária 5,75 trens com o percurso de . . . 648,915 ou 121.519 para o percurso médio de cada trem.

A média diária dos trens remunerados foi de 4,43 com o percurso de 554,432 ou 125,153 para o percurso médio de cada trem. A dos não retribuidos foi de 1,32 com o percurso de 94,482 ou . . . 71,577 para cada trem.

Reduzida á extensão média 286,221 — circularam em todos os serviços 827 trens ou sejam 2,26 por dia, sendo 707 em serviço retribuido e 120 no da Estrada ou respectivamente 2,93 e 0,32 por dia.

ESPECIFICAÇÃO	1935		1936	
	Num.	Per.	Num.	Per.
Trens remunerados	1.444	183.949	1.617	202.368
Trens não remunerados . .	415	35.779	482	34.486
Média diária de todos trens	5,09	601,994	5,75	648,915
Percurso médio dos trens em geral	—	112,732	—	112,841
Média diária dos trens remunerados	3,95	503,965	4,43	554,432
Média diária dos trens não remunerados	1,13	98,024	1,32	94,482
Trens reduzidos á extensão média em todo o serviço . .	7,67	—	8,27	—
Trens reduzidos á extensão média no serv. remunerado	642	—	707	—
Trens reduzidos á extensão média no serv. não remunerado	125	—	120	—
Percentagem dos trens remunerados	83,71	—	85,43	—
Percentagem dos trens não remunerados	16,29	—	14,57	—

Dos 314 trens de passageiros chegaram ás estações terminais no horário 157 e fóra do horário 157 ou 50% para os certos e 50% para os atrazados Dos certos, 95 foram ascendentes e 62 descendentes; dos atrazados, 63 foram ascendentes e 94 descendentes.

O quadro seguinte mostra os atrazos durante o ano discriminadamente.

MÊSES	CERTOS			ATRAZADOS			Total Geral	TEMPO DO ATRAZO (Minutos)
	P 1	P 2	Total	P 1	P 2	Total		
Janeiro	11	7	18	2	7	9	27	8-21-12-8-28-2,23-18-8-23.
Fevereiro	8	5	13	5	7	12	25	58-8-18-8-23-22,50-15,2-2,23-1,22-1,13-13-1,19.
Março	7	3	10	6	10	16	26	13-1,18-15-53-1,28-1,28-2-23-13-1,10-8-1,58-2,3-1,23-1,18-13.
Abril	10	9	19	3	4	7	26	13-1,13-1,19-33-18-1,13-11.
Máio	5	4	9	8	9	17	26	2,1-16-1,8-58-13-11-1,18-18-2,13-58-58-1,8-8-55-1,28-1,28-18.
Junho	7	1	8	6	12	18	26	26-1,32-20-8-1,18-18-8-21-1,58-21-6,21-30-1,3-1,2-2,27-1,22-3,21-38.
Julho	6	3	9	7	11	18	27	26-58-23-1,8-55-18-1,13-1,34-2,2-18-6-1,13-29-6-3,23-3,2-1,1-14.
Agosto	3	3	6	10	10	20	26	5,7-41-25-1,58-1,3-1,3-3,9-1,22-2,8-7-18-1,23-16-2,8-4,28-1,23-2-48-1,56-7,18.
Setembro	7	7	14	6	6	12	26	53-1,23-8-15-1,3-1,3-2,23-5-4,25-55-8-9.
Outubro	9	3	12	5	10	15	27	4,3-1,28-1,3-30-1,38-13-33-8-23-8-13-28-56-8-5.
Novembro . . .	11	6	17	2	6	8	25	13-8-8-33-8-1,18-38-13.
Dezembro . . .	11	11	22	3	2	5	27	3,3-18-5-18-18.
Soma	95	62	157	63	94	157	314	

DISTRIBUIÇÃO EM MÉDIA, DA DESPÊSA TOTAL PELAS DIVERSAS ESPÉCIES DE TRENS COMPARADA COM O ANO DE 1935

ESPECIFICAÇÃO	1935	1936
Passageiros e especiais .	1.353:198$145	1.424:655$409
Mixtos	297:162$825	310:873$635
Cargas	1.360:100$310	1.718:834$862
Lenha	264:375$719	271:459$663
Lastro	276:563$329	246:589$092
Trilhos e dormentes . .	60:254$289	9:149$365
Outros serviços . . .	34:591$035	61:468$038
Soma	3.596:845$553	4.043:030$064

Êstes trens se compuzeram de 17.850 carros e vagões com o percurso de 1.956.405 quilômetros contra 16.318 com o percurso de 1.807.467 quilômetros do ano anterior. Dêstes veículos 12.923 com o percurso de 1.694.329 foram utilizados em serviço retribuido e 4.927 com o percurso de 262.070 no serviço da Estrada.

Trafegaram carregados em todos os serviços 13.980 carros e vagões com o percurso de 1.673.402 e vazios 3.870 com o percurso de 283.003 quilômetros. Dos retribuidos circularam carregados... 11.271 c/ o percurso de 1.512.112 quilômetros e vazios 1.652 com o percurso de 182.217 quilômetros. Dos não retribuidos trafegaram 2.709 com o percurso de 161.290 quilômetros carregados e 2.218 com o percurso de 100 786 vazios.

RELAÇÃO POR CENTO DOS CARROS CARREGADOS E VAZIOS, RETRIBUIDOS E NÃO RETRIBUIDOS, NO ÚLTIMO TRIÊNIO

ESPECIFICAÇÃO	CARROS E VAGÕES					
	NÚMERO			QUILÔMETROS		
	1934	1935	1936	1934	1935	1936
Serv. retribuido	68,36	72,44	72,40	82,39	82,39	85,43
Serv. da Estrada	31,64	27,56	27,60	17,61	17,61	41,57
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Carreg. em todos os serviços	78,27	79,45	78,33	85,63	86,14	85,53
Vazios em todos os serviços	21,73	20,55	21,67	14,37	13,86	14,47
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Retrib. — carreg.°	88,81	87,80	87,22	90,99	90,58	89,24
Retrib. — vazios.	11,19	12,20	12,78	9,01	9,42	10,76
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Não retribuidos carregados	55,55	57,49	54,99	60,54	63,30	61,55
Não retribuidos vazios	44,45	42,51	45,01	39,46	36,70	38,45
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Em média circularam diariamente 48,90 carros e vagões com o percurso de 5.360 quilômetros sendo o percurso médio diário de veículos 109k 612. Reduzidos á extensão média trafegaram 6.835 carros e vagões sendo 5.919 em serviço retribuído e 915 em serviço da Estrada ou sejam 18,72 por dia reduzidos á extensão média, dos quais 16,21 foram em serviço retribuído e 2.50 em serviço da Estrada.

TRANSPORTE

PASSAGEIROS

Viajaram 99.133 passageiros a qualquer distância e 7.942.272 passageiros quilômetros ou sejam 9.472 passageiros simples e..... 1.720.613 passageiros quilômetros a mais que o ano anterior, isto é, 10,56% respectivamente.

Dêstes passageiros viajaram pagando, 95.681 com o percurso de 7.539.102 e por conta da Estrada 3.452 com o percurso de... 403.170 ou sejam 96,51% e 3,49% para os passageiros simples e 94,92% e 5,08% para os passageiros quilômetros.

Dos que pagaram, viajaram por conta própria 93.652 com o percurso de 7.181.973, por conta do Governo Estadual 1.482 com o percurso de 248.647 e por conta do Federal 547, com o percurso de 108.482 quilômetros.

Dos passageiros que viajaram por conta própria compraram bilhetes nas estações 90.603 com o percurso de 7.025.482 quilômetros e nos trens 3.049 com o percurso de 156.491 quilômetros.

Viajaram em 1.ª classe 46.986 passageiros com o percurso de 4.411.987 quilômetros e em 2.ª classe 52.147 com o percurso de 3.530.285 quilômetros.

PASSAGEIROS REDUZIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA

Passageiros em geral	27.748
" que pagaram em geral	26.340
" por conta própria	25.092
" " " do Governo do Estado . . .	868
" " " " " Federal	379
" " " da Estrada	1.408
" de 1.ª classe	15.414
" " 2.ª "	12.334
" que compraram bilhetes nas estações . .	24.545
" " " " nos trens . .	546

Para transportar êstes passageiros foram organizados 314 trens regulares com o percurso de 81.954 quilômetros, 35 especiais com o percurso de 1.507 quilômetros, 628 mixtos com o percurso de 18.212 quilômetros, sendo em média de 17$069,7 o custo do trem quilômetro, temos para as despêsas com êstes 1.580:092$226.

Para êste cálculo só levamos em conta 50% do percurso dos trens mixtos, sendo a outra metade computada para os trens de carga. A receita dos trens de passageiros inclusivè os transportes acessórios dos mesmos (bagagens, encomendas e animais) foi de 831:770$400 dan-

do um "deficit" de 748:321$820 sendo de 52,64% a percentagem da receita sobre a despêsa.

Foram oferecidos para os passageiros quilômetros de 1.ª classe 8.228.800 logares quilômetros e para os de 2.ª classe 5.292.320. Os primeiros utilizaram 4.411.987 e os segundos 3.530.285 lugares quilômetros, dando a taxa de utilização de 53,61% para os de 1.ª classe e 66,70% para os de 2.ª classe ou 58,73% para as duas.

O pêso morto dos carros de passageiros elevou-se a 4.459.352 toneladas quilômetros e o pêso dos passageiros transportados foi de 555.959 toneladas quilômetros (70 quilos por passageiro) ou sejam 11,09% de pêso util e 88,91% de pêso morto.

Para cada passageiro (70 quilos) correspondeu 902 quilos de pêso morto.

Os passageiros de 1.ª classe tiveram um percurso médio de... 93^{k},900 e os de 2.ª 67^{k},698. Cada passageiro de 1.ª contribuíu, em média, 9$754 e os de 2.ª 4$144. O passageiro quilômetro de 1.ª classe $103 e o de 2.ª $061.

BAGAGEM

Foram transportados durante o ano, 14.331 volumes com 446.475 toneladas simples e 49.495.225 toneladas quilômetros, sendo 151.215 toneladas simples e 18.282.283 em serviço gratis e 295.260 toneladas simples e 31.212.942 toneladas quilômetros retribuído.

O serviço retribuído produziu 48:638$400 ou 1$558 para o preço de tonelada quilômetro.

BAGAGEM TRANSPORTADA NO ÚLTIMO QUINQUÊNIO

DISCRIMINAÇÃO	1932	1933	1934	1935	1936
Número de volumes . . .	20.158	20.821	17.902	16.993	14.331
Toneladas simples	218.518	191.511	194.639	183.165	295.260
Toneladas simples gratis . .	383.079	372.757	356.109	351.328	151.215
Toneladas quilômetros remunerada	15.823.024	12.894.746	15.957.080	17.907.324	31.212.942
Toneladas quilômetro gratis .	27.805.759	25.065.952	36.049.106	40.579.410	18.282.283
Percurso médio	72,521	67,264	94,420	109,400	110,857
Produto	25:405$400	26:975$200	25:045$300	23:468$000	48:638$400

ENCOMENDAS

Foram transportados 37.655 volumes com 998. 829 toneladas com 76.368.063 toneladas quilômetros que produziram 97:138$600 ou 1$271 para o prêço de tonelada quilômetro.

O percurso médio foi de 76.457.

ENCOMENDAS TRANSPORTADAS NO ÚLTIMO QUINQUÊNIO

DISCRIMINAÇÃO	1932	1933	1934	1935	1936
N. de volumes	29.442	29.544	28.972	31.225	37.655
Ton. simples	629.400	634.497	651.139	765.979	998.829
Ton. quilômetros	48 169.644	55.077.746	51.508.701	55 850.507	76.368.063
Produto	62:558$500	62:457$000	58:614$600	64:663$100	97:138$600
Percurso médio	78,121	86,805	79,110	72,900	76,457

ANIMAIS

Foram transportados 1.687 animais a qualquer distância com o percurso de 168.058 quilômetros, 397.600 toneladas simples e... 40.940.300 toneladas quilômetros que produziram 11:585$700, assim discriminadas:

CLASSE	Num.	Pêso	Perc.	Ton. quilm.
1.ª classe	426	170.400	46.919	18.767.600
2.ª "	507	151.800	50.294	15.088.200
3.ª "	754	75.400	70.845	7.084.500
Soma	1.687	397.600	168.058	40.940.300

MOVIMENTO DO TRANSPORTE DE ANIMAIS NO ÚLTIMO QUINQUÊNIO

DESIGNAÇÃO	1932	1933	1934	1935	1936
Número de animais	1.680	2.096	1.870	1.645	1.68[illegible]
Animais quilôm .	230.945	307.902	227.786	181.529	168.05[illegible]
Ton. quilômetros .	73.753.700	102.002.200	66.675.000	40.948.000	40.940.30[illegible]
Percurso médio .	137,000	147,000	121,000	110,000	102,96[illegible]

TELÉGRAFO

Foram transmitidos 37.816 telegramas com 582.058 palavras que produziram 61:379$250 e 57.631 com 1.018.846 palavras em serviço da Estrada. Cada telegrama remunerado teve, em média, ... 15,39 palavras e 1$633 em produto médio.

COMPARAÇÃO COM O ANO ANTERIOR

DISCRIMINAÇÃO	1935	1936
N.º de telegramas retribuidos.	30.214	37.816
N.º de palavras retribuidas . .	457.882	582.058
Média por palavra	15,15	15,39
Produto	48:472$450	61:397$250
Produto médio de telegrama . .	1$604	1$633

EM SERVIÇO DA ESTRADA

DISCRIMINAÇÃO	1935	1936
N.º de telegramas	71.187	57.631
N.º de palavras	1.534.120	1.018.846
Média por palavra	21,55	17,67

MERCADORIAS

Foram transportados 1.405 486 volumes com 75.155 toneladas simples e 12.698.719 toneladas quilômetros, sendo 1.330.396 volumes com o pêso de 74.552 toneladas simples e 12.633.548 toneladas quilômetros, de serviço retribuído e 74.590 volumes com 602 toneladas simples e 65.170 toneladas quilômetros em serviço da Estrada. Além dêstes transportes foram efeituados mais 1.519.736 toneladas quilômetros de lenha 396.800 de dormentes e 973.628 de lastro, trilhos etc.

O percurso médio das mercadorias foi de 168.967 e o prêço da tonelada quilômetro foi de $375.

Para o transporte de mercadorias foram organizados 640 trens com o percurso de 100.695 quilômetros. Êstes trens se compuzeram de 7.847 vagões inclusivè os carros chefes com o percurso de 1.018.030 quilômetros, sendo 6.204 com o percurso de 839.823 quilômetros carregados e 1.643 com o percurso de 178.207 vazios.

Foram oferecidas para êstes transportes 18.821.710 toneladas-quilômetros e utilizadas 12.698.719 toneladas-quilômetros que nos dão a taxa de utilização de 67,46%, a maior adquirida até hoje pela Estrada.

As mercadorias que mais avultaram nos transportes, foram Café, Cacau e Fumo, conforme se vê no quadro seguinte, comparadas com as transportadas no ano anterior.

Designação	Volumes	1935		Produto
		Ton. sim.	Ton. klm.	
Café	265.400	16.139	2.314.618	877:150$188
Cacau	117.696	7.180	1.809.456	620:643$560
Fumo	137.023	9.033	772.015	342:774$660
				1.840:568$408

Designação	Volumes	1936		Produto
		Ton. sim.	Ton. klm.	
Café	358.292	21.719	3.418.404	1.385:177$600
Cacau	152.893	9.317	2.376.478	893:869$500
Fumo	91.240	6.346	460.945	238:572$000
				2.517:619$100

Como se vê do quadro anterior, o Café e o Cacau tiveram um aumento de 1.103.786 e 567.022 toneladas quilômetros respectivamente, não acontecendo o mesmo com o Fumo que soffreu o decréscimo de 312.070 toneladas quilômetros.

Êsses tres produtos concorreram com 44,57% da renda total do tráfego e 53,01% da renda de mercadorias, sendo digno também de

menção o produto de farinha de mandioca, que no ano relatado subiu a uma cifra ainda não alcançada em anos anteriores, não conseguindo grande renda dada sua baixa tarifa, conseguindo, entretanto, o 4.° lugar dos produtos transportados, enquanto que quantidade de volumes e pêso excederam aos de fumo como se vê: volumes 133.961, toneladas simples 6.945, toneladas quilômetros 982.107, renda 171:016$300.

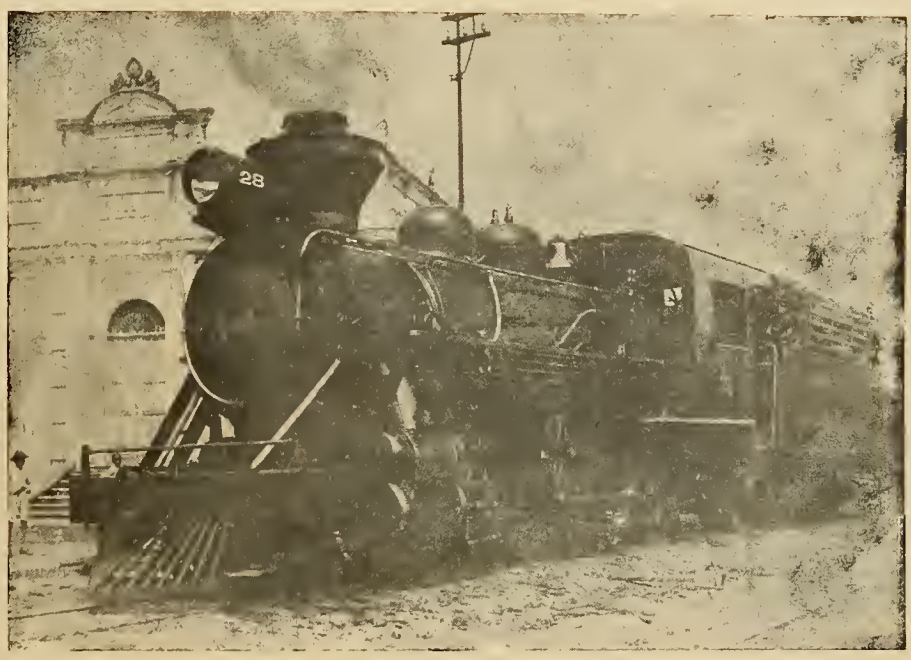
O quadro seguinte nos dá a percentagem dessas quatro mercadorias:

Designação	Renda total do tráfego	Renda de mercadorias
Café	24,52%	29,17%
Cacau	15,83%	18,82%
Fumo	4,22%	5,02%
Soma	44,57%	53,01%
Farinha	3,02%	3,60%
Soma	47,59%	56,61%

O quadro a seguir nos dá o produto por tonelada quilômetro, o número de volumes e toneladas reduzidas á extensão média e o percurso médio dêsses produtos:

Designação	Volumes	Produto T. klm.	Ton. reduz. a extensão média	Percurso médio
Café	358.292	$405	11$943	157,392
Cacau	152.893	$376	8$302	255,069
Fumo	91.240	$517	1$610	72,635
Farinha	133.961	$174	3$431	141,412

3.ª DIVISÃO



LOCOMOTIVA N. 28

REPARO GERAL

Iniciado em abril e concluido em novembro de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	25:315$200
Material	18:988$710
Material p/restauração	17:790$034
	62:093$944

CARRO M N. 514

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em setembro e concluida em novembro de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	1:941$100
Material	5:480$400
	7:421$500

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE'

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

(Eng. João de Carvalho Góis)

DESPÊSA

O aumento da despêsa em 1936 é decorrente da intensidade do tráfego, que nos forçou a maior consumo de material e mã de obra para atender ás necessidades do serviço do transporte, que, felizmente, não sofreu embaraços por parte da Locomoção, não obstante o nosso resumido número de locomotivas e carros.

DESPÊSA POR VERBA

Discriminação	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
Ch. Locomoção . .	24:185$000	—	—	24:185$000
Escr. Central	22:841$400	2:293$700	500$000	25:635$100
Oficínas	502:081$861	429:790$976	30:324$700	962:197$537
Tração	263:145$544	214:214$720	23:349$900	500:710$164
Lub. veículos . . .	1:579$810	20:500$250	—	22:080$060
Emb. locomotivas	—	3:853$830	—	3:853$803
Tipografia	—	240$200	—	240$200
Despêsas gerais . .	—	75$600	4:853$700	4:911$300
	813:833$615	670:969$276	59:010$300	1.543:813$191

Despendeu a 3.ª Divisão em 1936, a importância de . . . . . 1.543:813$191, ou sejam 212:184$767 a mais do que o ano de 1935 cuja despêsafoi de 1.331:028$424. Relativamente á despêsa total da Estrada (4.043:030$064), esta divisão gastou 38, 18%; em relação á receita (5.675:982$370) 27 19%.

COMPARATIVO DA DESPÊSA COM O ANO ANTERIOR

ANO	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
1935	735:032$070	548:069$469	47:926$885	1.331:028$424
1936	813:833$615	670:969$276	59:010$300	1.543:813$191
Dif. p/ mais em 936	78:801$545	122:899$807	11:083$415	212:784$767

CHEFIA DA DIVISÃO

A despêsa feita com a Chefia desta Divisão no ano de 1936, foi de 24:185$000.

ESCRITÓRIO CENTRAL

Os serviços a cargo desta secção correram normalmente. A despêsa foi de 25:635$100, sendo 22:841$400 de pessoal, 2:293$700 de material e 500$000 com o envernizamento e reparo de moveis.

Concluido o reparo a cargo da 4.ª Divisão do antigo prédio onde funcionava o escritório desta Divisão, nos instalamos novamente nêle nos fins do ano que se está relatando.

CORRESPONDENCIA: — Expedida

	expedientes
A' Superintendência	67
A' 2.ª Divisão	2
A' 4.ª "	14
Ao Almoxarifado	4
A's Oficinas	22
A' Inspetoria da Tração	23
A Diversos	34
	166
Faturas para as Divisões	61
Faturas para Particulares	26
	87
Ordens de serviço ás Oficinas	734

LOCOMOTIVA N. 26

REPARO GERAL

Iniciado em setembro e terminado em dezembro de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	23:531$700
Material	13:871$600
Material p/restauração	26:120$483
	63:523$783

CARRO M N. 520

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em agosto e concluida em outubro de 1936. Danificado em virtude de descarrilamento.

DESPÊSA

Pessoal	1:802$800
Material	4:195$500
	5:998$300
Material p/restauração	5:081$072
	11:079$372

LICENÇAS: — Durante o ano de 1936 foram concedidas 216 licenças, sendo: 158 por moléstia, 48 por acidente no trabalho, 1 por motivo de gala, 1 prêmio e 8 por interesse particular.

PENALIDADES: — Por indisciplina e outros motivos foram aplicadas 17 penalidades, sendo 7 multas e 10 suspensões.

FALECIMENTOS: — Faleceram em 1936 os seguintes operários desta Divisão:

1 — Amado Bispo (Vigia dep. J. Marcelino)
2 — Manoel da Paixão (Contra-mestre Fundição)
3 — Manoel Francisco (Ajud. de ajustador)
4 — Alcides Dias (Ajud. ferreiro 3.ª classe)
5 — Antônio Campos (Vigia)

Como homenagem aos companheiros de trabalho que desapareceram no transcurso de 1936, deixamos consignado aquí o nosso voto de profundo pezar.

OFICINAS

Correram sem anormalidade os serviços das nossas oficinas e o seu maquinário foi melhorado, apenas, com a substituição do cilindro da Prensa hidráulica.

DESPÊSA: — A despêsa total das oficinas em 1936, montou em Rs. 962:197$537, assim subdividida:

Administração, Conservação e limpêsa, Conservação de máquinas e ferramentas, Iluminação, Energia elétrica, Combust., etc.	292:591$183
Reparação de locomotivas	364:729$266
Reparação de carros e vagões	225:471$106
Automotrizes (cons. e viagens) . . .	9:260$690
Material rodante (cons. carros em serviço)	70:145$292
	962:197$537

PRODUÇÃO:

SECÇÃO DE LOCOMOTIVAS: — Foram iniciados e concluidos durante o ano de 1936, 3 reparos gerais (locos ns. 23, 26 e 28); concluido o reparo geral da loco n. 19 iniciado em 1935, e iniciado o da loco n. 22 a terminar em 1937. Seis (6) reparos parciais e 444 de conservação foram executados no exercício que estamos relatando.

SEÇÃO DE CARROS: — Foram executados os seguintes reparos além da conservação do material rodante em serviço:

2 Construções
12 Reconstruções
29 Reparos gerais
81 Reparos parciais.

SECÇÃO DE FUNDIÇÃO: — A produção desta secção foi de:

Quilos	Espécie	Custo	Preço unitário
11.946,	Bronze	27:719$040	2$411
22.066,	Ferro	28:337$740	1$284

Convém salientar que a produção da secção de fundição em 1936 foi bem superior a de 1935, baixando o preço unitário do Bronze de 2$510 para 2$511, enquanto o do Ferro subiu de 1$244 para 1$284, conforme demonstra o comparativo seguinte:

ANO	BRONZE			FERRO		
	Quant.	Custo	Prêço unitario	Quant	prêço	Custo unitario
1935	9.873,	24:789$050	2$510	20.598,	25:629$130	1$244
1936	11.496,	27:719$040	2$411	22.066,	28:337$740	1$284
	1.623,	2:929$990	....	———	———	———
	.....		0$099	1.468,	2:708$610	0$040

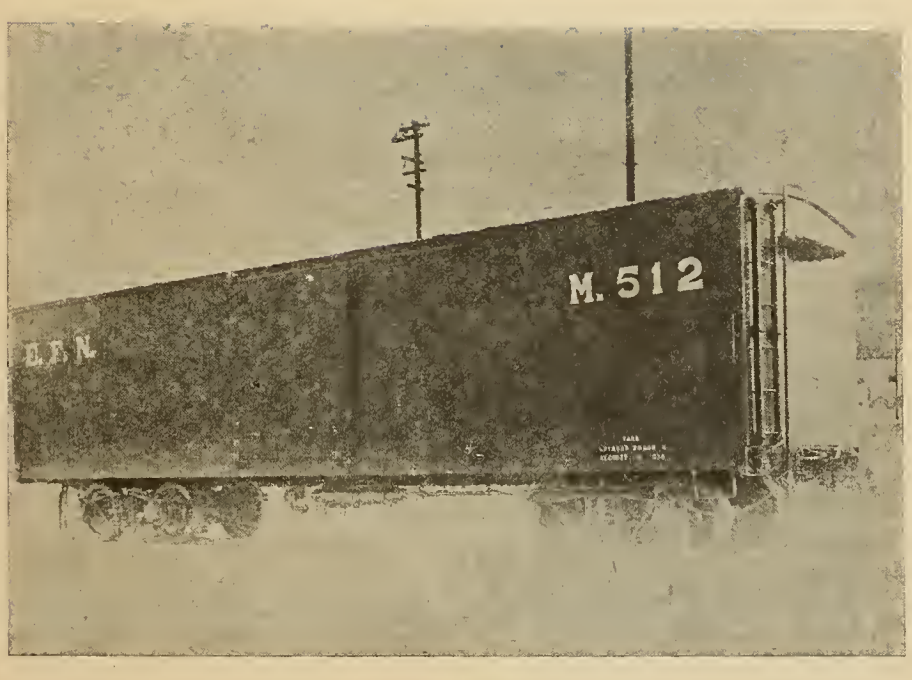
Além da produção acima enumerada, executamos trabalhos no valor de 40:694$400 requisitados pelas outras Divisões desta Estrada, e trabalhos outros no valor de 5:091$900 por conta de Particulares.

Há ainda acrescentar á produção, a conservação do maquinário, de bombas e caixas dágua.

MATERIAL DE TRAÇÃO E RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1936

LOCOMOTIVAS

TIPO	Qt.	ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
		Bom	Regular	Máu	Em reparação
Pacific 4-6-2	3	1	2	—	—
Consolidation 2-8-0	7	3	4	—	—
A transportar	10	4	6	—	—



CARRO M N. 512

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em agosto e concluida em outubro de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	2:203$400
Material	4:053$200
	6:256$600
Material p/ restauração	5:081$072
	11:337$672

TIPO	Qt.	ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
		Bom	Regular	Máu	Em reparação
Transporte	10	4	6	—	—
Ten-Wheel 4-6-0	3	—	2	—	1
Mogul 2-6-0	2	—	—	2	—
Mikado 2-8-2	1	—	—	1	—
Total	16	4	8	3	1

Bom	25,00%
Regular	50,00%
Máu	18,75%
Em reparo	6,25%
	100,00%

OBS: — A locomotiva n. 26 (tipo PACIFIC) que estava em reparo geral, ficou pronta no dia 31/12/936. A locomotiva n. 13 (tipo MIKADO) está com a caldeira em estado precário.

CARROS	SÉRIE	Qt.	ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
			Bom	Regular	Máu	Em reparação
Especiais	Z	3	3	—	—	—
1.ª classe	A	7	4	2	1	—
2.ª classe	B	6	3	1	2	—
Mixtos	AB	1	1	—	—	—
Carros chefes	C	11	1	4	6	—
Total		28	12	7	9	—

Bom	42,85%
Regular	25,00%
Máu	32,15%
	100,00%

OBS: — Estão em construção uma 1.ª classe e 1 carro para socôrro.

VAGÕES	SÉRIE	Qt.	ESTADO DE CONSERVAÇÃO			
			Bom	Regular	Máu	Em reparação
Vagões fechados . . .	M	57	34	5	17	1
" " . . .	N	5	5	—	—	—
Gaiolas	N	10	4	4	2	—
Pranchas — Lastro .	L	14	—	13	1	—
" — Lenha .	K	10	3	7	—	—
Carro caixão	R	1	—	—	1	—
" tanque	I	1	1	—	—	—
Total		98	47	29	21	1

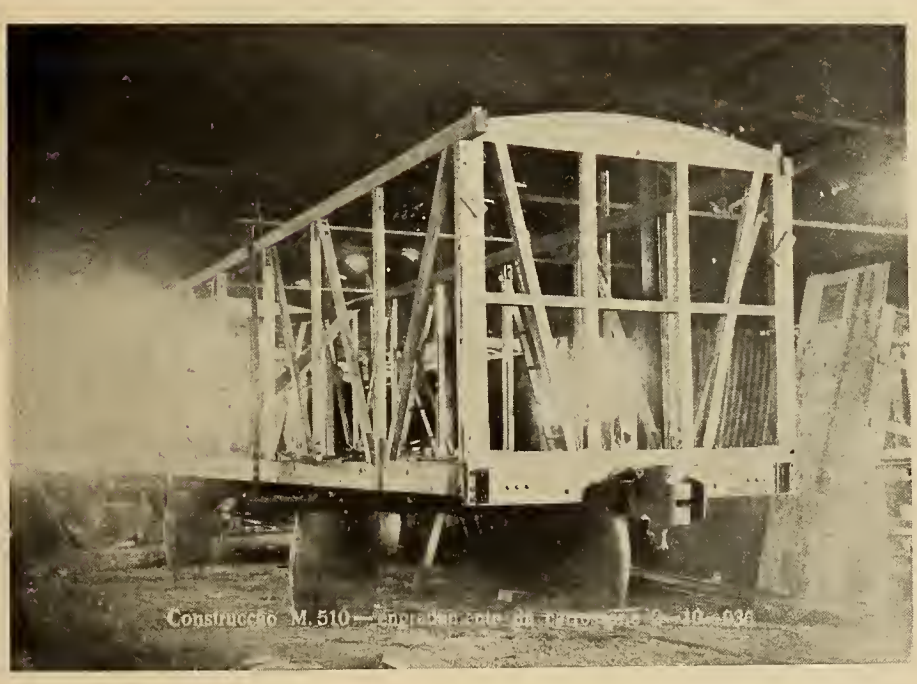
Bom	47,96%
Regular	29,60%
Máu	21,42%
Em reparo	1,02%
	100,00%

MATERIAL PARA RESTAURAÇÃO DE LOCOMOTIVAS E CARROS: — Foi requisitado ao Almoxarifado em 1936 material para restauração de locomotivas e carros na importância de Rs. 125:309$852, distribuïdo da seguinte fórma:

Para locomotivas	81:663$356
Para carros	43:646$496
	125:309$852

CARROS DANIFICADOS EM VIRTUDE DE DESCARRILAMENTOS: — Tivemos vinte e tres (23) carros e vagões danificados em virtude de descarrilamentos durante o ano de 1936, das seguintes séries:

M.	15
N.	4
C.	4
Total	23



CARRO M N. 510

Vide custo na fotografia seguinte:

CARRO M N. 510

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em agosto e concluida em novembro de 1936.
Este carro foi danificado em virtude de descarrilamento.

DESPÊSA

Pessoal	2:059$500
Material	5:640$100
	7:699$600

TIPOGRAFIA: — Fez-se aquisição de u'a máquina para numerar, na importância de 240$200.

TRAÇÃO

DESPÊSA: — Monta em 500:710$164 a despêsa da Tração em 1936, assim distribuida:

Instepetoria e auxiliares		17:940$000
Maquinistas		59:944$100
Foguistas		37:562$300
Graxeiros		28:446$800
Material de expediente, etc		3:435$590
Limpadores e material para asseio . . .		31:368$720
Depósitos		41:667$524
Lenha		175:426:322
Empilhação de lenha		12:260$340
Lubrificação e estôpa		19:908$288
Abastecimento dágua ás locos. e conservação de bombas e caixas dágua:		
Bombeiros . . .	39:794$900	
Conservação de bombas . . .	11:455$380	
Contratos de fornecimento . . .	21:500$000	72:750$280
		500:710$164

Durante o ano de 1936 o percurso total das locomotivas foi de 299.730 quilômetros, sendo 218.571 em serviço remunerado e.... 81.159 em serviço da Estrada, ou sejam 72,93% para o serviço retribuido e 27,07% para o serviço próprio. Êste percurso foi distribuïdo pelos seguintes trens retribuïdos:

Regulares de passageiros	85.547	kms. —	39,14%
Especiais de passageiros .	2.003	" —	0,92%
Mixtos (ramal) . . .	20.187	" —	9,24%
Facultativos de carga . .	110.834	" —	50,70%
	218.571	" —	100,00%

pelos seguintes trens não remunerados:

Lenha	21.990 kms.	—	27,10%
Lastro	18.201 "	—	22,42%
Inspeção, socorro e asseio .			
Manobra, auxílios e isoladas	37.667 "	—	46,42%
	81.159 "	—	100,00%

Serviço remunerado .	218.571	quilômetros
Serviço da Estrada .	81.159	"
Total	299.730	

Pela quilometragem acima pode-se aquilatar do esfôrço feito pela Locomoção para atender a um tráfego intensíssimo dispondo apenas de 16 locomotivas, das quais, 3 délas em média, não prestaram serviço durante o ano por se acharem em reparo geral, conforme verificar-se-á a seguir pelo demonstrativo abaixo:

Loco. n. 13	(caldeira em estado precário)	fóra do serviço	6 mêses
" " 19	(em reparo geral)	" " "	4 "
" " 22	(" " ")	" " "	2 "
" " 23	(" " ")	" " "	8 "
" " 26	(" " ")	" " "	4 "
" " 28	(" " ")	" " "	8
			32

Pelo expôsto verifica-se que não contamos em 1936 com 16 locomotivas e sim 13, não levando em conta os dias que estas estiveram fóra de serviço (conservação e asseio). Daí ressaltar a necessidade urgentíssima que temos, de fazer aquisição, no mínimo, de 3 locomotivas grandes, afim de atendermos, sem aumento da nossa despêsa, ás requisições do Tráfego e podermos assim ter em melhor estado de conservação a nossas locomotivas.

A encomenda recente por parte da Estrada, de 30 vagões, melhorará muito a nossa situação relativamente a transporte, porém, sem a aquisição das tres locomotivas não se terá resolvido satisfatoriamente o assunto.

LOCOMOTIVA N. 23

REPARO GERAL

Iniciado em janeiro e concluido em agosto de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	30:347$320
Material	20:457$600
Material p/ restauração	28:152$646
	78:957$566

CARRO M N. 508

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em setembro e terminada em dezembro de 1936
Danificado em virtude de descarrilamento.

DESPÊSA

Pessoal	2:124$500
Material	3:567$300
	5:691$800

RESUMO DO PERCURSO DE CADA LOCOMOTIVA E DIAS DE SERVIÇO

LOCOS.	DIAS. DE. SERVIÇO	PERCURSO
13	75	7 352
14	263	26.164
15	202	17.016
16	211	18.825
19	151	13.669
20	233	19.287
21	138	17.777
22	161	18 231
23	87	11 228
24	195	21.618
25	196	29 728
26	130	19.693
27	189	28.326
28	60	6 857
29	211	25.829
30	250	18.130
		299.730

LENHA

ANOS	Perc.	M3	Valor.	Cons. por loco-km.	Preço unitário
1935	264.480	30.457	136:807$558	0,115	4$491
1936	299.730	35.944	175:426$322	0,119	4$880
A mais em 1936	35.250	5.487	38:618$764	0,004	0$389

O consumo de lenha por loco-quilômetro em 1936 foi superior ao do ano anterior como também o prêço unitário que sendo em 1935 de 4$491 subiu em 1936 para 4$880.

Atribuimos o acréscimo de consumo em 1936 á grande quantidade de lenha da mata que consumimos, em virtude do deslocamento

do trem de lenha para atender o transporte de mercadorias, ficando os depósitos de Nazaré até Areia abastecidos com quantidade muito resumida de lenha da caatinga.

LUBRIFICANTE ÓLEO MINERAL

ANOS.	Litros	Valor	Cons. por loco-km.
1935	8.703,	17:341$354	0,032
1936	6.916,75	16:884$794	0,023
A menos em 1936	1.786,25	456$560	0,009

Valve Oil	2.960,	lts.
Engine Oil	3.828,25	"
Car Oil	128,5	"
Total	6 916,75.	"

Vem numa escala descendente bem apreciavel o consumo de óleos lubrificantes pelas nossas locomotivas, pois sendo de 0,068 por loco-quilômetro em 1934, baixou em 1935 para 0,032, ficando reduzido em 1936 a 0,023..

Infelizmente os prêços dos diversos óleos que gastamos subiram em 1936, conforme demonstra a seguir, daí não estar relativa a economia da quantidade gasta, com o valor:

PREÇO UNITÁRIO

Ano	Valve Oil	Engine Oil	Car Oil
1935	2$708.	1$852	1$785
1936	2$943	2$036	1$984
Aumento de prêço em 1936	0$235	0$184	0$199

ESTÔPA: — Foram consumidos pelas locomotivas em serviço 632,5 quilos na importância de 1:203$466, para 693 quilos no valor de 1:043$883 em 1935. Mais uma vez o custo maior absorveu o consumo feito na quantidade.

Ano	Qls.	Valor	Preço unitário
1935	693,0	1:043$883	1$506
1936	632,5	1:203$466	1$902
A mais em 1936 . .	—	159$583	0$396
A menos em 1936 .	60,5	—	—

CARRO M N. 529

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em março e concluida em agosto de 1936

DESPÊSA

Pessoal	1:945$200
Material	3:170$400
	5:115$600
Material p/ restauração	5:081$072
	10:196$672

C A R R O M. N. 532

RECONSTRUÇÃO

Iniciada em abril e concluida em agosto de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	2:335$100
Material	2:179$000
	4:514$100
Material p/restauração	5:081$072
	9:595$172

QUEROZENE: — O consumo de querozene pelas locomotivas em serviço foi de 421 litros na importância de 577$499, que comparado ao de 1935 temos o seguinte resultado:

ANOS	Lt.	VALOR	PRÊÇO MÉDIO
1935	433	431$695	0$996
1936	421	577$499	1$371
A mais em 1936 .	—	—	0$375
A menos em 1936	12	145$804	—

LUBRIFICAÇÃO DE VEÍCULOS

Com o embuchamento de carros e vagões em 1936, gastou-se 20:500$250:

COMPARATIVO

ANOS	ÓLEO		GRAXA		ESTÔPA	
	Lts.	Valor	Kl.	Valor	Kl.	Valor
1935	6.005,1	10:597$126	125	181$506	1.905,5	3:080$864
1936	7.760,5	15:402$860	4	5$580	2.426,	5:091$810
A + em 1936	1.755,4	4:805$734	—	—	520,5	2:010$946
A - em 1936 .	—	—	121	175$926	—	—

EMBUCHAMENTO DE LOCOMOTIVAS

ANOS	GRAXA		ESTÔPA		ÓLEO	
	Kl.	Valor	Kl.	Valor	Lts.	Valor
1935	59	94$955	323,5	534$164	1.633	2:805$910
1936	5	12$990	370,5	778$540	1.549	3:062$300
A + em 1936	—	—	47,	244$376	—	256$390
A - em 1936 . .	54	81$965	—	—	84	—

Consumindo menor quantidade (84 litros) de óleo no embuchamento de locomotivas em 1936, tivemos entretanto, a despêsa maior, em virtude da diferença de prêço.

DEPÓSITOS: — Dispendeu-se com os depósitos em 1936 a quantia de 41:667$524:

São Miguel	13:225$470
José Marcelino :	21:951$224
Jequié	6:490$830
	41:667$524

DESPÊSAS GERAIS

Dispendeu a 3.ª Divisão por esta verba a quantia de 4:911$300. com assistência médica e medicamentos para acidentados em serviços.

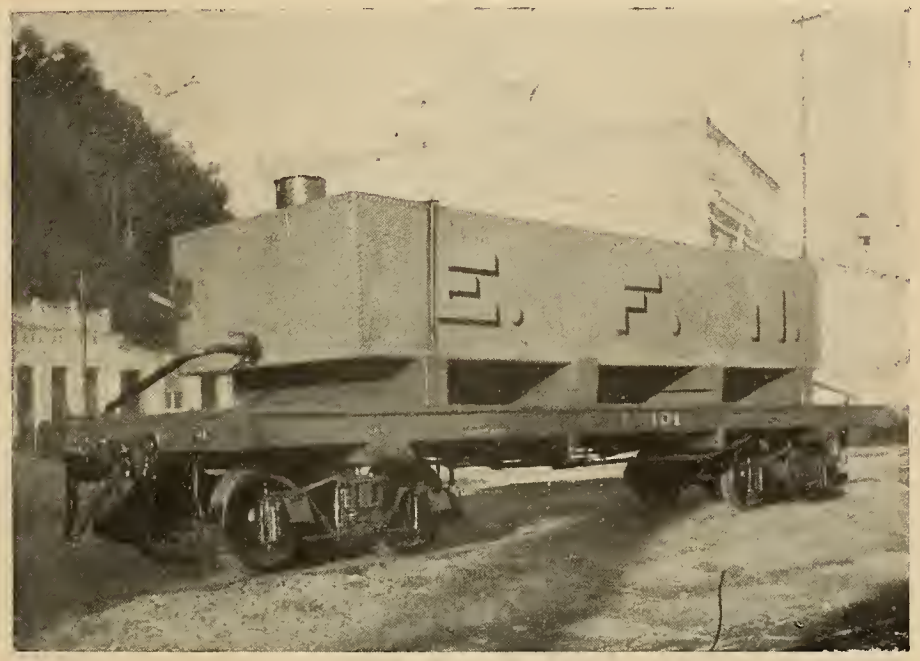
CARRO M N. 550

CONSTRUÇÃO

Iniciada em julho e concluida em agosto de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	2:171$500
Material	2:453$900
	4:625$400
Material p/restauração	5:081$072
	9:706$472



C A R R O I N. 101

CONSTRUÇÃO

Iniciada em junho e concluida em agosto de 1936.

DESPÊSA

Pessoal	1:224$600
Material	1:676$500
	2:901$100

OBS.: — O tanque foi aproveitado de outro carro.

4.ª DIVISÃO

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

4.ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE
(Engº. Durval Neves da Rocha)

Normalmente correram todos os trabalhos a cargo desta Divisão, sendo sensivelmente melhorada a situação das linhas, já pela eficiente atuação dada aos trabalhos de conservação propriamente ditos, inclusivè intensa mudança de dormentes, já pela reconstrução dos trèchos mais carecentes de ataque imediato.

Extensão das linhas: — Manteve-se inalteravel a extensão das linhas num total de 286,ᵏ513, sendo 259,ᵏ965 linha tronco e 26,ᵏ548 Ramal de Amargosa.

Foram incorporados á linha tronco 6,ᵏ658 de linha reconstruída com trilhos de 25 quílos por metro, localizada entre os quílômetros 107,342 e 114,000, trècho que de há muito carecia de completa restauração.

Quadros, mapas e gráficos elucidativos acompanham o presente relatório.

Despêsas: — A despêsa total nos vários serviços de conservação importou em 1.131:098$631, contra 1.039:128$176 em 1935, havendo uma diferença para mais de 91:970$455, dos quais, 43:336$049 verba pessoal, 41:826$886 — material e 6:807$540 — despêsas diversas.

Os diferentes quadros, em anéxo, esclarecem de modo preciso, os aumentos nas despêsas verificados.

CHEFIA DAS LINHAS E ESCRITÓRIO CENTRAL

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	61:520$634	64:866$918	+ 3:346$284
Material para escritório	638$648	825$763	+ 187$115
Materiais diversos ..	—	74$331	+ 74$331
Despêsas diversas ..	160$000	463$000	+ 303$000
SÔMA	62:319$282	66:230$012	+ 3:910$730

Verificou-se um aumento de 3:910$730 porque na parte destinada a pessoal em 1935 deixaram de figurar, por alguns mêses, os vencimentos do Dr. Alexandre Lopes Bittencourt, que os recebeu pela verba — residências.

A 20 de março de 1936 reassumiu o Cargo de Chefe das Linhas, o Engº. Durval Neves da Rocha do qual se achava afastado por estar servindo na Diretoria de Viação, voltando ao cargo de ajudante o seu titular efetivo, Dr. Alexandre Bittencourt que, interinamente, dirigia a 4.ª Divisão.

RESIDÊNCIAS

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	31:890$000	27:447$800	— 4:442$200
Material para escritório	502$736	610$250	+ 107$514
Materiais diversos ..	—	3$476	+ 3$476
Despêsas diversas ..	—	—	—
SÔMA	32:392$736	28:061$526	— 4:331$210

Nota-se nêste título a diferença de 4:331$210 sobre a despêsa de 1935, justificada pelos vencimentos do Engº. Ajudante que correram pela Chefia das Linhas.

Com a aprovação do novo quadro em 1934, foram supressos os lugares de Engenheiros Residentes, mantendo-se o de Engº. Ajudante, ficando nas duas residências os inspetores Osvaldo Jacobina e Antônio Marcelino.

LINHA

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	503:861$331	534:793$702	+ 30:932$371
Trilhos e accessórios	42:241$779	55:259$591	+ 13:017$812
Dormentes	253:959$457	265:936$992	+ 11:977$535
Materiasi diversos ..	18:772$438	7:987$451	— 10:784$987
Ferramentas	—	18:201$720	+ 18:201$720
Despêsas diversas ..	—	1:973$200	+ 1:973$200
SÔMA	818:835$005	884:152$656	+ 65:317$651

Houve nesse título uma diferença para mais de 65:317$651, a qual se justifica do seguinte modo: Nas turmas de conservação foi autorizado o trabalho aos sábados para aqueles onde os respectivos trèchos tiveram necessidade de serviços extraordinários, devido ao rigoroso inverno; além disso, foram preenchidos todos os claros existentes nas turmas e nomeados provisórios para substituirem os trabalhadores inválidos, que aguardam aposentadoria. Houve mais emprêgo de grampos, parafusos e "tirefonds", bem assim, maior quantidade de dormentes e a preços mais elevados.

Continua intensa a substituição de dormentes, sendo empregados na conservação, durante o ano findo, 76.799 contra 74.783 com uma diferença para mais de 2 016 peças. Êsse material continua sujeito a uma rigorosa escôlha, valendo acentuar que dessarte se tem melhorado sensivelmente a qualidade do material a empregar. Nessa relação não estão incluidos os empregados na reconstrução, aos quais nos reportaremos mais adiante. Os quadros e gráficos anéxos detalharão o emprêgo de dormentes por quilômetro e a percentagem dos imprestaveis em toda a linha.

Policiamento da linha: — Continua eficiente o serviço de polícia da linha, mantendo cada turma um trabalhador de confiança, para a ronda diária do trècho.

Durante o ano foram encontrados alguns grampos colocados nas juntas dos trilhos, e pedras, que, a tempo de evitar qualquer acidente, foram retirados pelos guardas rondantes.

Merece a nossa atenção a construção de cêrcas, afím de evitarmos certos abusos que se verificam, principalmente em relação a animais soltos, no leito da linha, representando um grande perigo para o Tráfego.

Condições gerais da linha: — O tráfego se fez normal e sem acidentes de relêvo, apezar de maior intensidade nos serviços de tráfego muito chuvosa a estação invernosa. Nos mêses de Julho e Agosto, no trècho de mais pesada conservação, devido á situação dos trilhos mais antigos, muito sujeitos a fraturas e onde o material de lastro é escasso, houve maior número de descarrilamentos, todos êles, aliás, sem grandes consequências.

O trècho compreendido entre os Kms. 195 a 260, onde eram fredentes de relêvo, apezar de maior intensidade nos serviços de tráfego e relatado nenhum grande desmoronamento de terras. Foram efetuados vários quilômetros de alargamento de aterros, recompostas e abertas muitas valetas que se achavam obstruidas.

Especial cuidado mereceram tambem os aparelhos de mudança de via, que se acham em bom estado de conservação, quase todos britados.

Alguns dêles carecem de mudança dos dormentes, já pedidos ao Almoxarifado. No próximo ano será substituida toda a dormentação ainda emprestavel nos aludidos aparelhos.

EDIFÍCIOS

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	22:086$500	25:879$980	+ 3:793$480
Material	19:533$951	26:952$537	+ 7:418$586
Despêsas Diversas ..	4:326$950	3:974$300	— 352$650
SÔMA	45:947$401	56:806$817	+ 10:859$416

Pelo comparativo das despêsas nos dois últimos anos, verifica-se o aumento da importância de 10:859$416, em relação a 1936, mas o quadro respectivo detalha os serviços de conservação efeituada nos vários edifícios, justificando plenamente o aumento aludido.

Na estação "Alexandre Bittencourt" foi reparada a plataforma externa, com revestimento de cimento; a estação de S. Antônio, teve grande parte da plataforma aterrada, nivelada, calçada e revestida a cimento, bem assim vários cômodos internos; em "Serra", reparos na plataforma e nas paredes internas; em "Lage", substituição de todo o madeiramento imprestavel e feita a pintura geral; "Jequié" — reparos parciais na estação.

Edifício dos escritórios: — Nêsse edifício efetuou-se assêio e pintura geral da parte interna elevando-se êsses trabalhos á importância de 9:353$454.

No abrigo de carros, foi reparada parte do telhado com a substituição dos zincos imprestaveis, importando em 12:793$564.

Escritório da Locomoção: — A sua restauração imediata se fazia sentir, pois, todo o pessoal do escritório, inclusivè o respectivo Chefe de serviço, se achava desalojado, há tempos, em virtude do estado precário em que se achava êste edifício; verdadeira reconstrução aí foi efeituada, com a demolição de várias paredes, novas bases em concrèto armado, concretização geral do piso, mudança de assoalho, fôrro, instalação de W.W.C.C., assêio e pintura.

Idêntica reconstrução sofreram as dependências anéxas, onde se achavam instalados vários serviços afètos á esta Divisão.

As casas de turma dos quilômetros 24, 157, 200, 210, 220, 230, 242, 249, 259, 260, sofreram os reparos de que careciam, sendo todas elas asseiadas e pintadas. As casas dos agentes de "Barra" e "Jaguaquara" também sofreram reparos ligeiros. Em quadros anéxos verse-ão mais detalhes dos serviços dos edifícios.

OBRAS D'ARTE

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	10:073$864	18:157$394	+ 8:083$530
Material	10:791$064	9:171$732	— 1:619$332
Despêsas diversas ..	2:788$570	2:466$600	— 321$970
SÔMA	23:653$498	29:795$726	+ 6:142$228

Houve um aumento de 6:142$228 plenamente justificado pelos serviços executados.

Na ponte do Cariri (K.93) foram despendidos 22:745$827 na reforma de 6 pegões, que careciam de reparos urgentes. Nessa ponte foram mudadas todas as madeiras estragadas, inclusivè diagonais, longarinas, travesseiros e dormentes especiais.

Na ponte do K. 6 do Ramal foram também mudadas várias diagonais e cantoneiras.

As pontes dos Kms. 108 e 119 sofreram reparos, sendo a última, inteiramente pintada, depois de substituidas algumas peças do seu lastro.

Os pontilhões dos Kms. 78 e 97, e boeiros dos quilômetros 78, 131, 138, 144, 213 e 217 sofreram reparos ligeiros.

O girador de Amargosa foi reparado, havendo a mudança de dormentes e pintura geral.

CAIXAS D'AGUA

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	780$566	146$000	— 634$566
Material	476$760	148$220	— 328$540
Despêsas diversas ..	—	—	—
SÔMA	1:257$326	294$220	— 963$106

Houve, segundo se verifica do quadro acima, decréscimo na despêsa de conservação das caixas d'agua. A despêsa com os bombeiros corre por conta da Locomoção, e, a fiscalização do pessoal que se vinha fazendo por esta Divisão, passou, no ano findo, a ser feita, diretamente, pela Locomoção.

CONSTRUÇÕES NOVAS

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	3:403$700	8:111$300	+ 4:707$600
Material	712$100	4:531$003	+ 3:818$903
Despêsas diversas ..	—	2:393$400	+ 2:393$400
SÔMA	4:115$800	15:035$703	+ 10:919$903

Verificamos aqui um acréscimo de 10:919$903, sobejamente justificado pelas construções de W.W. C.C. em várias estações da nossa rêde. Era uma falha existente e urgia uma providência nêsse sentido. Não quizemos mais adiar a solução que nos impunha essa premente necessidade e dêsse modo, conseguimos realizar a construção de W.W. C.C. modernos nas estações de "S. Antônio", "Vargem Grande", "Amargosa", "Lage", "Mutuípe", "Jequiriçá", "J. Marcelino" (reconstrução), "Itaquara", "Jaguaquara" e "Jequié", sendo que nesta última estação (pernoito de trens) construímos um banheiro para o pessoal de trens e estação, dotado de chuveiro, etc.

Efeituamos ainda a construção de uma passagem de gado no Km. 235, no valor de 2:033$180 e realizadas despêsas na importância de 954$400 com a perfuração do pôço tubular de Santa Rosa.

LINHA TELEGRÁFICA

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	13:680$000	13:740$000	+ 60$000
Material	1:101$280	679$000	— 421$708
Despêsas diversas ..	—	91$000	+ 91$000
SÔMA	14:781$280	14:510$572	— 270$000

Houve economia nessa verba.

Os serviços da linha telegráfica passaram a ser controlados dirètamente pelo Tráfego, que os uniu á repartição do telêgrafo, continuando a despêsa, todavia, a ser custeada pela Via-Permanente. Houve a vantagem de ficarem os dois serviços controlados por uma só repartição tornando-se mais eficientes.

OFICINAS

DESPÊSAS	1935	1936	Diferença
Pessoal	25:021$900	22:511$450	— 2:510$450
Material	325$928	500$349	+ 174$421
Despêsas diversas ..	1:163$440	402$000	— 761$440
SÔMA	26:511$248	23:413$799	— 3:097$449

A economia nessa verba foi de 3:097$449, apezar da intensidade que imprimimos aos seus serviços durante o ano. Os quadros anéxos detalham os trabalhos executados.

Despêsas diversas:

1935	1936	Diferença
9:314$600	12:797$600	3:483$000

O aumento de 3:483$000 nessa verba é justificado, segundo o quadro competente, por alugueis de casas para as turmas, contas médicas, de farmácia e hospitalizações por acidentes de trabalho.

Lastro e trem de Lastro: — O serviço de lastração da linha, tão escassa dêsse material em alguns trèchos, não se vem fazendo com a eficiência desejada, em virtude da dificuldade que vimos encontrando no transporte do lastro, em vista do trem de lastro estar á disposição da Via-Permanente com uma locomotiva e 6 pranchas para se efeituar, simultaneamente, o serviço de lastro nas duas secções em que se acha dividida a linha, transporte de dormentes, para a conservação, além do serviço de reconstrução que necessita, por sua natureza, de um trem permanente, para o transporte de lastro, dormentes, material para alargamento de aterros etc. Dêsse modo, com grande esfôrço e naturalmente com prejuiso do serviço, tinhamos de deslocá-lo, óra para os serviços de conservação (fosse lastração ou transporte de dormentes) óra para a reconstrução, onde deveria permanentemente estar.

Convem salientar que grande esfôrço houve por parte das turmas de conserva em transportar material de lastro para cobertura de grandes trèchos de linha, e para alargamento de aterros nos seus respectivos "troleis", desviando pessoal de serviços outros com enorme prejuizo de tempo.

A despêsa com o trem de lastro importou em 24:684$144 contra 24:189$800 no anno anterior e com uma diferença para mais de .... 494$344 justificada por maior quantidade de extraordinários feitos no ano que relatamos.

Lastro de pedra britada: — Seria o lastro ideal para a nossa linha. Não precisamos encarecer as suas extraordinárias vantagens. As despêsas que se realizam com o britamento da linha excessivas, de princípio — são sobejamente compensadas com a economia no futuro — mas, não pensemos por óra, em efeituar êsse vultoso trabalho, quando aos nossos olhos surgem, á cada passo, problemas outros para soluções mais urgentes. Contudo, devemos aos poucos prosseguir o britamento já iniciado dos trèchos mais alagadiços, nos córtes, principalmente.

Foram assím, realizados vários empedramentos nos córtes dos Kms. 73, 88, 111 e 113.

Na segunda secção foram executados 700,m000 mètros de empedramento, nos quilômetros 177, 210, 224, 226, 227, 231, 232 e 236.

Total dos empedramentos na 1.ª secção até 31 de Dezembro de 1936	1.651,00 ms.
Total dos empedramentos na 2.ª secção até 31 de Dezembro de 1936	3.376,00 ms.
Sôma	5.027,00 ms.

Tencionamos prosseguir nos limites das nossas possibilidades os serviços iniciados.

Seria de reais vantagens para os serviços de empedramento a aquisição de um britador de maior capacidade do que o atual em serviço (já muito estragado e de produção insignificante). O novo britador adaptado a uma prancha, seria transportado ao longo da linha, para o local onde as necessidades o conduzissem. O trem de lastro forneceria a pedra a britar, fazendo-se prèviamente a exploração de pedreiras á margem da linha e, assim, aos poucos, iriamos executando o empedramento dos trèchos que mais o exigissem.

Casas de turma: — E' precaria a situação das casas de turma. O nosso pessoal ainda se acha mal alojado e urge a construção de abarracamentos, que possam melhor instalá-lo. A não ser as casas de turma situadas no trècho "Jaguaquara" — "Jequié", entregue ao trá-

fego em 1927, as demais existentes, por muito antigas, carecem de grandes reparos. Ha vários trèchos onde não existe abarracamentos, obrigando-se o pessoal a residir em casas alugadas, ás vezes, fóra do limite do trècho em que trabalha, com grande prejuiso para o serviço, e para a economia da Estrada.

E' êste um problema que muito nos vem preocupando e no próximo ano, pensamos em dar, senão a todas as turmas, ao menos, a algumas delas, alojamentos condígnos.

Estação de "Taítinga": — E' de ruina o estado em que se acha esta Estação. Julgamos do nosso dever salientar a necessidade premente da construção de uma nova, pelo estado de insegurança em que se encontra. E', ao nosso ver, a mais urgente construção a ser atacada nesta Divisão.

Rodeiros para "troleis": — Estamos em grande falta de rodeiros para "troleis" de turmas, achando-se muito estragada a maioria dos que se acham em uso, sentindo-nos em sérias dificuldades para substituir êsse material, quando requisitado.

Fardamento do pessoal: — Em perfeita ordem se acha o serviço de fardamento de todo o pessoal da conservação, que vem se mantendo em condições de elogio. Durante o ano foram distribuídos 972 uniformes e 649 chapéus.

Balanço de ferramentas e material em depósito: — Em 31 de Dezembro afeituamos o balanço geral de ferramentas nas turmas e nos diversos depósitos da Via-Permanente, tendo o prazer de constatar a bôa ordem verificada nêsses serviços.

Fichário do pessoal: — E' uma necessidade inadiavel a organização do fichário do pessoal da Divisão.

Houve da nossa parte a idéa da reorganização de tal serviço, já em bôa hora iniciado, mas, como se cogita de dar a todo o pessoal da Estrada um serviço modelar, pela instituição do "Sístema Kardex" resolvemos então aguardar a instalação projetada, que fará desaparecer esta enorme lacuna no registo do pessoal.

Armazens de abastecimento: — Ainda não é satisfatória a maneira porque se vem fazendo o forencimento ao pessoal de campo da 4.ª Divisão.

A Estrada, sem nenhuma responsabilidade dirèta nos fornecimentos, sente-se em dificuldade para impedir que alguns fornecedores mais gananciosos explorem a situação do pessoal das turmas, na vendagem e distribuição de generos alimentícios e artigos de 1.ª necessidade.

Temos pensado numa intervenção de nossa parte junto aos fornecedores com o fito de procurar melhorar a situação dos nossos trabalhadores, mas, concluimos que, sendo o suprimento feito por conta própria, torna-se impraticavel qualquer fiscalização.

Em várias Estradas de Ferro, dentre elas a Sorocabana há os armazens de abastecimento, por elas dirètamente administrados.

Êstes armazens têm trazido ao pessoal da Estrada, relevantes benefícios e a aceitação do seu sístema, crèsce de ano para ano, em síntese concretizado nos seguintes princípios, obedecidos á risca:

a) — fornecimento de gêneros alimentícios de 1.ª qualidade, e outros artigos de necessidade corrente, por prêços bastante reduzidos, em condições mais favoraveis que os do comércio em gera;l

b) — aquisição criteriosa de mercadorias, quer quanto a qualidade, quer quanto ao preço, devido ao sístema de concorrências e volume das aquisições;

c) — restrição de despêsas impostas pela administração da Estrada, em conesquência de sua própria direção;

d) — acréscimo dos preços líquidos assim obtidos de uma taxa estritamente correspondente á despêsas gerais dos armazens, que são tambêm auxiliados pelas percentagens de lucros concedidas pelos fornecedores a prestações;

e) — custeio dos armazens pelo seu próprio movimento;

f) — nenhum intento de lucro por parte da Estrada.

Seria essa uma solução bem aceitavel, pela qual poderiamos atingir ao fim colimado, atendendo do melhor modo, ás necessidades do nosso pessoal de campo.

Reconstrução: — São insofismáveis os benefícios já advindos da reconstrução das linhas, procurando-se uniformizar os vários típos de trilhos existentes.

Êsses trabalhos tiveram início em 1921, quando foram mudados os primeiros quilômetros, com a sua substituição por trilhos de 25 quílos por mètro corrente.

De 1921 a 1926 foram reconstruidos os seguintes trèchos:

k	k	k
0,500	6,500	6,000
42,000	44,050	2,050
72,300	75,300	3,000
86,000	90,000	4,000
106,500	107,000	0,500
Sôma		15,550

Em 1927, com a criação de uma divisão provisória, inteiramente desligada da Via-Permanente, foram reencetados os trabalhos, conseguindo-se a substituição, nêsse ano, de 17,k225, nos seguintes tréchos:

	k	k	k
	6,500	19,000	12,500
	68,000	72,300	4,300
	Desvios		0,495
Sôma			17,295

Linha substituida em

	k	k	k
1928	19,000	42,000	23,000
	44,050	68,000	23,950
	75,300	81,224	5,924
	90,000	95,050	5,050
	Desvios		1,312
Sôma			59,236

Linha substituida em

	k	k	k
1929	81,224	86,000	4,776
	95,050	106,500	11,450
	107,000	107,341	0,341
	Desvios		1,518
Sôma			18,085

Linha substituida em

	k	k	m
1930	117,300	118,720	1.420,00
	148,000	(Côrte do Uruçú)	90,00
	Desvio da Estação de Jequiriçá ...		365,50
	148,835	(Saida da estação de Eng. Franca	40,00
			m
Sôma			1.915,50

Linha substituida de 1921 a 1930..... 108.6756,50

Nessa época, por falta de material sobresalente foram paralízados os serviços, até que, em Junho de 1936 foram reiniciados.

De Junho a Dezembro mudamos 6,^{k}659 entre os quilometros 107, 342 e 114,000 com regularização completa do leito da linha, alargamento de aterros e britamento de còrtes etc.

Pretendemos prosseguir êste ano, com o material existente até o Km. 119,000, onde os paralizaremos para aguardar a chegada de 50 quilômetros de linha, encomendados para atingir ao Um. 160.

Daí até o Km. 196, onde o material é bem antigo, tambêm carecendo de reconstrução, aguardaremos oportunidade.

No trècho reconstruido em 1936 foram efetuados os seguintes britamentos, em còrtes alagadiços.

Km. 108	72	ms. em quatro còrtes
Km. 109	32	"
Km. 110	32	"
Km. 113	20	"
Total . . .	156	ms.

Ramal de Amargosa: — Era bem penosa a situação da linha nêste ramal. Em Novembro de 1933 resolveu-se iniciar a sua rèconstrução, com o aproveitamento dos melhores trilhos retirados da linha tronco, e serragem das extremidades para adaptação de talas de junção novas.

Durante o ano de 1934 foram mudados 7.940 de linha, atingindo a chapa 9,^{k}390 com 212,000 mètros de desvio na Estação de "Còrta Mão", num total de 8,^{k}152. Nêsse período o avançamento permaneceu paralízado por 4 mêses, aguardando a chegada de material sobressalente encomendado em Antuérpia.

As despêsas montaram a 139:114$656 sendo:

Pessoal	51:047$069
Material	86:260$540
Despêsas diversas	1:807$047

Em 1935 essa reconstrução atingiu a tabela 17,^{k}000 com a despêsa de 107:003$880.

Em Máio de 1936 foram novamente paralízados os serviços na tabela 18, para serem atacados os trabalhos da linha tronco.

Até a presente data importa a reconstrução do Ramal no seguinte:

1933	22:916$937
1934	139:114$656
1935	107:003$880
1936	24:013$454
Sôma	293:048$927

Sôbre a reconstrução fizemos anexar quadros e gráficos que melhor elucidarão os trabalhos realizados.

Ao terminar esta exposição devemos manifestar a nossa satisfação a todo o pessoal da Via-Permanente, pela maneira condigna porque se vem portando, trabalhando com todo o esfôrço, zêlo e dedicação no cumprimento dos seus deveres, e em pról do engranecimento da nossa ferro-via.

ADENDA

A IMPORTÂNCIA DOS TRANSPORTES NO DESENVOLVIMENTO DA PECUÁRIA NA BAÍA

1.º — A relação de dependência existente entre a exploração do gado vacúm e os meios de transportes é tão íntima e essencial ao desenvolvimento da primeira que já se não compreende, nesta época, marcharem os dois na mais absoluta desarticulação, como soe acontecer no Estado da Baía.

Realizam-se, por toda parte, congressos dedicados á investigação dos problemas atinentes á bovinotecnia cujas conclusões primam, invariavelmente, em salientar a importância capital dos meios de transporte no seu desenvolvimento. Sente-se atravez de acurada apreciação na sequência dêsses certames a visão nítida de conjugação de esforços na solução do transcendente problema da exploração da pecuária — função explícita das vias e meios de comunicação.

Enquanto isso, a distribuição da rêde ferroviária do Estado da Baía sem continuidade entre os maíores centros produtores e distribuidores, sem aparelhamento de qualquer espécie que possa atender ao rítmo comercial de rigorosas exigências dos produtos da pecuária e seus derivados — coloca-se em posição de quase não ser utilizada.

Basta um ligeiro exame dos transportes de animais de grande e pequeno porte realizados pelas nossas vias ferreas e confrontá-los com os das de outros estados para caracterizarmos a nossa assertiva.

A Viação Federal do Lèste Brasileiro transportou em 1930 8.300 animais de grande porte, assím distribuidos:

Linha Baía-Joazeiro	5.251
Linha S. Felix-Tremendal	2.431
Linha Baía-Minas	618

Transportou ainda, no mesmo ano, 32.191 animais de pequeno porte, sendo:

Linha Baía-Joazeiro	30.231
Linha S. Felix-Tremendal	580
Linha Baía-Minas	1.380

Nesse mesmo período, a E. F. de Nazaré apenas transportou 853 animais de grande porte e 401 dos de pequeno porte.

As ferrovias baianas portanto, transportaram no ano de que tratamos 9.153 animais de grande porte o que é, de feito, algarismo irrisório. Cumpre notar ainda a esquisita circunstância de serem as linhas que servem aos maiores núcleos de gado do Estado as que menor quantidade transportaram, embora o percurso médio de um animal não haja ultrapassado 223 quilômetros.

Cotejamos agora a nossa situação com a das estradas do sul do país.

E. F. Central do Brasil	230.184
Cia. Mogiana de E. F.	311.637
E. F. Sorocabana	222.789
V. F. do Rio G. do Sul	161.524

O percurso médio foi, respectivamente, 233,0; 149,4; 221,6 e 260,1 quilômetros.

As causas imediatas dessa alarmante desproporção residem, incontrastavelmente, no desaparelhamento das nossas estradas no que tange a esta espécie de transporte que permita atender ás solicitações de acôrdo com o rítmo do comércio.

Não é curial que o nosso maior centro de consumo apenas receba pelas vias férreas menos de 10% do gado com que se abastece, este mesmo procedente das zonas de menor e inferior produção do Estado.

A Capital se abastece, de feito, em duas feiras do Estado: a de Bonfím e a de Feira de Santâna. A primeira atraindo os produtos do imenso vale do S. Francisco e adjascência; a segunda a produção dos vales do Jacuípe, Paraguassú, zona sudoeste e centro do Estado.

As estatísticas entretanto, nos mostram que o movimento de gado bovino de ambas, no quinquênio 1927 a 1931 foi, de 30.540 para Bonfím e 486 952 para Feira de Santana, exprimindo Bonfím apenas 6,2% da produção exposta ao mercado de Feira de Santana. Enquanto isso, o fato da ligação ferroviária dirèta, proporcionou a Bonfím o concorrer, só em um ano, com mais do dúplo do gado transportado na linha que serve Feira de Santana.

Tanto mais é impressionante essa circunstância quando é certo que transmonta as raias dos cuidados que devem inspirar os interesses dos que têm as suas atividades aplicadas no campo, na verdadeira obra de alevantamento econômico do Estado.

Sobre isso releva ponderar que alinhamos algarismos referentes a uma época em que, na Baía, assolou uma das mais calamitosas sêcas e por isso mesmo que maiores deveriam ser as preferências na escolha do meio de transporte, tanto mais quando o feito por via férrea reduziria as perdas a menos de 3% enquanto as longas travessias fei-

tas pelo gado já beneficiado foram alem de 20%. De qualquer forma e mesmo nos períodos normais as perdas nunca são inferiores a 15% no longo e moroso percurso que medeia de 300 quilômetros entre os maiores mercados produtores e a Capital.

Esta consideravel percentagem sobre 40.000 bois, á base média de 12 arrôbas cada, representaria uma perda de 72.000 arrobas que ao valor médio de 18$000 perfazem um prejuizo de Rs. . . . . 1.296:000$000.

Salientam estas cifras referentes apenas a uma parte das perdas a real importância da preferência que deve caber ás ferrovias para o transporte de gado tão anti-economicamente praticado até agora, pela descontinuidade de sua rêde e falta de aparelhamento que constatamos.

2.º — Essa descontinuidade a que nos referimos poderá ser grandemente corrigida **ad initium** fazendo-se as ligações Buranhên-Afligidos e S. Felix-S. Roque na Viação Federal do Lèste Brasileiro e a Nazaré-S. Roque na Estrada de Ferro de Nazaré, para nos não referirmos ao prolongamento de penetração de ambas. Essa política de expansão ferroviaria reclamará, da parte do Governo, todo o esforço no sentido da sua execução e — por que não dizer? — a avocação de todos os serviços ferroviários do Estado com o arrendamento da rêde federal que nos serve, estabelecendo, como o fizeram outros Estados, a unidade de comando administrativo relacionada aos seus mais legítimos interesses econômicos.

Só essa fórma nos parece eficientemente capaz de atender a reclamos tão evidentes quão incompreensivelmente postergados embora, e em relação á Lêste Brasileiro, sempre figurassem vistosamente em seus distensos contratos de arrendamentos, as ligações aludidas.

As vantagens decorrentes do arrendamento que sugerimos, quanto mais não fossem, teriam o condão de libertar as funções administrativas das normas que as constrigem no ambiente estreito de uma burocracia distante e alheiada ás necessidades imediatas do Estado. Os assuntos seriam então, tratados dirètamente entre o Estado e a União, entre Governador e Ministro e por isso mesmo revestido do préstígio emanante do primeiro na inconteste e crescente autoridade que a Baía projeta no concerto federal.

O plano de ligações que apresentamos coadjuvado pela orientação do Governo atravez dos órgãos de contrôle e fomento do Instituto de Pecuária, — tiria, alêm do mais, a propriedade de incrementar a indústria do leite e seus derivados, oferecendo-lhes os meios de transporte indispensaveis ao desenvolvimento dessa indústria até bem pouco tempo inexistente no Estado.

3.º — Não se compreende a exploração comercial exclusiva da carne e produtos bovinos subsidiários sem a exploração industrial do

leite e seus derivados. Na Baía, quer de referência ao gado para talho quer ainda respeito aos lacticínios, tudo está pendente de soluções racionais só exequíveis com a intervenção do frio industrial.

Para que vos não pareçam manifestações exageradas no emitir dêstes conceitos, volvamo-nos para a friêza dos algarismos em confronto com os dados que possuimos sobre várias cidades do país.

Acusam as estatísticas mais recentes uma população de cêrca de 400.000 almas para a Baía. Podemos entretanto afirmar, embora sem dados rigorosos, que o consumo diário de leite não ultrapassa talvez de 6.000 litros diários o que importa na insignificância de 0,lt,15 diários para cada habitante ou sejam 5,lts.50 anuais por habitante.

Enquanto isso, na Capital Federal, para uma população de . . . 1.646.714 habitantes o consumo médio anual é de 50,lts.20 por habitante. A média diária que em 1920 era, naquela metrópole, de . . 0,072 cc, ascendeu em 1934 a 0,137, numa progressão segura e constante.

Deve-se êsse êxito, em grande parte, á intensa propaganda, á campanha do "BEBA LEITE" — e sobretudo ao tratamento a que é submetido de modo a inspirar relativa confiança no mercado consumidor, mercê dos esforços empregados pelo Serviço de Fiscalização de Leite, de Saúde Pública.

Os proveitos auferidos duplicam a olhos vistos, se observamos a sua atuação no índice decrescente da mortalidade infantil por gastroenterites etc. ocasionadas por uma lactação imprópria. E com efeito, o índice baixou de 0,107 em 1921 para 0,034, em 1934.

Elia Savini, notavel técnico italiano, acaba de publicar curiosa estatística do consumo médio de leite e derivados por habitante de uma série de paises, cuja transcrição somos tentados a fazer.

E' a seguinte:

Consumo de leite em litros por dia e por habitantes:

Suiça	1,040
Inglaterra	0,920
Suécia	0,880
Dinamarca	0,720
Noruega	0,680
Canadá	0,660
Estados Unidos	0,600
Alemanha	0,410
Áustria	0,400
Hungria	0,260
Bélgica	0,260
Polônia	0,260
Nova Gales do Sul	0,260

Holanda	0,239
França	0,220
Austrália	0,216
Itália	0,128

Observa o comentador da estatística numa conferência realizada em novembro do ano passado, na Sociedade Nacional de Agricultura que o Brasil não se encontra entre os paises citados, por mais que nos vêxe essa desconsoladora realidade.

De referência aos demais produtos derivados (manteiga, queijo etc.) as estatísticas do mesmo Savini assinalam o nosso consumo pela mais completa e desoladora ausência.

Entretanto o Brasil está, colocado em 5.º lugar entre os paises detentores dos maiores rebanhos bovinos do mundo e possue possivelmente as mais ricas e vastas pastagens da Terra!

Da mesma forma que o Brasil em relação ao mundo, a Baía, em relação ás demais unidades federadas brasileiras ocupa também o 5.º lugar, com uma população bovina de 2.850.310 de cabeças, segundo o censo de 1920. Ora, se em relação á uma série de paises é inapreciavel a colocação do Brasil respeito ao consumo de leite e seus derivados, idêntica situação é a da nossa terra em relação a muitos outros estados.

No assinalarmos tão esdrúxula ocorrência somos propelidos pelo veemente desejo de vermos desatar-se na Baía a mais profusa e intensa propaganda em prol do consumo sobretudo do leite numa campanha inteligentemente norteada, na Capital e no Interior, como obra essencial á constituição eugênica da raça.

O grande Hebert Hoover disse "que o futuro da raça dependendo das crianças, e a saúde délas, da bôa alimentação — para obter-se esta faz-se necessario o concurso da vaca leiteira pois, que, sem o leite e seus produtos a espécie humana não poderá viver".

A Alemanha, sempre pioneira e compreendendo o sábio conceito do ilustre ex-presidente dos Estados Unidos, deu-se pressa em instituir o **Abastecimento de Leite nas Escolas**, feito uniformemente e sob a imediata fiscalização da Saúde Pública e da Diretoria Central das Escolas. A distribuição é feita á razão de uma garrafa por aluno mediante a retribuição de apenas 7 pfg. ($350 da nossa moeda) estando neste prêço incluido ($050) 1 pfg. para uma caixa especial destinada ao fornecimento gratuito aos alunos pobres.

O leite consumido na Baía é mais caro que o de S. Paulo, Belc Horizonte, Rio, Porto-Alegre e outras cidades, parecendo condição complementar ao feliz êxito da propaganda a consecução do seu barateamento o que importa em buscar nas zonas longíquas o maior volume a se oferecer ao consumo.

Não se julgue que as nossas zonas maiores produtoras pelo que distam do grande mercado consumidor que é a Capital estão inibidas de concorrerem como fornecedoras do precioso alimento. A usina "Vila-Mercês" dista da Capital Federal 404 quilômetros e fornece-lhe 3.000 litros diários. O fornecimento provindo de Minas que representa cêrca de 50% do consumo total do Rio de Janeiro, 30% dêste origina-se de usinas situadas a mais de 320 quilômetros. Quando isso não baste a dissipar os receios dos incrédulos temos a reforçá-lo a recentíssima ocorrência verificada na viajem do Sr. Presidente da República ao Prata. S. Ex. e sua comitiva tiveram leite fornecido pela Hygia que durou 18 dias em perfeito estado. E se ainda não bastar poderemos citar ainda outro caso: na Inglaterra toma-se leite da Austrália, com mais de 2 mêses de colhido. Tudo depende do modo de tratá-lo e transportá-lo.

4.º — Temos que tratar, em último, do aparelhamento dos transportes no que êles se referem á pecuária em geral.

O problema apresenta-se sem inspirar excepcional cuidado no que diz respeito ao gado em pé, seja êle de grande ou pequeno porte. Para essa última espécie bastam os carros gaiolas comuns providos de dois estrados. As ferrovias precisam alêm do mais de instalações fixas (currais, mangueiras etc.) que facilitem o seu pronto embarque. com o objetivo essencial de que dêle não resulte qualquer retardamento inicial, alêm da condição precípua da rapidez do percurso que se lhe segue e á operação consequente da entrega.

A rapidez é portanto, a condição **si ne qua non** do transporte de gado.

Dos subprodutos do gado vacúm o transporte do leite é o que, em sí inspira e requer os cuidados mais meticulosos, pela delicadeza de sua substância e importância de seus fins.

O seu transporte divide-se, geralmente, em 3 e ás vezes mais etapas.

Cumpre-nos examinar entretanto, as tres principais, ou sejam, o percuso do local da ordenha ás usinas, destas aos portos fiscalizadores, atravez das vias férreas e daí aos consumidores. Na primeira especialmente, requerem-se alêm da maior raidez — porquanto o produto frêsco não suporta, em tese no nosso clima, mais de 3 horas sem que se deteriore — ordenhação higiênica, vasilhame de material escolhido e próprio (preferencialmente o de aluminio) uso de veículos providos de recipientes que facilitem e permitam o maior transporte de leite por veículo para aumentar a capacidade coletora e raio de influência da usina.

O equipamento de uma ferrovia entretanto, para atender aos reclamos de tão delicado transporte, requer custosa e especial aparelhagem, pelo dever que lhe reserva o produto. No percurso, a bôa técnica prescreve que a variação de temperatura do leite transportado não exceda de 5°c isto é, que os 3°c com que embarcado não subam

além de 8°c ao ser examinado no entreposto fiscal do centro consumidor.

Para que se não invalide a produção por lhe não haver satisfeito o transporte essas condições precípuas e inerentes — mister se faz que disponha êle de carros isotérmicos tais como estão sendo, modernamente, usados em França em vista do muito que provaram os tipos empregados pelas Messageries Laitiarês, de Paris.

A variação da temperatura em transportes de centenas de quilômetros, com êste meio, varia apenas de 1 ½ e 2°c.

Os recipientes dêsses vagões são sempre de material inoxidavel e isolados exteriormente por uma camada de cortiça de 0,030 de espessura. Êste sístema de isolamento é por sí mesmo protegido por uma lâmina delgada e com revestimento exterior de pintura.

Nos Estados Unidos porém, o transporte é geralmente feito em grandes recipientes de alumínio com capacidade até de 15.500lts. adaptados em caminhões possantíssimos capazes de tracionar reboques. Igual preferência têm os recipientes de alumínio na Inglaterra, Alemanha, Bélgica e Holanda não só pelo seu poder isolante, vantagens higiênicas como tambêm pela consideravel redução de pêso específico que representa, cuja redução corresponde a um aumento de 10 a 15% no leite transportado.

Indicado assím, de um modo geral, o aparelhamento usado pelos paises mais adiantados de modo a nos permitir a, apoiados nessas coções, ensaiarmos os nossos primeiros passos na grande estrada que o futuro nos abre — resta-nos, no corpo desta exposição, fazer ainda referências á necessidade de se estabelecer uma política tarifária firmada em bases e razões que constituam fretes especiais de proteção visando o desenvolvimento do produto.

Assím, podemos, em súmula, concluir:

1.° — que as companhias de transportes ferroviários do Estado não têm, presentemente eficiência apreciavel na solução do problema da pecuária;

2.° — que essa ineficiência reside na descontinuidade de sua rêde em relação aos centros consumidores e na falta de aparelhamento;

3.° — que só pelo arrendamento da Viação Federal do Lêste Brasileiro ao Governo do Estado para que êste possa exercer contrôle sobre todas as vias ferreas da Baía poder-se-ão conjugar os meios de transportes ás necessidades da pecuária;

4.° — que ao Instituto de Pecuária deve caber a missão do desenvolver intensa campanha em prol do maior consumo de leite e seus

derivados bem como incentivar a indústria de lacticínios, sobretudo com a instalação de usinas de beneficiamento, no Interior.

METODIZAÇÃO DOS PROCESSOS DE CRIAÇÃO E ENGORDA DO GADO VACÚM

Os processos de criação, na Baía, eram, e em parte ainda hoje são, remanescentes do primitivismo dos tempos de Garcia de Avila, o latifundiário opulento das missões de Rodelas.

Os primeiros espécimes introduzidos na Baía, tudo leva a crer que procederam das ilhas de S. Vicente.

A criação — o que houve de mais simples e rudimentar: o gado era solto nas catingas e delas tirava, aleatoriamente, o sustento.

Assím era em 1560. E' quase a mesma cousa volvidos que são 376 anos.

Êsse processo entretanto, se nada tem de ciêntifico concorreu para a fixação de qualidades que distinguem hoje, inconfundivelmente, num traço característico os típos da especie bovina, reconhecidos vulgarmente por **criôlo** ou **pé duro.** O ambiente ásperrimo imprimiu-lhe essa prodigiosa capacidade de resistência que tão notavelmente o distingue e tornou, por isso mesmo, possivel a reprodução dos rebanhos mau grado os flagelos periódicos das estiagens dizimadoras.

Isso nas catingas do noroèste do Estado. No centro, para o sul e já mais tarde, o fenômeno teve aspècto inteiramente diverso. As **manchas** de matas que salpicam as bacias do Paraguassú, rio de Contas, Jequitinhonha, Jequiriçá e outros foram, inicialmente, desbravadas por aquêles que se dedicaram á lavoura nos primórdios da nossa agricultura.

A' medida que a cultura daquelas terras ia exigindo a intervenção de agentes químicos para uma produção maior por unidade de área — novas derrubadas se faziam para diante ficando as clareiras desprezadas entregues á ação do tempo. A natureza cautelosa supria então, corrigindo, a imprevidência do homem. A grama assaltava a clareira abandonada, revestindo-a de verde. E repontaram então os primeiros capinzais, dádiva generosa do Criador feita pela mão benéfica da natureza mater por intermédio da incúria humana. Era a riqueza que surdia expontaneamente do seio farto da terra na virên-virência magnifica das pastagens. E o homem surgiu, como na singeleza poetica dos tempos bíblicos, a pastorear o gado. A posse dos latifúndios originários das doações de sesmarias imensas furtava-o ao nomadismo aventureiro dos primeiros tempos e fixava-o na terra.

Ha um velho brocardo português que diz, sentenciosamente na sua bela e forte rudeza lusitana que "quem tem capim tem pão".

A precedência providencial do pasto atraiu a população bovina permitindo um largo e rápido desenvolvimento da pecuária. As cres-

centes necessidades da vida por outro lado lançaram o homem nas malhas da contingência de aumentar e melhorar o rebanho. Se o tipo **criôlo** pelos seus peculiares e especialíssimos dotes de resistência tão bem se apropriava á criação intensiva no vencer melhor e mais vantajosamente os colapsos das sêcas — era certo também que pouco satisfatório se denunciava o seu rendimento comercial.

Isso não obstante, só mui tardiamente se empenhou o criador patrício na tarefa de melhorar os seus típos por meio de cruzamentos racionais o que de qualquer forma, concorreu consideravelmente para o longo estágio de quase dois séculos que se observou no progresso da pecuária baíana.

Estimulados pelos magníficos resultados colhidos pelos criadores de outros estados que mais avisadamente nos antecederam no imprimirem um cunho técnico aos primitivos processos de criação — ensaiamos nós também, timidamente, nos últimos lustros do século passado, as novas práticas com surprehendente êxito.

Procurou-se, com efeito, corrigir a insuficiência física dos típos chucros nacionais no cruzamento com os caracterizados por maior corpolência e procedentes de paises de climas semelhantes. Entre estes afeiçoou-se de maneira surpreendente entre nós os de raça zebú, originária da India e que já apresenta espécimes inconfundiveis de uma adaptação perfeita, num produto sintético em que se integram admiravelmente a corpolência original de um e a resistência nativa do outro.

Já isto só porêm, não basta. Nós todos sentimos a necessidade de se abrirem as comportas e franquear o livre curso das possibilidades de uma indústria que encontra na Baía o mais propício dos climas para o seu desenvolvimento em larga escala. Tudo isso tem sido impedido pelo isolamento, pela dispersão em que vivem os elementos que, no Estado, se dedicam á pecuária.

E' mistér reuní-los, congregá-los, associá-los dentro do círculo vastíssimo onde as suas faculdades se desenvolvem. Por isto — êste congresso.

Ele é o primeiro esfôrço inteligente dirigido no sentido do ideal cuja picada estamos a abrir hoje aquí, vencendo os óbices da descrença de muitos e das dúvidas de vários mas abordoados á fé e é esperança de alguns, um punhado de obreiros que ama, alêm e mais do que a riqueza própria — a prosperidade da terra natal.

*

* *

Desenhamos em traços ligeiros, para a melhor compreensão da tèse que pretendemos defender neste certame, como se processou, na Baía, a indústria do gado, acompanhando-a do berço á idade adulta e

atravéz dos precalsos da infância longínqua á mocidade esperançosa de hoje.

Novas condições de vida surgiram e novos métodos se impõem consequentemente.

O **habitat** pecuário baiano merece estudo mais acurado porque dêle depende o futuro de uma atividade dia a dia mais desdobrada em ramificações industriais e econômicas que reclamam a atenção não só dos responsaveis dirètos pelos destinos do Estado como daquêles que lidam dirèta e imediatamente, com o problema.

Se lançarmos as nossas vistas para o ano quase recente de 1930, verificaremos que nêle se registou (pelos conhecimentos que temos de ordem prática) o censo da nossa maior população bovina.

Alcançamos os maiores algarísmos no que diz respeito á quantidade. A Baía tinha pletóra de gado bovino e podia figurar como Estado exportador e a **animação** no mercado ia intensa.

Mas sobreveio a sêca com o seu cortejo lúgubre. Mirraram ao sol candente as pastagens mais viçosas e o criador, para que o seu esfôrço não sucumbisse ao embate desigual com as fôrças brutas e cègas da natureza — malbaratou o preço honesto do seu suor no incoerente mas impositivo "salve-se quem puder" com que, mal e mal, conseguiu reduzir o custo do sacrifício inevitavel.

Ora, êsse doloroso fenômeno, se o formos examinar nas suas fontes mais abscônditas, sentímo-lo oriundo da imprevidência, tão característica da nossa simplicidade, e pela qual um admiravel conformismo incongruente supre, com ares de razão, a incúria mais palmar, quando não o manifestar de um descaso absoluto pelos preceitos científicos resultantes da experiência dos mais avisados.

A sêca de 1930, com efeito, agiu no ânimo dos criadores baianos da maneira mais decepcionante possivel, patenteando-lhes, á primeira vista, a impossibilidade comercial de manterem a indústria.

Teve entretanto, por outro lado, a virtude de evidenciar a necessidade de se exercer a exploração da indústria pastoril subordinando-a a métodos de racionalização compativeis com o meio ambiente.

Essa nossa assertiva firma-se nas constatações que, á cada passo, se nos descortinavam e que culminaram na variação da percentagem das perdas então verificadas dentro das mesmas condições topográficas, geológicas, meteorológicas etc. Oscilavam elas de maneira só aparentemente inexplicavel desde a perda total de pastagens á perdas quase inapreciaveis. Sofreram as consequências da primeira modalidade aquêles que superlotaram os seus pastos com o gado de cria, ficando quase imunes os que, avisadamente, não os sobrecarregaram.

Damos disso testemunho pessoal, pois fomos dos poucos que puderam transpor incólumes, na zona de Itaberaba, a crise a que nos vímos referindo, em situação singularíssima, ficando com a propriedade indene enquanto as circunvizinhas tiveram os seus pastos aniqui-

lados parcial ou totalmente, mas nunca em algarismos inferior a 80 % de perdas.

Infelizmente essa dolorosa travessia firmou caracteres de preferência pela engorda de gado de mais facil contrôle e comprovada como menos prejudicial nas épocas das estiagens longas. Reservou portanto, ao Instituto de Pecuária notavel serviço qual seja o de reatar, incentivando, a atividade dos criadores ora desviada quase que exclusivamente para o comércio único da engorda do gado, em grande parte importado de Minas, em detrimento de uma exploração que melhor se ajusta aos interesses coletivos do nosso Estado.

Trabalho ingente o de se acreditar uma propaganda que se contraponha ás ilações hauridas na experiência dos fatos concretos.

Só evidentemente a transformação dos métodos a empregar-se, visando um aproveitamento mais intensivo dos produtos e subprodutos do gado vacúm assegurará a restauração de uma indústria que periclita no momento presente.

Depreende-se claramente do que expuzemos que se impõe, como medida inadiavel, o fazermos incidir todo o nosso cuidado no estimular-se a atividade dos criadores para que não venha a sofrer a Baía as consequências funestíssimas de enorme redução do seu rebanho bovino.

O caso dos Estados Unidos referido por Cincinato Braga e citado pelo Dr. Mário Barbosa, em sua brilhante publicação sobre Economia e Finanças — impressiona fortemente. Citemo-lo: pelo seu censo de 1.º de junho de 1900, o país contava então 70.303.387 habitantes humanos, e seu rebanho bovino era de 67.719.410 cabeças. Trinta anos depois, em 1929, sua população humana havia ascendido a 121.000.000 de habitantes, ao passo que seu rebanho bovino baixara a 58.000.000 de cabeças. Quer dizer: no decurso de tempo em que a população humana cresceu de 50 milhões de habitantes, o rebanho bovino decresceu de cerca de 10 milhões de cabeças. Consequência: — de grande exportador que foi dêsses artigos, o país passou a importador de carnes, couros, etc., por algarismos que, em 1929, ascenderam já ..... £ 35.636.300, ou réis 1.425.472:000$000!

"O decréscimo dos rebanhos é um fato universal. Só na Inglaterra, tão esmerada em assuntos de criação, contam-se hoje 400 mil cabeças de gado de córte a menos, do que em 1927; e os preços da carne de vaca, em 1929, foram 5 % mais alto do que em 1928, e 10 % maiores do que em 1927".

Êsses fatos valem portanto, por uma alarmante advertência a qual nos não eximimos de fazer, certos de que o Brasil, dispondo como dispõe de tão formidaveis possibilidades pastoris não quedará impassivel mas acorrerá ao nosso brado encarando de frente o magno problema.

As zonas abastecedoras de leite e seus derivados nos Estados do Rio, Minas e São Paulo, notadamente a do vale do Paraiba adotaram um processo de exploração de suas propriedades rurais que nos parece

poder adaptar-se ao meio baiano com as variantes ocasionais que a prática indicar.

O criador sulino distribue o seu rebanho de criação nas pastagens limitando o número de cabeças na proporção básica unitária de 1 vaca para 4 tarefas. Acompanha, com os elementos estatísticos, a capacidade láctea de cada vaca, e retira do pasto aquelas que durante o ano não atinjam o limite médio anual de 3 litros por dia. O mamote é tambêm retirado do pasto logo que apartado e vendido para os açougues por constituir sua carne iguaria muito apreciada naquêles mercados.

Julgamos que o método usado no sul pode constituir objèto de uma adaptação entre nós desde que o afeiçoemos ás nossas peculiaridades. E destarte teremos para um pasto de mil tarefas 250 vacas que, sob a base de 3 litros **per capita** (admitindo-se 10 % como falha de parição) daria uma produção diária de 675 litros de leite que vendidos a Rs. $150 produziriam cêrca de Rs. 37:000$000 anuais. Os 225 mamotes poderiam ser recriados nas catingas ou então vendidos na base de 60$000 produzindo 13:500$000, ou seja, uma receita bruta de Rs. 50:000$000 anuais aproximadamente mau grado o baixo preço que tomamos para os cálculos.

Êsse processo contudo, não pode nem deve ser erigido em preceito rígido mas antes condicionar-se ás exigências particulares de cada região, pondo-se-o em função da qualidade das terras aferidas pela padronagem da flora, inclinação dos vertentes em relação ao horizonte, constituição geológica do terreno, distribuição de aguadas e índices outros reveladores da sua capacidade.

E' igualmente recomendavel o estabelecerem-se métodos e regras de referência aos processos de cria que constituem problema de grande transcendência em nossas condições mesológicas onde nenhum estudo agrostológico, bromatológico, etc. em relação ás condições naturais do solo vegetal foi feito ainda.

Tudo recomenda entretanto, para a criação, a necessidade de se dividirem os pastos de modo a corrigir-se a preferência do gado de cria em pastar exclusivamente num pequeno raio do malhador, o que determina grande **batimento** do pasto, ocasionando muitas vezes, sua perda já pelo ataque da formiga chamada **lavradeira,** já pelo sombreamento da vegetação daninha que irrompe.

Esta divisão do pasto variando de 100 a 150 tarefas cada, deve ser servida de abastecimento dagua tanto quanto possivel ao centro das divisões. O gado faz assím o rodízio anual de divisão para divisão, facilitando êste processo as operações da queima, replanta e capinação do pasto.

A isso devem juntar-se as construções exigidas para os serviços de estabulação, mungidura, silagem, banheiros etc.

A monta dos reprodutores deve processar-se na época que medeia entre outubro e abril reservando-se o tempo restante para o refazimento de energias. O número de reproductores deve guardar a proporção de um para cincoenta vacas. As novilhas que porventura mereçam reservar-se á continuidade da implantação do tipo organológico preferido — devem de ser separadas em pastos que lhes libertem da monta até ao mínimo de dois e meio anos de idade, o que muito favorecerá o seu desenvolvimento prematuro fixando-lhes a linhagem de ótimos caracteres físicos.

Importantes são como vemos, os cuidados que devem presidir á criação do gado, cumprindo ao cirador observá-los rigorosamente.

Ligados a estas condições gerais devem correr paralelamente as prescrições técnica hodiernas da higienização, selação própria, lastragem de resistência, e regime alimentar do rebanho.

*

* *

A engorda entre nós constitue um sistema de exploração de capím.

Adquirem-se as boiadas em épocas incertas, dependentes sobretudo, de condições de ordem comercial. Essas boiadas vêm, em sua maioria, do Estado de Minas que logrou gosar da nossa preferência pelo desenvolvimento rápido dos seus tipos e pequeno índice de mortalidade.

As dificuldades da aquisição de boiadas em épocas que bem se ajustem ao cíclo de desenvolvimento do capím determinam a necessidade do estabelecimento de lotações que facultem ao fazendeiro ou explorador enfeixar uma operação anual.

Sem esta orientação preventiva soltam-se sempre duas boiadas em tres anos pela necessidade de queima dos pastos que só podem ser levadas a efeito quando vazios.

Embora bastante controvertida pelos cientistas a necessidade da **queima** colocamo-nos entre os que a recomendam e adotam como necessária quer sob o ponto de vista do rápido vicejamento do pasto quer ainda como o meio mais eficaz de eliminar o alastramento de vegetação nosciva e estranha.

Da mesma forma que com a criação deve-se na engorda observar limites de lotação dentro das proporções indicadas pelas condições de resistência das pastagens. Estas condições variam de uma e meia a quatro tarefas por cabeça, sendo prática contra indicada a que exceda da proporção mínima. Os terrenos que não suportarem o limite máximo não devem por sua vez tornarem-se objèto de exploração de capím.

Também se recomenda sejam os pastos repartidos em divisões de 200 a 300 tarefas cada um com suas aguadas próprias bem situadas devendo o gado aí conservar-se poupando-se-o de remoções, mudanças e colocação de outro gado no mesmo pasto, e não se permitir nunca como prática perniciosa, a junção de vacas com o gado de engorda.

No problema da engorda tem grande importância também a escolha da gramínea a ser utilizada, a topografia da propriedade, qualidades da agua, clima etc. Os capíns que melhores resultados têm dado são, não ha negar, os do típo "Guiné" e "Grama da Europa" pelo seu rendimento e elevada percentagem de substâncias nutritivas que contêm.

A importância capital todavia, reside, ao nosso ver, na lotação que faculta aos animais condições favoraveis de desenvolvimento e rápida engorda pela redução do esforço dispendido na procura do alimento.

O rendimento comercial que da prática dêste método deriva pode-se computar nas seguintes bases médias para um pasto de mil tarefas como fizemos ao tratar da criação: 400 bois na base de 2 ½ tarefas por boi produzem uma receita de 32:000$000 ou sejam, 36 % menos que a renda resultante da criação se orientada consoante indicamos.

Sobreleva ainda notar várias outras vantagens em favor de criação que se enumeram pela de necessitar menor emprêgo de capital, menor risco por não haver necessidade de adiantamentos de dinheiro como acontce com a aquisição de boiadas, e sobretudo assegurar uma renda anual estavel e constante.

Como se pode ver dêste ligeiro resumo sobre a metodização dos processos de criação e engorda o assunto além vasto é assáz complexo.

Propositadamente nos afastamos de seguir as pegadas dos tratadistas para limitar-nos ao registo exclusivo de observações nossas de carater eminentemente prático de maneira a constituirem índice seguro áqueles que na pecuária, como criadores ou engordadores, assentaram a tenda de sua laboriosa atividade. Essa pseudo ciência de certos tratadistas seria apenas inócua se não fosse, por vezes, prejudicial. O seu brilho aparente não passa, em realidade de mèra fosforecência, ilusória e fugaz contra a qual nos devemos precatar.

Dessa convicção — o terra a terra das observações que vimos de comunicar de maneira simples e resumida sobre a "Metodização dos processos de criação e engorda do gado vacúm" — assunto que a Comissão Organizadora do 1.º Congresso dos Criadores Baianos incluiu entre os a serem feridos neste certame e cuja súmula, desde que aceita, permitirá concluirmos que:

1.º — como condição essencial ao desenvolvimento da indústria pecuária a necessidade de se estabelecer limite de lotação baseado nas condições de resistência dos terrenos;

2.º — a unidade básica para o arbitramento da lotação deve variar de 1 ½ a 4 tarefas por cabeça, para o caso da engorda, e de 3 1/3 a 9 por vaca, para o caso da criação;

3.º — os terrenos mais resistentes devem ser reservados á função criadora, sendo aproveitados os demais para a recriação e engorda;

4.º — deve ser objèto de especial cuidado o evitar-se, tanto quanto possivel a importação do gado uma vez que dispomos dos elementos necessários para nos abastecermos e simultaneamente, desenvolvermos as industrias lacticínias;

5.º — não só para a criação como para a engorda os pastos devem ser divididos, terem aguadas próprias a bem do rítimo comercial e do cíclo de conservação da gramínea.

6.º — é de toda a conveniência que se intensifiquem uma propaganda em favor da criação evidenciando-se a vantagem de 36 % a seu favor em relação aos lucros dos engordadores.

ANEXOS DA 1.ª DIVISÃO

R

7
5
1
1
0 4.043:030$064

R 4.043:030$064

0

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE'

BALANÇO GERAL DA "RECEITA E DESPESA" RELATIVO AO EXERCÍCIO DE 1936

RECEITA

RECEITA ORDINARIA		
Passegiros	596 126$400	
Bagagens	40 950$900	
Encomendas	80 059$800	
Animais	9 570$900	
Mercadorias	3.957 361$600	
Telegramas	61 379$250	
Trens e Carros Especiais	12 343$300	
Armazenagens	661$500	
Rendas Diversas	5 617$200	4.764 070$850
RECEITA EXTRAORDINARIA		
Receita Accessória	458$300	
Receita Eventual	26 878$720	27 337$020
Total da Receita da Estrada		4.791 407$870
OPERAÇOES DE CRÉDITOS		
Retenção de salários	115$300	
Juros e Descontos	14 463$820	
Imposto Transporte Estadual	9 164$400	
Fundo de Melhoramentos	479 288$500	
Taxa de Vração	59$440	
Obrigações a Pagar	510 679$305	
Caixa de Aposentadoria c/c	362 523$733	
Fretes Cobrados a Maior	7 683$202	
Receita a Arrecadar	955 775$050	
Despêsas a Liquidar	2 732 017$775	
Governo Federal c/Transp.	5 637$400	
G F c/Tráfego Mútuo	27 185$000	
Suprimentos	671 203$300	
Cauções	750$000	
Receita em Suspenso	3 085$000	
Maquinismos	2 400$000	
Caixa de Apos a Arrecadar	124 415$097	
Caixa Econômica Matriz	80 000$000	
Adiantamentos	7 679$600	
[illegible]	3 [illegible]45	
[illegible] Receber	266 52[illegible]550	
Material Fornecido	6 366$623	
Banco do Brasil c/c	944 172[illegible]380	
Diferença Câmbio	10 [illegible]68$732	
Almoxarifado Stock	1 483 [illegible]86$020	
Banco Mercantil Sergipense	304 975$780	
Caixa Econômica Filial c/c	21 000$000	
Fundo Especial	640 268$900	
Contas a Pagar	1 360 126[illegible]82[illegible]	11 03[illegible]69$177
Saldo de 1935		172 459$082
		15 994 56[illegible]120

DESPESA

CONTAS DE CUSTEIO		
1ª Divisão	408 594$107	
2ª Divisão	835 560$915	
3ª Divrsão	1 549 058$841	
4ª Divrsão	1 131 098$631	
Caixa de Aposentadoria	118 717$570	4 043 030$064
Total da Despêsa da Estrada		4 043.030$064
OPERAÇOES DE CREDITOS		
Retensão de salários	100$000	
Juros e Descontos	18 626$820	
Imposto Transporte Estadual	8 761$900	
Fundo de Melhoramentos	405 706$177	
Taxa de Transporte	8 711$042	
Taxa de Viação	6 94[illegible]	
Obrigações a Pagar	460 [illegible]	
Caixa de Aposentadorra c/c	338 [illegible]67[illegible]	
Fretes Cobrados a Maior	7 042$[illegible]	
Receita a Arrecadar	994 339$850	
Estado da Baia c/Transporte	25 753[illegible]850	
Despêsas a Liquidar	2.540 578$219	
Governo Federal c/Transp	26 550$800	
G F c/Tráfego Mútuo	21 968$700	
Suprimentos	683 414$500	
Cauções	305000	
Maquinismos	10 960$100	
Caixa de Apos a Arrecadar	125 572$163	
Caixa Econômica Matrrz	1 152$800	
Adiantamentos	1 920$000	
Reposições	4 211$100	
Contas a Receber	293 485$721	
Materiais Fornecidos	4 470$845	
Banco do Brasil c/c	601 325$380	
Diferenças de Câmbio	9 124$220	
[illegible]	[illegible]72	
Banco Mercantil Sergipense	600 [illegible]$24[illegible]	
C Econômica Filial c/alim	152 637[illegible]5	
Caixa Econômica c/com	100 772$270	
Escola Profissional	257$000	
Contas a Pagar	1 317 228$[illegible]10	
Prolongamento á S Roque Construção	411 505$462	
Tesouro do Estado F Espec	501 776$100	
Material Encomendado	257 052$200	11.477 016$163
Saldo para 1937		474 518$902
		15.994.565$129

a) A L CONCEIÇÃO.
Chefe da Contabilidade

	DA COM 1935	
		menos
Passageiros	900	—
Bagagens	700	—
Encomenda	700	—
Animais .	—	25$400
Mercadoria	100	—
Carga e D	500	—
Telegramas	800	—
Trens e C	700	—
Armazenag	300	—
Diversos .	400	—
Receita A	—	5:108$080
Receita Ev	—	7:236$399
Receita O	100	12:369$879
10 % Ad	800	—
Idem Ad-v	000	—
TOTA	900	12:369$879

CEIÇÃO,
abilidade.

COMPARATIVO DA RECEITA DE 1936 COM OS ANOS DE 1934 e 1935

	RECEITAS			COMPARADA COM 1934		COMPARADA COM 1935	
	1934	1935	1936	mais	menos	mais	menos
Passageiros	479 817$000	479 889$500	596 126$400	116 309$400		116 227$900	—
Bagagens	25 045$300	23 468$200	40 950$900	15 905$600	—	17 482$700	—
Encomendas	58 614$600	64 663$100	80 059[illegible]$00	21 445$200		[illegible]$700	—
Animais	12 722$700	9 596$300	9 [illegible]		3 151$8[illegible]	—	25$400
Mercadorias	3 253 554$800	3 230 927$800	3 817 3[illegible]	563 803$100		[illegible]	—
Carga e Descarga	116 565$700	118 684$200	140 003$700	23 438$000		[illegible]	—
Telegramas	48 246$150	48 472$450	61 379$250	13 133$100		[illegible]	—
Trens e Carros Especiais	7 282$700	9 294$600	12 343$300	5 060$600	—	[illegible]	—
Armazenagens	467$400	526$200	661$500	194$100		[illegible]	—
Diversos	3 375$800	2 981$800	5 617$200	2 241$400	—	2 635$400	—
Receita Accessoria	7 006$160	5 566$380	458$300	—	6 547$860	—	5 108$080
Receita Eventual	9 609$724	34 115$1[illegible]9	26 878$720	17 268$996	—		7 236$399
Receita Ordinária	4 022 308$034	4 028 194$649	4 791 407$870	778 799$496	9 699$660	775 583$100	12 369$879
[illegible] Adicionais	44 159$200	402 249$700	479 268$500	435 189$300	—	77 038$800	—
Idem Ad-valorem	—	—	405 286$000	405 286$000	—	405 286$000	—
TOTAIS	4 066 467$234	4 430 444$349	5 675 982$370	1 619 274$796	9.699$660	1 257.907$900	12 369$879

a) A. L. CONCEIÇÃO,
Chefe da Contabilidade.

PARADA COM 1935

	hais	menos
1.ª Divi	754$847	—
2.ª Divi	875$264	—
3.ª Divi	964$912	—
4.ª Divi	691$715	—
Restaur	—	17:913$915
Custeio	286$738	17:913$915
Caixa d	811$708	—
To	098$446	17:913$915

NCEIÇÃO,

ntabilidade.

COMPARATIVO DA DESPESA DE 1936 COM OS ANOS DE 1934 E 1935

	DESPESAS			COMPARADA COM 1934		COMPARADA COM 1935	
	1934	1935	1936	mais	menos	mais	menos
1ª Divisão	283 311$477	320 839$260	408 594$107	125 282$630	—	87 754$[illegible]	—
2ª Divisão	614 262$373	729 685$651	835.560$915	221 298$542	—	105 875$264	—
3ª Divisão	1 032 410$328	1.189 784$077	1.423 748$989	391 338$661		233 964$912	—
4ª Divisão	990 033$328	1.098 406$916	1.131 098$631	141 065$303	—	32 691$715	—
Restauração de locomotivas	147 817$681	143 223$767	125 309$852	—	22 507$829	—	17 913$915
Custeio	3 067 835$187	3.481 939$671	3 924 312$494	878 985$136	22 507$829	460 286$738	17 913$915
Caixa de Aposentadoria	93 179$553	114 905$862	118 717$570	25 538$017	—	3 811$708	—
Totais	3 161 014$740	3 596 845$533	4.043 030$064	904 523$153	22 507$829	464 098$446	17 913$915

a) A. L. CONCEIÇÃO
Chefe da Contabilidade

	COMPARADA COM 1935	
	mais	menos
PESSOAL:		
1.ª Divisão .	10:361$979	—
2.ª Divisão .	67:883$822	—
3.ª Divisão .	80:273$255	—
4.ª Divisão .	20:344$121	—
Restauração de	—	—
Totais . .	178:863$177	—
Totais a ma	178:863$177	
MATERIAL:		
1.ª Divisão .	592$205	—
2.ª Divisão .	31:094$381	—
3.ª Divisão .	142:608$242	—
4.ª Divisão .	5:714$054	—
Restauração de	—	17:913$915
Totais . .	180:008$882	17:913$915
Totais a ma	162:094$967	
DESPÊSAS DIVE		
1.ª Divisão .	76:800$663	—
2.ª Divisão .	6:897$061	—
3.ª Divisão .	11:083$415	—
4.ª Divisão .	6:633$540	—
Totais . .	101:414$679	—
Totais a ma	101:414$679	

. L. CONCEIÇÃO,
e da Contabilidade.

COMPARATIVO DA DESPESA DE 1936 COM OS ANOS DE 1934 E 1935

	DESPESAS			COMPARADA COM 1934		COMPARADA COM 1935	
	1934	1935	1936	mais	menos	mais	menos
PESSOAL							
1 ª Divisão	204 623$800	233 697$728	244 059$707	39 435$907	—	10 361$979	
2 ª Divisão	540 082$047	656 089$168	723 972$990	183 890$943	—	67 883$822	
3 ª Divisão	603 951$099	735 946$790	816 [illegible]	212 268$946	—	80 273$255	
4 ª Divisão	581 257$062	695 310$423	715 654 [illegible]	134 397$462	—	2 344$121	—
Restauração de locomotivas	676$716	—	—	—	676$716		
Totais	1 930 590$724	2 321 044$109	2 499 907 [illegible]	69 993$278	676$716	[illegible]	
Totais a mais				569 316$562			
MATERIAL							
1 ª Divisão	8 573$793	24 526$132	25 118$337	[illegible] 445$544		[illegible]	—
2 ª Divisão	52 354$943	50 767$264	81 861 [illegible]	29 [illegible]		[illegible]	
3 ª Divisão	376 [illegible] 87$691	405 910$402	548 5[illegible]	[illegible] 630$[illegible]		142 [illegible]	
4 ª Divisão	385 252$696	389 168$933	390 892 [illegible]	[illegible] 630$291		[illegible]	—
Restauração de locomotivas	147 140$96[illegible]	143 223$767	125 309$852	—	21 831$113	—	17 913$915
Total	970 210$08[illegible]	1 009 596$498	1 171 691$46[illegible]	223 3[illegible]2$490	21 831$113	180 00[illegible]$882	17 913$915
Totais a mais				201 481$377		162 094$967	
DESPESAS DIVERSAS							
1 ª Divisão	70 [illegible]13$884	62 615$400	139 416 063	69 302$179	—	76 [illegible]05$663	
2 ª Divisão	21 [illegible]25$383	22 829$219	29 726$29[illegible]	7 900$897		[illegible] 897$061	
3 ª Divisão	51 571$538	47 926$885	59 010$30[illegible]	7 438$762		11 083$415	
4 ª Divisão	23 523$570	17 927$560	24 561$100	1 037$53[illegible]	—	6 633$540	—
Totais	167 034$375	151 299$064	252 713 [illegible]43	85 679$368		101 414$679	—
Totais a mais				85 679$368		101 414$679	

a) A. L. CONCEIÇÃO.
Chefe da Contabilidade

			ıtrado
			nas
Saldo de			
Estações	9:204$364		
Suprime	9:398$619	2.718:602$983	
Contas			
Caixa de			
Caixa E			$300
Obrigaçõ			
Caixa de	5 325:235		
Diversos	7:904$245		
	9:986$700	1.053:216$180	
	3:414$500		
	1:905$887		$600
	3:637$850		$900
	0:000$000		
	5:850$000		
	2:453$000		
	8:310$500		
	8:000$000		
	0:000$000		
	0:000$000		
	6:805$200		$100
	9:832$800	2.460:209$737	
		474:518$902	
			$800
		6.706:547$802	
			$900

CONCEIÇÃO,
Contabilidade.

MOVIMENTO DO CAIXA NO EXERCICIO DE 1936

Saldo de 1935	172 459$082	
Estações	5.682 731$700	
Suprimentos	670 130$300	
Contas a Receber	8 022$450	
Caixa de Aposentadoria a arrecadar	124 292$697	
Caixa Econômica Nazaré Filial	21 000$000	
Obrigações a Pagar	70$000	
Caixa de Aposentadoria c/c	142$300	
Diversos	27 699$273	6 706 547$802
		6 706 547$802

CUSTEIO DA ESTRADA		
Contas Diversas	209 204$364	
Despêsas a liquidar	2 509 398$619	2 718 602$983
ALMOXARIFADO STOCK		
Contas a Pagar	605 [illegible]235	
Obrigações a Pagar	[illegible]	
Contas Diversas	[illegible]	1 053 216$180
Suprimentos	683 [illegible]	
Caixa de Aposentadoria c/c	321 [illegible]7	
Contas a Receber	23 637$[illegible]0	
Banco do Brasil c/c	430 000$000	
Banco Mercantil Sergipense	315 850$000	
Maquinismos	2 453$000	
Prolongamento S. Roque (Locação)	58.310$500	
Prolongamento S. Roque (Constru.)	208 000$000	
Caixa Econômica Nazare c/com.	100 000$000	
Caixa Economica Nazare c/dim.	150 000$000	
Tesouro do Estado. Fundo Especial	96 805$200	
Contas Diversas	69 832$800	2 460 209$737
Saldo		474 518$902
		6 706 547$802

a) A. L. CONCEIÇÃO.,
Chefe da Contabilidade

DEMONSTRATIVO DA CONTA DE FUNDO ESPECIAL

De acôrdo com o Decreto n.º 51 de 23 de Julho de 1935, entrado em execução em Agosto de 1936.

Discriminação	Arrecadado	Sômas
ADICIONAIS DE 10 %:		
Agosto	37:643$900	
Setembro	48:543$700	
Outubro	54:568$600	
Novembro	52:378$100	
Dezembro	51:933$000	245:067$300
"AD-VALOREM":		
Agosto	58:783$300	
Setembro	72:125$800	
Outubro	90:399$000	
Novembro	87:333$700	
Dezembro	86:559$800	395:201$600
		640:268$900
RECOLHIDO AO TESOURO:		
Agosto	96:805$200	
Setembro	120:291$500	
Outubro	144:967$600	
Novembro	139:711$800	501:776$100
Recolhido da Quota de Dezembro efetuado no Exercício de 1937		138:492$800
		640:268$900

CRÉDITO DA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1936.

Discriminação	Parcial	Total
Arrecadação feita em Novembro	33:065$300	
Arrecadação feita em Dezembro	38:855$866	71:921$166
Saldo de Outubro a recolher no Banco do Brasil		10:000$000
Dif. mensalidade a J. J. Patrocínio....		150$000
Idem, idem a Aires Muniz		19$000
		82:090$166
Importância a ser paga a Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Emp. da E. F. de Nazaré		82:090$166
Contribuição devida ao C. N. do Trabalho referente ao mês de Novembro	361$600	
Idem, idem Dezembro	361$100	
Saldo a favor da C. Aposentadorias ...	81:367$466	
	82:090$166	82:090$166

DIVERSOS:

RESULTADO DO EXERCÍCIO:

Rs: 4.791:407$870

Pela Receita total da Estrada, arrecadada durante o exercício, que se crèdita a segunda conta para encerramento das demais:

RECEITA ORDINÁRIA:

Renda liquida	4.764:070$850	
RECEITA EXTRAORDINÁRIA:		
Renda líquida	27:337$020	4.791:407$870

RESULTADO DO EXERCÍCIO:

a DIVERSOS:

Rs: 4.791:407$870

a DESPÊSAS DE CUSTEIO:

Pelas despêsas efetuadas durante exercício, que se crèdita á es- 1.ª conta para o encerramento desta ..... 4.043:030$064

a TESOURO DO ESTADO:

c/ de Patrimônio

Pelo "superavit" verificado no exercício, que se crèdita á esta conta para encerramento da primeira ..... 748:377$806 4.791:407$870

BALANÇO DE ENCERRAMENTO:

a DIVERSOS:

Rs: 4.463:266$269

Pelos seguintes saldos ativos no exercício:

a CAIXA	
Saldo desta conta	474:518$902
a RECEITA A ARRECADAR	
Saldo desta conta	90:239$000
a ESTADO DA BAÍA c/ TRANSPORTE	
Saldo desta conta	74:446$300
a GOVERNO FEDERAL c/ TRÁFEGO MÚTUO	
Saldo desta conta	2:438$650
a GOVERNO FEDERAL c/ TRANSPORTE	
Saldo desta conta	37:672$900
a SUPRIMENTOS	
Saldo desta conta	77:282$100
a CAUÇÕES	
Saldo desta conta	649$300
a REPARTIÇÃO TECNICA DO CAFÉ	
Saldo desta conta	40$800
MAQUINISMOS	
Saldo desta conta	116:628$856
a PÔÇO TUBULAR:	
Saldo desta conta	6:204$340
a CAIXA DE APOSENTADORIAS A ARRECADAR	
Saldo desta conta	11:299$366
a DESPÊSAS EXTRAORDINÁRIAS	
Saldo desta conta	5:200$000
A transportar . . .	896:620$514

Transporte	896:620$514	
a CAIXA ECONÔMICA — MATRIZ —		
Saldo desta conta	21:152$800	
a REPOSIÇÕES		
Saldo desta conta	1:308$260	
a CONTAS A RECEBER		
Saldo desta conta	179:464$511	
a MATERIAIS FORNECIDOS		
Saldo desta conta	1:998$013	
a BANCO DO BRASIL C/C		
Saldo desta conta	137:964$700	
a ALMOXARIFADO "STOCK		
Saldo desta conta	1.526:552$889	
a BANCO MERCANTIL SERGIPENSE		
Saldo desta conta	295:104$500	
a CAIXA ECONÔMICA — c/ Ilm.		
Saldo desta conta	152:637$050	
a CAIXA ECONÔMICA—c/ Com.		
Saldo desta conta	79:772$270	
a ESCOLA PROFISSIONAL		
Saldo desta conta	257$000	
a PROLONGAMENTO A S. ROQUE — CONSTRUÇÃO		
Saldo desta conta	411:505$462	
a TESOURO DO ESTADO — FUNDO ESPECIAL —		
Saldo desta conta	501:776$100	
a MATERIAL ENCOMENDADO		
Saldo desta conta	257:052$200	4.463:166$269

DIVERSOS:

a BALANÇO DE ENCERRAMENTO:
Rs: 4.463:166$269

Pelos seguintes saldos Passivos no exercício:		
RETENSÂO DE SALÁRIOS		
Saldo desta conta	198$400	
CIA. VIAÇÃO SUDOESTE DA BAÍA — c/ Lt.		
Saldo desta conta	395:064$892	
CAUÇÕES DE CHAPAS		
Saldo desta conta	1:140$000	
IMPOSTO DE TRANSPORTE ESTADUAL		
Saldo desta conta	990$600	
FUNDO DE MELHORAMENTOS		
Saldo desta conta	472:266$083	
RECONSTRUÇÃO		
Saldo desta conta	29:251$374	
OBRIGAÇÕES A PAGAR		
Saldo desta conta	102:747$660	
CAIXA DE APOSENTADORIAS — C/C		
Saldo desta conta	82:090$166	
FRETES COBRADOS A MAIOR		
Saldo desta conta	8:283$202	
TESOURO DE ESTADO C/ PATRIMÔNIO		
Saldo desta conta	2.234:225$316	
DESPÊSAS A LIQUIDAR		
Saldo desta conta	396:649$766	
FUNDO ESPECIAL		
Saldo desta conta	640:268$900	
CONTAS A PAGAR		
Saldo desta conta	99:989$910	4.463:166$269

ATIVO	Importâncias	PASSIVO	Importâncias
Caixa	474:518$902	Retenção de Salários	198$400
Receita a Arrecadar	90:239$000	Cia. Viação Sud. Baía c/em Litigio	395:064$892
Estado da Baía c/Transporte	74:446$300	Caução de Chapas	1:140$000
Governo Federal c/Transporte	37:672$900	Imposto Transporte Estadual	990$600
Governo Federal - T. Mútuo	2:438$650	Fundo de Melhoramentos	472:266$083
Suprimentos	77:282$100	Reconstrução	29:251$374
Cauções	649$300	Obrigações a Pagar	102:747$660
Prolongamento S. Roque - Const.	411:505$462	Caixa Aposentadorias c/c	82:090$166
Tesouro do Estado - F. Especial	501:776$100	Fretes Cobrados a Maior	8:283$202
Material Encomendado	257:052$200	Tesouro do Estado c/Patrimônio	2.234:225$316
Repartição Tecnica do Café	40$800	Despêsas a Liquidar	396:649$766
Maquinismos	116:628$856	Fundo Especial	640:268$900
Poço Tubular	6:204$340	Contas a Pagar	99:989$910
Caixa Aposentadorias a Arrecadar	11:299$366		
Despêsas Extraordinárias	5:200$000		
Caixa Econômica - Matriz	21:152$800		
Reposições	1:308$260		
Contas a Receber	179:464$511		
Materiais Fornecidos	1:998$013		
Banco do Brasil c/c	137:964$700		
Almoxarifado "Stock"	1.526:552$889		
Banco Mercantil Sergipense	295:104$500		
Caixa Econômica - Filial c/ Ilm.	152:637$050		
Caixa Econômica - Filial c/Com.	79:772$270		
Escola Profissional	257$000		
Total	4.463:166$269	Total	4.463:166$269

DEMONSTRATIVO DA CONTA DE FUNDO DE MELHORAMENTOS NO EXERCÍCIO DE 1936

Discriminação	Arrecadado	Desp. da reconstrução	
Saldo do Exercício de 1935	398:683$760		
Janeiro	29:946$000	2:391$500	Reconst. do Ramal
Fevereiro	27:420$000	6:893$408	" " "
Março	35:534$600	5:266$588	" " "
Abril	32:409$100	6:615$958	" " "
Maio	29:810$200	13:537$094	R. L. tronco k. 108
Junho	30:689$200	8:688$896	" " " " "
Julho	48:412$100	29:918$445	" " " " "
Agosto	—	15:049$777	" " " " "
Setembro	—	9:845$913	" " " " "
Outubro	—	21:062$926	" " " " "
Novembro	—	28:166$519	" " " " "
Dezembro	—	13:201$853	" " " " "
	632:904$960	160:538$877	
Balanço		472:266$083	
	632:904$960	632:904$960	
Saldo para o xercício de 1937	472:266$083		

NOTA: A Arrecadação efetuada de Agosto em diante passou para o Fundo Especial de acôrdo com o Decreto n.º 51, de 23 de Julho de 1935.

DEMONSTRATIVO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA DA DESPÊSA NO EXERCÍCIO DE 1936

Discriminação	Despêsa		Diferenças	
	Prevista	Realizada	Mais	Menos
PESSOAL:				
1.ª Divisão	254:460$000	244:059$707	—	10:400$293
2.ª "	645:480$000	723:972$990	78:492$990	—
3.ª "	789:690$000	816:220$045	26:530$045	—
4.ª "	752:640$000	715:654$544	—	36:985$456
Sôma	2.442:270$000	2.499:907$286	105:023$035	47:385$749
Crédito extra ..	100:000$000	—	—	100:000$000
Sôma	2.542:270$000	2.499:907$286	105:023$035	147:385$749
Diferença			42:362$714	
MATERIAL:				
1.ª Divisão	9:500$000	25:118$337	15:618$337	—
2.ª " ...	55:000$000	81:861$645	26:861$645	—
3.ª " ...	560:000$000	673:828$496	113:828$496	—
4.ª "	412:000$000	390:882$987	—	21:117$013
Sôma	1.036:500$000	1.171:691$465	156:308$478	21:117$013
Crédito Supl. ..	200:000$000	—	—	200:000$000
Sôma	1.236:500$000	1.171:691$465	156:308$478	221:117$013
Diferença			64:808$535	—
D. DIVERSAS:				
1.ª Divisão	72:810$000	139:416$063	66:606$063	—
2.ª "	22:800$000	29:726$280	6:926$280	—
3.ª "	48:000$000	59:010$300	11:010$300	—
4.ª "	20:600$000	24:561$100	3:961$100	—
Sôma	164:210$000	252:713$743	88:503$743	—
Caixa Aposent.	116:020$000	118:717$570	2:697$570	—
Totais	4.059:000$000	4.043:030$064	352:532$826	368:502$762
Diferença				15:969$936

DEMONSTRATIVO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTARIA DA RECEITA NO EXERCÍCIO DE 1936

Discriminação	Receita		Diferenças	
	Prevista	Realizada	Mais	Menos
Passageiros . . .	477:600$000	596:126$400	118:526$400	-
Bagagens	27:600$000	40:950$900	13:350$900	-
Encomendas . . .	61:200$000	80:059$800	18:859$800	-
Animais	14:400$000	9:570$900	—	4:829$10
Mercadorias . . .	3.111:120$000	3.957:361$600	846:241$600	-
Telegramas . . .	46:800$000	61:379$250	14:579$250	-
T. e C. Especiais	6:000$000	12:343$300	6:343$300	-
Armazenagem .	720$000	661$500	—	58$50
Diversos	4:200$000	5:617$200	1:417$200	-
Sôma	3.749:640$000	4.764:070$850	1.019:318$450	4:887$60
Rec. Accessória	360$000	458$300	98$300	-
Rec. Eventual .	9:000$000	26:878$720	17:878$720	-
Sôma	9:360$000	27:337$020	17:977$020	-
Totais	3.759:000$000	4.791:407$870	1.037:295$470	4:887$60
Diferença a mais			1.032:407$870	

NOTA: Excluida a quota de 10% de adicionais para Fundo de Melhoramentos que passou para uma obrigação especial.

DEMOCIO DE 1936

DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE FUNDOS NOS DIVERSOS ESTABELECIMENTOS BANCARIOS NO EXERCICIO DE 1936

BANCO DO BRASIL C/C JUROS

Saldo de 1935		480.811$7[illegible]
Recolhido em fevereiro	60.000$000	
" " agôsto	220.000$000	
" " novembro	150 000$000	
" " dezembro	160 000$000	
Juros ate 31 de dezembro a/ano	5 670$500	
Diferença na liquidaçao de 1 saque no mês de agosto	4 613$600	
Idem, idem em dezembro	1 041$280	601 325[illegible]
		1 082.137[illegible]

BANCO MERCANTIL SERGIPENSE

Recolhido em abril	370 000$000	
" " máio	10.000$000	
Juros até junho	2.321$800	
Recolhido em setembro	63.000$000	
" " outubro	102.850$000	
" " novembro	50.000$000	
Juros até dezembro	1 909$400	
Diferença em pagamento	$080	600.081$2[illegible]0
		600 081$2[illegible]

CAIXA ECONOMICA MATRIZ

Saldo de 1935	100 000$000	
Juros d/ano	1 152$800	101 152[illegible]
		101 152$[illegible]

C/ILIMITADA

Recolhido em junho	50 000$000	
Juros até 30 de junho	150$000	
Recolhido em setembro	100 000$000	
Juros ate 31 de dezembro	2 487$050	152 637[illegible]05
		152 637$[illegible]0

CAIXA ECONOMICA FILIAL NA ZARE

C COMERCIAL

Recolhido em junho	30 000$000	
Juros de junho	27$000	
Recolhido em setembro	50 000$000	
Idem em novembro	20 000$000	
Juros ate 31 de dezembro	744$770	100 772[illegible]
		100 772[illegible]

SALDOS

Banco do Brasil	137 964$700	
Banco Mercantil Sergipense	295 104$500	
Caixa Economica Matriz	21 152$800	
Caixa Economica Filial C/Ilimitada	152 637[illegible]0	
Caixa Economica Filial C/Comercial	79 772$270	686 631[illegible]320
Saldo do Caixa de Nazare		474 51[illegible]2
		1 161 15[illegible]22

BANCO DO BRASIL

Seus pagamentos em janeiro	5 797$700	
" " " fevereiro	14 732$300	
" " " março	15 000$000	
" " abril	215 361$900	
" " máio	117.800$000	
" " junho	12 326$100	
" " " julho	32 459$800	
" " " agosto	68 053$600	
" " setembro	4 803$800	
" " " outubro	17 125$000	
" " " novembro	274 617$580	
" " " dezembro	166 094$600	944 172$380
Balanço		137 964$700
		1 082 137$080

BANCO MERCANTIL SERGIPENSE

Pagamento em abril	5 771$700	
" máio	2 000$000	
" junho	1$900	
" julho	20 047$100	
" outubro	19 713$900	
" novembro	63 070$900	
" dezembro	194 371$280	304 976$780
Balanço		295 104$500
		600.081$280

CAIXA ECONOMICA MATRIZ

S/pagamento ao Banco Sergipense em abril	80 000$000	
Balanço	21 152$800	101 152$800
		101 152$800

C/ILIMITADA

Balanço		152 637$050
		152 637$050

CAIXA ECONOMICA FILIAL NA ZARE

C/COMERCIAL

Entrada em junho		21 000$000
Balanço		79 772$270
		100.772$270

DE NAZARÉ
DESAPROPRIAÇÕES FEITAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO

NOMES	Import.	LOCAL
Manoel Pedro Vitório	300$000	Apaga-Fôgo s/n.
Manoel Alves da Silva	300$000	" " n. 103.
José Pinto	200$000	" " " 110.
Lourival Souza Cruz	250$000	" " " 3.
Venâncio Brito	300$000	" " " 4.
João Batista de Souza	200$000	" " " 98.
Manoel Joaquim Carvalho .	100$000	Estaca n. 187.
Antônio Paulo	100$000	Apaga-Fôgo n. 110.
O mesmo	150$000	" " " 163.
Manoel Agenor	200$000	" " " 2.
Henrique Freitas	250$000	Rua da Fonte n. 16.
Francisco Sales	250$000	Apaga-Fôgo n. 106
Maria Maximiana Vitória .	300$000	" " " 102.
Francisco Carlos Santos ..	350$000	" " " 139.
Martinho Barbosa Oliveira .	500$000	" " s/n.
Antônio Paulo	80$000	" " n. 110.
João Martins	600$000	" " " 78
Maria Santâna	500$000	" " " 64.
Maria Camila	350$000	" " " 66.
Otaviano Correia	250$000	" " " 68.
Alberto Alves	300$000	" " " 70.
Maria Júlia Conceição	200$000	" " " 72.
Anfilófio Sodré	600$000	" " " 74.
José Alves	500$000	" " " 76.
Almerinda Ferreira da Silva	800$000	" " " 80.
Maria Luiza Conceição ...	800$000	" " " 106.
Maria Júlia Camões	600$000	" " " 94.
Timóteo Caitâno Santos ...	180$000	" " " 98.
Juvenal M. Tupinambá ...	11:000$000	" " 56, 58, 1 e 35
Bartolomeu Lourenço	100$000	" " " 92.
O mesmo	400$000	" " " 60.
Jaime dos Passos Souza ...	600$000	" " " 84.
O mesmo	650$000	" " " 82.
Corinto Souza Pereira	250$000	" " " 62.
Maria Romana Conceição .	250$000	Estaca n. 1.234.
Jaime Souza	600$000	Apaga-Fôgo n. 55
	23:360$000	

Indenizações outras:		
Lídio Santos	120$000	Plantações.
Maria Águida	30$000	Madeiramento de casa.
Raimundo Dias Almeida ...	40$000	Roça mandioca-Est. 578/580.
José Marques Souza	5$000	Estragos prod. pedreira.
Dermeval Jesús	11$000	Estragos prod. pedreira.
Domingos Bernardo	10$000	Roça mandioca Copioba.
Luiza Santos	25$000	Estragos prod. pedreira.
Firmino Santâna	18$000	Roça de mandioca.
Henrique Santâna	200$000	Roça de mandioca.
	459$000	

CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

QUADRO COMPARATIVO DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS DO PROJÉTO E DA LOCAÇÃO

	Projeto	Locação
Comprimento real	30470,000	30272,470
Comprimento virtual	78972,970	76403,119
Declividade máxima	0,015	0,0125
Alinhamentos retos	19137,430	20115,170
Alinhamentos curvos	11332,570	10157,300
Percentagem dos alinhamentos retos	62,80%	66,54%
Percentagem dos alinhamentos curvos	37,20%	33,46%
Extensão em nivel	13870,000	13122,110
Extensão em rampa e contra rampa	16600,000	17150,360
Percentagem em nivel	45,53%	43,34%
Percentagem em rampa e contra rampa	54,47%	56,66%
Número de curvas	64	56

OBSERVAÇÃO: — As rampas da locação são menores.

	TERCEIRA RESIDÊNCIA		
versos	Pessoal	Material	Diversos
—	—	—	—
25$000	1:500$000	2:381$937	—
101$000	10:033$500	14:686$850	60$000
460$500	18:571$250	2:040$814	120$000
586$500	30:104$750	19:109$601	180$000
	49:394$351		

CONSTRUCÃO DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO NAZARE

DESPESA MENSAL DAS RESIDENCIAS

	ESCRITÓRIO CENTRAL			PRIMEIRA RESIDENCIA		
MESES	Pessoal	Material	Diversos	Pessoal	Material	Diversos
Setemro	3 464$664	106$321	5 142$500	10 044$457	14.539$218	192$500
Outubro	8 450$000	5 230$103	8 790$000	39$850$086	38 702$112	3 283$704
Novembro	7 116$366	592$050	1 650$000	46 035$253	32 661$114	2 268$757
Dezembro	6 995$000	231$207	871$200	47 166$392	23 073$133	1 687$469
Soma	26 026$030	6 159$681	16 453$700	143 096$228	108 975$582	7 439$430
Total geral das Residencias	48 639$411			259 511$478		

	SEGUNDA RESIDENCIA			TERCEIRA RESIDENCIA		
MESES	Pessoal	Material	Diversos	Pessoal	Material	Diversos
Setemro	—	—	—	—	—	—
Outubro	3 732$250	5 773$000	25$000	1 500$000	2 3[illegible]937	—
Novembro	17 222$000	14 811$031	101$000	10 033$500	14 686$850	60$000
Dezembro	28 679$500	13 5[illegible]	460$500	18.571$250	2 040$814	120$000
Soma	49 633$750	3[illegible]	586$500	30 104$750	19 109$601	180$000
Total geral das Residencias		84 67[illegible]			49 394$351	

MESES	SOMA			TOTAL GERAL
	Pessoal	Material	Diversos	
Setembro	13 509$121	14 645$539	5 342$000	33 496$660
Outubro	53 532$336	52 087$160	12 098$704	117 718$200
Novembro	80 407$159	62 751$045	4 079$757	147 237$261
Dezembro	101 412$142	39·213$879	3 139$169	143 765$190
Soma	248 860$758	168·697$623	24 659$630	442 218$011

Total geral das Residencias	442 218$011
Indemnisações diversas . .	23·819$000
Total geral	466:037$011

ANEXOS DA 2.ª DIVISÃO

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE CARROS E VAGÕES DO ANO RELATADO COM O ANO ANTERIOR

ESPECIFICAÇÃO	1935	1936	DIFERENÇA	
			A mais	A menos
Carros e vagões em todos os serviços	16.318	17.850	1.532	—
Percurso	1.807.467	1.956.405	148.938	—
Carros e vagões em serviço retribuído	11.820	12.923	1.103	—
Percurso	1.513.582	1.694.329	180.747	—
Carros e vagões em serviço da Estrada	4.498	4.927	429	—
Percurso	293.885	262 076	—	31.809
Carros e vagões carregados em todos os serviços	12.965	13.980	1.015	—
Percurso	1.557.132	1.673.402	116.270	—
Carros e vagões carregados em serviço retribuído	10.379	11.271	892	—
Percurso	1.371.086	1.512.112	141.026	—
Carros e vagões vazios em todos os serviços	1.441	3.870	2.429	—
Percurso	142.946	283.003	140.507	—
Vagões carregados em serviço da Estrada	2.586	2.709	123	—
Percurso	186.046	161.290	—	24.756
Vagões vazios em serviço da Estrada	1.912	2.218	306	—
Percurso	107.839	100.786	—	7.053

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

DISTRIBUIÇÃO DOS CARROS E VAGÕES POR TREN

ESPECIFICAÇÃO	CARREGADOS		VAZIOS		TOTA		Comp. média qualquer dist.	Comp. média trem quilômetro
	Número	Percurso	Número	Percurso	Número	Percurso		
Regulares passageiros	2.580	607.492	123	13.238	2.703	.730	8,60	7,57
Especiais passageiros	143	6.730	17	552	160	.282	4,57	4,83
Mixtos	2.347	67.926	85	2.397	2.432	.323	3,87	3,86
Cargas	6.204	839.823	1.643	178.207	7.847	1.0.030	12,26	10,11
Lenha	872	84.978	635	55.764	1.507	.742	9,47	8,85
Lastro	1.655	47.366	1.337	31.049	2.992	.415	11,08	5.42
Socôrro	48	11.065	7	672	55	.737	6,11	6,14
Inspeção	—	—	—	—	—	—	—	—
Pagamento	74	3.502	2	63	76	.565	3,04	3,72
Trilhos e dormentes.	28	1.984	12	740	40	.724	6,66	5,08
Especiais Serv. Estr.	29	2.536	9	321	38	.857	2,92	3,88
	13.980	1.673.402	3.870	283.003	17.850	1.6.405		

COMPOSIÇÃO MÉDIA DOS TRENS A QUALQUER DISTÂNCIA NOS ÚIMOS QUATRO ANOS

ESPECIFICAÇÃO	1933	1934	935	1936
Regulares passageiros	8,04	8,16	,12	8,60
Especiais passageiros	2,54	5,04	88	4,57
Mixtos	4,03	4,80	,18	3,87
Cargas	8,95	12,99	,83	12,26
Serviço da Estrada	8,30	6,78	,65	6,54

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

COMPOSIÇÃO MÉDIA DOS TRENS-QUILÔMETROS COMPARADA COM O ANO ANTERIOR

COMPOSIÇÃO	1935	1936
Regulares de passageiros	7,76	7,57
Especiais de passageiros	5,79	4,83
Mixtos	4,13	3,86
Cargas	10,06	10,14
Serviço da Estrada	4,66	5,51

COMPARAÇÃO DIÁRIA DOS CARROS E VAGÕES QUE CIRCULARAM NÊSTE ANO COM O ANO ANTERIOR

DESIGNAÇÃO	1935	1936
Carros e vagões em todos os serviços . .	44,70	48,90
Percurso diário dos carros e vagões . .	4.950	5.360
Percurso médio diário por veículo de transporte	110.760	109.602
Carros e vagões reduzidos á extensão média	6.314	6.835
Carros e vagões em serv. retribuído . .	5.228	5.919
Carros e vagões em serv. não retribuído .	1.086	915
Carros e vagões reduzidos á extensão média por serviço retribuído . . .	17,29	18,72
Carros e vagões reduzidos á extensão média não retribuído	14,32	16,21
Carros e vagões reduzidos á extensão média não retribuído	2,97	2,50

SERVIÇOS EFEITUADOS PELOS CONDUTORES EM GERAL

T R E N S

Condutores	Reguladores e mixtos		Especiais		Cargas		Serviço da Estrada		Totais		Veículos	
	N.	Perc.	N.	Perc.	N.	Perc.	N.	Perc.	Num.	Perc.	Número	Percurso
Altamirando Santos .	281	31.883	2	198	102	20.747	4	116	108	21.061	1.654	235.5
Manoel A. Crusoé .	—	—	—	—	—	—	—	—	281	31.883	1.601	224.4
Pedro Barbosa . . .	290	31.470	—	—	—	—	—	—	290	31.470	1.546	214.7
Manoel R. Silva . .	—	—	4	136	100	20.150	7	435	111	20.721	1.410	196.4
Teodomiro Ribeiro .	—	—	—	—	90	18.798	7	240	97	19.031	1.340	191.2
João Pinho	243	26.001	—	—	3	78	4	68	250	26.147	1.330	178.2
João Santos	88	9.582	15	695	52	7.768	11	1.841	166	19.886	1.339	163.2
Auxêncio Borges . .	8	232	2	16	56	11.937	2	58	68	12.243	882	120.4
Argemiro Souza . .	—	—	—	—	14	1.319	121	12.016	135	13.335	1.310	119.8
Lourival Jacobina . .	—	—	—	—	7	524	279	15.497	286	16.021	3.114	87.3
Hermógenes Santos .	—	—	—	—	—	—	39	4.005	39	4.005	405	37.1
Diversos	32	998	12	462	216	19.374	8	210	268	21 044	1.919	187.7
Soma	942	100.166	35	1.507	640	100.695	482	34.486	2.099	236.854	17.850	1.956.4

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

SERVIÇOS EFEITUADOS PELOS MAQUINISTAS, DURANTE O ANO DE 1936

Num.	NOMES	TRENS	
		Número	Percurso
1	Praxedes Bispo	101	26.691
2	Manoel Lourenço	94	24.338
3	Vicente Gonzaga	99	21.230
4	Marcelino Souza	102	20.293
5	Eleutério Santos	92	19.733
6	Lourenço Santâna	199	18.689
7	Alencar Moura	586	17.928
8	Jacó Oliveira	125	17.842
9	José Pinto	108	16.496
10	Hermâncio Santos	91	16.016
11	João Guedes	273	14.742
12	Artur Frederico	89	12.735
13	Manoel Vitório	83	7.205
14	Manoel Joviniano	30	1.941
15	João Felismino Bastos	12	245
16	Manoel Sampaio	15	730
		2.099	236.854

QUADRO DAS TONELADAS DAS MERCADORIAS

Anos	Tons.
1927	63.320
1928	68.377
1929	57.797
1930	55.890
1931	51.341
1932	57.398
1933	57.041
1934	62.386
1935	67.160
1936	75.155

QUADRO DEMONSTRATIVO DO TRANSPORTE DAS MERCADORIAS DE RESISTÊNCIA NO ÚLTIMO DECÊNIO

ANOS	CAFÉ		FUMO	
	Tons.	Produto	Tons.	Produto
1928	17.204	964:578$800	10.778	453:138$400
1927	17.075	810:123$960	10.195	453:816$440
1929	12.399	676:684$100	11.082	501:738$300
1930	14 694	806:454$400	12.249	564:305$500
1931	10.099	578:475$200	8.770	416:920$300
1932	10.697	673:829$800	7.425	329:707$600
1933	11.003	663:546$500	6.510	304:250$700
1934	18.837	1.134:822$000	7.973	358:465$700
1935	16.139	872:150$188	7.180	342:774$660
1936	21.719	1.385:177$600	6.346	238:572$000

ANOS	CACAU	
	Tons.	Produto
1927	6.682	536:472$880
1928	6.092	560:046$950
1929	5.297	497:385$300
1930	5.031	447:561$700
1931	4.682	407:613$500
1932	7.427	651:199$100
1933	4.505	394:175$000
1934	6.324	547$874:500
1935	7.180	620:643$560
1936	9.317	893:869$500

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS (SERVIÇO RETRIBUÍDO) NOS ÚLTIMOS NOVE ANOS (PERÍODO EM QUE VIGORARAM AS MESMAS TARIFAS E TIVEMOS A MESMA EXTENSÃO DE LINHA)

ANOS	Número de Volumes	Toneladas Simples	Ton. quilômetros	Produto	Percurso médio	Preço de unidade	Ext.média Ton. Reduzida	Ton. por Trem quilômetro	Ton. vagon quilômetro
1928	1.221.402	68.366	10.338.587	3.703:055$790	151,190	0$337	37,556	91,548	12,381
1929	1.016.960	57.797	8.838.521	3.117:206$500	152,923	0$353	31,680	89,139	11,509
1930	936.511	55.890	8.560.810	3.056:849$700	153,171	0$357	39,282	91,900	11,940
1931	915.907	51.341	8.061.802	2.856:676$100	154,018	0$354	28,188	90,754	11,680
1932	1.028.666	57.498	9.570.272	3.064:285$500	165,887	0$320	33,462	103,992	11,667
1933	1.094.997	57.041	9.775.079	2.880:809$300	171,369	0$294	34,178	103,550	11,880
1934	1.118.173	62.025	9.989.567	3.095:065$000	161,000	0$324	34,879	110,170	12,030
1935	1.109.674	66.420	9.599.982	3.349:612$000	144,000	0$348	33,519	115,537	11,448
1936	1.330.396	74.552	12.633.548	4.748:572$700	168,967	0$375	44,139	125,463	12,409

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE NAZARÉ ESPECIAL

RECEITA

Mercadorias - frete	1.157:988$700	
" - carga e descarga	55:788$200	
Passageiros	149:359$900	
Bagagem	18:435$900	
Encomendas	28:810$100	
Animais	1:640$200	
Telegramas	31:991$450	
Trens e veículos especiais	8:056$200	
Armazenagens	78$600	
Diversos	5:042$300	
Adicionais 10 %	145:395$200	
Ad-valorem	116:789$000	1.719:375$750

DESPÊSA

Pessoal	152:874$790	
Carga e descarga	60:807$900	
Material de escriptorio	1:552$330	
" " serviço	9:429$310	
" " iluminação	184$385	
Despêsas diversas: - Luz	2:396$200	
- Alugueis	770$000	
- Diversos	919$860	228:934$775
Saldo		1.490:440$975

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	16.176	1.132,320	—
Bagagens	4.411	132,864	—
Encomendas	8.074	223,098	—
Telegramas	36.132	—	491.784
Animais	243	60,200	—
Mercadorias	371.828	20.576,539	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO

DE ONHA **4.ª CLASSE**

RECEITA

Mercadorias - frete	123$200	
" - carga e descarga	38$000	
Passageiros	1:567$500	
Bagagem	6$900	
Encomendas	77$100	
Animais	4$600	
Telegramas	50$000	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	215$200	
Ad-valorem	10$100	2:092$600

DESPÊSA

Pessoal	5:524$900	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	44$600	
" " serviço	376$565	
" " iluminação	248$530	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	6:194$595
- Defict.		4:101$995

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	874	61,180	—
Bagagens	14	0,278	—
Encomendas	94	1,857	—
Telegramas	650	—	12.052
Animais	4	1,600	—
Mercadorias	190	10,103	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE RIO FUNDO — 3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	11:427$500	
" - carga e descarga	2:588$800	
Passageiros	7:153$600	
Bagagem	163$600	
Encomendas	827$400	
Encomenads	827$400	
Animais	103$700	
Telegramas	623$850	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	2:382$300	
Ad-valorem	1:431$400	26:702$150

DESPÊSA

Pessoal	7:583$000	
Carga e descarga	218$500	
Material de escritório	79$340	
" " serviço	644$918	
" " iluminação	343$360	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	360$000	
- Diversos	—	9:229$118
Saldo		17:473$032

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	3.427	239,890	—
Bagagens	214	6,020	—
Encomendas	1.004	30,326	—
Telegramas	1.244	—	19.436
Animais	30	7,300	—
Mercadorias	25.174	1.425,696	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE TAITINGA

5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	1:512$000	
" - carga e descarga	484$600	
Passageiros	2:456$500	
Bagagem	78$000	
Encomendas	500$600	
Animais	74$400	
Telegramas	176$750	
Trens e veículos especiais	55$200	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	583$900	
Ad-valorem	346$600	6:268$550

DESPÊSA

Pessoal	5:861$900	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	43$620	
" " serviço	349$429	
" " iluminação	263$553	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	6:518$502
Deficit		249$952

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	1.313	91,910	—
Bagagens	115	2,858	—
Encomendas	1.411	60,581	—
Telegramas	860	—	12.768
Animais	12	3,500	—
Mercadorias	3.831	234,911	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SANTO ANTÔNIO — 1ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	89:708$500	
" - carga e descarga	10:270$400	
Passageiros	39:693$100	
Bagagem	1:924$700	
Encomendas	7:054$100	
Animais	869$200	
Telegramas	2:469$700	
Trens e veículos especiais	2:075$600	
Armazenagens	6$100	
Diversos	69$600	
Adicionais 10 %	15:849$400	
Ad-valorem	20:261$500	190:251$900

DESPÊSA

Pessoal	21:155$000	
Carga e descarga	738$400	
Material de escritório	403$442	
" " serviço	2:043$621	
" " iluminação	120$503	
Despêsas diversas: - Luz	409$000	
- Alugueis	720$000	
- Diversos	60$000	25:649$966
Saldo		164:601$934

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	9.847	689,290	—
Bagagens	1.181	38,572	—
Encomendas	4.830	136,086	—
Telegramas	3.441	—	77.985
Animais	162	41,100	—
Mercadorias	94.812	5.717,961	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SANTÂNA — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	3:596$300	
" - carga e descarga	242$500	
Passageiros	4:471$100	
Bagagens	94$300	
Encomendas	694$300	
Telegramas	189$300	
Animais	60$500	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	133$400	
Adicionais 10 %	999$600	
Ad-valorem	471$500	10:952$800

DESPÊSA

Pessoal	6:912$900	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	39$438	
" " serviço	296$924	
" " iluminação	225$813	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	7:475$075
Saldo		3:477$725

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	1.455	101,850	—
Bagagens	79	2,442	—
Encomendas	924	41,235	—
Telegramas	710	—	11.861
Animais	10	2,800	—
Mercadorias	2.629	172,524	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO

DE VARGEM GRANDE — 3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	6:484$200	
" - carga e descarga	1:140$900	
Passageiros	11:351$500	
Bagagens	296$500	
Encomendas	799$400	
Animais	154$400	
Telegramas	798$050	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	9$100	
Diversos	36$100	
Adicionais 10 %	2:161$000	
Ad-valorem	1:822$900	25:054$050

DESPÊSA

Pessoal	7:997$900	
Carga e descarga	142$400	
Material de escritório	78$539	
" " serviço	623$793	
" " iluminação	329$932	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	275$000	
- Diversos	—	9:447$564
Saldo		15:606$486

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	2.688	188,160	—
Bagagens	170	6,061	—
Encomendas	657	16,367	—
Telegramas	1.626	—	28.892
Animais	24	6,600	—
Mercadorias	6.865	362,816	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SERRA — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	—	
Bagagens	—	
Encomendas	—	
Animais	—	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	—	
Ad-valorem	—	—

DESPÊSA

Pessoal	2:745$500	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	16$627	
" " serviço	139$244	
" " iluminação	133$415	
Despêsas diversas: - :Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	3:034$786
Defict.		3:034$786

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	—	—	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	—	—	—
Telegramas	305	—	2.637
Animais	—	—	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SÃO MIGUEL — 2.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	17:074$500	
" - carga e descarga	2:111$100	
Passageiros	16:752$700	
Bagagens	901$100	
Encomendas	1:573$900	
Animais	164$600	
Telegramas	1:737$150	
Trens e veículos especiais	298$500	
Armazenagens	11$000	
Adicionais 10 %	4:149$200	
Ad-valorem	3:323$700	48:097$450

DESPÊSA

Pessoal	21:186$900	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	189$543	
" " serviço	1:549$518	
" " iluminação	467$415	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	440$000	
- Diversos	5$000	23:838$376
Saldo		24:259$074

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	4.785	334,950	—
Bagagens	516	17,404	—
Encomendas	1.490	42,288	—
Telegramas	5.444	—	129.465
Animais	49	10,900	—
Mercadorias	11.073	609,468	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE ENTRONCAMENTO — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	—	
Bagagens	—	
Encomendas	—	
Animais	—	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	—	
Ad-valorem	—	—

DESPÊSA

Pessoal	2:883$600	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	—	
" " serviço	—	
" " iluminação	—	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	2:883$600
Difict.		2:883$600

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	—	—	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	—	—	—
Telegramas	—	—	—
Animais	—	—	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE ENGR. PONTES 4.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	1:183$600	
" - carga e descarga	95$600	
Bagagens	2:215$700	
Passageiros	62$900	
Encomendas	144$000	
Animais	21$000	
Telegramas	63$550	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	1$200	
Adicionais 10 %	403$100	
Ad-valorem	131$700	4:322$350

DESPÊSA

Pessoal	4:821$400	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	34$892	
" " serviço	293$035	
" " iluminação	230$304	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	5:379$631
Defict.		1:057$281

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	653	45 710	—
Bagagens	38	1,050	—
Encomendas	87	2,517	—
Telegramas	537	—	9.632
Animais	6	1,200	—
Mercadorias	464	49,045	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE LAGE 3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	25:048$400	
" - -carga e descarga	2:217$500	
Passageiros	16:189$200	
Bagagens	547$500	
Encomendas	2:448$500	
Animais	294$200	
Telegramas	1:736$000	
Trens e veículos especiais	616$400	
Armazenagens	8$700	
Adicionais 10 %	4:976$600	
Ad-valorem	3:695$200	57:778$200

DESPÊSA

Pessoal	9:784$300	
Carga e descarga	15$000	
Material de escritório	188$342	
" " serviço	1:418$413	
" " iluminação	115$380	
Despêsas diversas: - Luz	405$600	
- Alugueis	480$000	
- Diversos	—	12:407$035
Saldo	—	45:371$165

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	3.240	226,800	—
Bagagens	395	17,382	—
Encomendas	1.339	38,277	—
Telegramas	2.769	—	58.839
Animais	73	15,400	—
Mercadorias	14.125	811,131	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE MUTUÍPE 2.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	55:320$200	
" - carga e descarga	5:005$200	
Passageiros	19:214$600	
Bagagens	840$300	
Encomendas	2:178$200	
Animais	331$100	
Telegramas	1:805$100	
Trens e veículos especiais	277$400	
Armazenagens	8$500	
Diversos	10$300	
Adicionais 10 %	8:565$700	
Ad-valorem	7:152$200	100:708$800

DESPÊSA

Pessoal	15:616$100	
Carga e descarga	618$400	
Material de escritório	203$416	
" " serviço	1:642$619	
" " iluminação	120$400	
Despêsas diversas: - Luz	303$620	
- Alugueis	480$000	
- Diversos	—	17:984$555
Saldo		82:724$245

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	3.885	271,950	—
Bagagens	563	18,017	—
Encomendas	1.342	35,104	—
Telegramas	3.775	—	82.280
Animais	69	18,600	—
Mercadorias	32.324	1.766,633	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE BARRA — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	—	
Bagagens	—	
Encomendas	—	
Animais	—	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	—	
Ad-valorem	—	—

DESPÊSA

Pessoal	2:829$400	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	33$722	
" " serviço	139$518	
" " iluminação	168$418	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	3:171$058
Defict.		3:171$058

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	—	—	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	—	—	—
Telegramas	246	—	3.171
Animais	—	—	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE JEQUIRIÇÁ — 3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	40:141$700	
" - carga e descarga	3:395$000	
Passageiros	17:857$700	
Bagagens	287$300	
Encomendas	1:464$300	
Animais	288$300	
Telegramas	1:229$700	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	6:563$500	
Ad-valorem	3:279$800	74:507$300

DESPÊSA

Pessoal	11:898$500	
Carga e descarga	165$000	
Material de escritório	159$413	
" " serviço	1:368$722	
" " iluminação	108$509	
Despêsas diversas: - Luz	341$900	
- Alugueis	420$000	
- Diversos	10$000	14:472$044
Saldo		60:035$256

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	3.901	273,070	—
Bagagens	254	7,618	—
Encomendas	868	19,107	—
Telegramas	2.909	—	50.304
Animais	49	11,200	—
Mercadorias	19.529	1.381,014	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE AREIA 2.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	74:446$000	
" - carga e descarga	2:464$000	
Passageiros	16:578$800	
Bagagens	742$700	
Encomendas	2:324$700	
Animais	387$900	
Telegramas	591$650	
Trens e veículos especiais	401$200	
Armazenagens	—	
Diversos	7$300	
Adicionais 10 %	9:970$700	
Ad-valorem	8:118$700	116:033$650

DESPÊSA

Pessoal	15:662$500	
Carga e descarga	1:706$700	
Material de escritório	178$842	
" " serviço	1:694$215	
" "iluminação	114$516	
Despêsas diversas: - Luz	467$400	
- Alugueis	210$000	
- Diversos	4$200	20:038$373
Saldo		95:995$277

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	3.491	244,370	—
Bagagens	615	19,875	—
Encomendas	1.581	31,225	—
Telegramas	3.632	—	59.146
Animais	110	26,400	—
Mercadorias	27.431	1.678,003	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE GENIPAPO 4.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	3:725$100	
" - carga e descarga	660$800	
Passageiros	4:104$100	
Bagagens	32$100	
Encomendas	706$000	
Animais	146$200	
Telegramas	242$450	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	35$100	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	1:024$900	
Ad-valorem	299$900	10:977$250

DESPÊSA

Pessoal	5:395$800	
Carga e descarga	12$000	
Material de escritório	35$540	
" " serviço	354$753	
" " iluminação	244$782	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	220$000	
- Diversas	—	6:310$875
Saldo		4:666$375

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	1.172	44,730	—
Bagagens	54	1,348	—
Encomendas	505	8,052	—
Telegramas	849	—	14.296
Animais	50	9,300	—
Mercadorias	29.090	223,575	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE ENGR.. FRANCA 4.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	3:505$400	
" - carga e descarga	305$100	
Passageiros	5:933$600	
Bagagens	160$000	
Encomendas	274$900	
Animais	334$600	
Telegramas	418$250	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	15$700	
Adicionais 10 %	1:133$000	
Ad-valorem	763$300	12:843$850

DESPÊSA

Pessoal	5:370$800	
Carga e descarga	11$800	
Material de escritório	88$542	
" " serviço	669$817	
" " iluminação	241$293	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	360$000	
- Diversos	—	6:742$252
		6:101$598

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	1.481	104,160	—
Bagagens	82	1,970	—
Encomendas	191	2,840	—
Telegramas	1.257	—	20.359
Animais	49	14,600	—
Mercadorias	1.529	89,086	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE JOSÉ MARCELINO — 2.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	184:265$500	
" - carga e descarga	6:355$700	
Passageiros	33:512$400	
Bagagens	2:062$500	
Encomendas	4:545$100	
Animais	786$000	
Telegramas	1:635$200	
Trens e veículos especiais	562$800	
Armazenagens	85$000	
Diversos	$900	
Adicionais 10 %	23:705$400	
Ad-valorem	17:767$400	275:283$900

DESPÊSA

Pessoal	15:422$500	
Carga e descarga	621$000	
Material de escritório	402$419	
" " serviço	2:261$038	
" " iluminação	136$929	
Despêsas diversas: - Luz	385$000	
- Alugueis	650$000	
- Diversos	70$000	19:948$886
Saldo		255:335$014

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	5.558	389,060	—
Bagagens	1.198	31,298	—
Encomendas	2.145	48,727	—
Telegramas	3.994	—	81.341
Animais	135	30,300	—
Mercadorias	83.834	4.515,592	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE ENGR. ÁTILA — 4.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	372$200	
" - carga e descarga	42$600	
Passageiros	2:009$000	
Bagagens	8$800	
Encomendas	238$700	
Animais	507$000	
Telegramas	139$550	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	5$300	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	347$100	
Ad-valorem	126$600	3:796$850

DESPÊSA

Pessoal	5:851$000	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	71$615	
" " serviço	446$312	
" " iluminação	244$528	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	6:613$455
Defict.		2:816$605

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	510	35,700	—
Bagagens	17	0,354	—
Encomendas	214	3,758	—
Telegramas	840	—	14.821
Animais	71	20,100	—
Mercadorias	571	12,357	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE ITAQUARA — 2.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	130:026$600	
" - carga e descarga	5:118$800	
Passageiros	15:066$200	
Bagagens	705$800	
Encomendas	1:873$400	
Animais	365$200	
Telegramas	1:990$150	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	3$100	
Diversos	67$800	
Adicionais 10 %	15:558$000	
Ad-valorem	10:013$900	180:788$950

DESPÊSA

Pessoal	15:498$800	
Carga e descarga	1:391$700	
Material de escritório	246$443	
" " serviço	1:864$266	
" " iluminação	412$849	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	600$000	
- Diversos	—	20:014$058
Saldo		160:774$892

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	2.955	206,850	—
Bagagens	398	12,551	—
Encomendas	1.245	27,870	—
Telegramas	3.826	—	58.077
Animais	56	13,700	—
Mercadorias	60.980	3.108,201	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE JAGUAQUARA — 1.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	366:955$000	
" - carga e descarga	10:907$600	
Passageiros	32:186$600	
Bagagens	1:875$800	
Encomendas	3:804$500	
Animais	544$200	
Telegramas	4:100$250	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	68$900	
Diversos	$400	
Adicionais 10 %	42:162$000	
Ad-valorem	34:210$600	496:815$850

DESPÊSA

Pessoal	18:033$400	
Carga e descarga	719$000	
Material de escritório	419$869	
" " serviço	2:292$443	
" " iluminação	123$618	
Despêsas diversas: - Luz	187$800	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	21:776$130
Saldo		475:039$720

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	4.722	330,540	—
Bagagens	723	23,777	—
Encomendas	2.547	51,649	—
Tenegramas	5.297	—	95.711
Animais	99	18,400	—
Mercadorias	128.085	6.963,851	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE CASCA 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	21:887$500	
" - carga e descarga	1:002$200	
Passageiros	2:061$200	
Bagagens	69$600	
Encomendas	507$100	
Animais	80$000	
Telegramas	105$200	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	13$800	
Adicionais 10 %	2:599$500	
Ad-valorem	589$800	28:915$900

DESPÊSA

Pessoal	3:331$500	
Carga e descarga	12$000	
Material de escritório	122$513	
" " serviço	574$708	
" " iluminação	194$206	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	250$000	
- Diversos	—	4:484$927
Saldo		24:430$973

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	412	28,840	—
Bagagens	46	1,161	—
Encomendas	578	19,401	—
Telegramas	471	—	5.162
Animais	19	3,500	—
Mercadorias	8.575	401,380	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE CATINGAS — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	642$900	
Bagagens	—	
Encomendas	1$300	
Animais	7$500	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	74$000	
Ad-valorem	—	725$700

DESPÊSA

Pessoal	3:384$200	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	74$616	
" " serviço	215$951	
" " iluminação	158$316	
Despêsas diversas - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	3:833$083
Defict.		3:107$383

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	182	12,740	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	3	0,050	—
Telegramas	574	—	16.681
Animais	1	0,300	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SANTA ROSA — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	—	
Bagagens	—	
Encomendas	—	
Animais	—	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais	—	
Ad-valorem	—	—

DESPÊSA

Pessoal	2:720$300	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	26$816	
" " serviço	101$723	
" " iluminação	126$528	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	2:975$367
Defict.		2:975$367

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	—	—	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	—	—	—
Telegramas	—	—	—
Animais	—	—	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE BAIXÃO — 3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	55:360$600	
" - carga e descarga	2:729$800	
Passageiros	8:626$600	
Bagagens	199$200	
Encomendas	411$500	
Animais	321$300	
Telegramas	516$600	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	17$900	
Diversos	16$400	
Adicionais 10 %	6:899$800	
Ad-valorem	3:409$000	78:508$700

DESPÊSA

Pessoal	5:040$100	
Carga e descarga	491$000	
Material de escritório	82$829	
" " serviço	982$492	
" " iluminação	329$832	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	30$000	6:956$253
Saldo		71:552$447

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	2.157	150,990	—
Bagagens	74	2,310	—
Encomendas	247	5,197	—
Telegramas	936	—	19.134
Animais	54	12,700	—
Mercadorias	18.935	844,057	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE JEQUIÉ ESPECIAL

RECEITA

Mercadorias - frete	1.338:558$800	
" - carga e descarga	16:517$000	
Passageiros	142:047$500	
Bagagens	8:145$300	
Encomendas	12:987$800	
Animais	1:622$500	
Telegramas	3:315$100	
Trensee veículos especiais	—	
Armazenagens	285$800	
Diversos	112$700	
Adicionais 10 %	153:610$900	
Ad-valorem	141:232$800	1.818:436$800

DESPÊSA

Pessoal	44:039$200	
Carga e descarga	297$000	
Material de escritório	982$948	
" " serviço	5:879$681	
" " iluminação	793$239	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	1:200$000	
- Diversos	318$000	53:510$068
Saldo		1.764:926$732

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	11.670	1.320,444	—
Bagagens	1.857	58,574	—
Encomendas	3.127	63,399	—
Telegramas	5.048	—	95.852
Animais	218	46,000	—
Mercadorias	279.767	16.772,023	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE CORTA-MÃO

3.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	2:110$600	
" - carga e descarga	466$500	
Passageiros	3:209$600	
Bagagens	53$400	
Encomendas	413$600	
Animais	54$400	
Telegramas	176$800	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	1$700	
Adicionais 10 %	710$300	
Ad-valorem	538$100	7:555$000

DESPÊSA

Pessoal	6:066$300	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	93$728	
" " serviço	567$718	
" " iluminação	288$480	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	7:016$226
Saldo		538$774

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	1.817	127,190	—
Bagagens	36	1,053	—
Encomendas	455	13,888	—
Telegramas	816	—	14.407
Animais	13	3,600	—
Mercadorias	2.303	190,802	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO — 5.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	—	
" - carga e descarga	—	
Passageiros	2:963$700	
Bagagens	—	
Encomendas	—	
Animais	—	
Telegramas	—	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	—	
Diversos	—	
Adicionais 10 %	303$700	
Ad-valorem	—	2:997$400

DESPÊSA

Pessoal	2:987$500	
Carga e descarga	—	
Material de escritório	32$419	
" " serviço	129$517	
" " iluminação	176$410	
Despêsas diversas: - Luz	—	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	3:325$846
Defict.		328$446

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	987	69,090	—
Bagagens	—	—	—
Encomendas	—	—	—
Telegramas	585	—	8.400
Animais	—	—	—
Mercadorias	—	—	—

RECEITA, DESPÊSA E MOVIMENTO DA ESTAÇÃO DE AMARGOSA

1.ª CLASSE

RECEITA

Mercadorias - frete	226:535$200	
" - carga e descarga	10:056$200	
Passageiros	39:171$100	
Bagagens	3:256$700	
Encomendas	5:399$300	
Animais	407$900	
Telegramas	5:277$450	
Trens e veículos especiais	—	
Armazenagens	38$400	
Diversos	87$600	
Adicionais 10 %	28:944$500	
Ad-valorem	29:680$300	348:853$650

DESPÊSA

Pessoal	20:742$300	
Carga e descarga	2:809$000	
Material de escritório	403$415	
" " serviço	2:204$629	
" " iluminação	114$254	
Despêsas diversas: - Luz	638$100	
- Alugueis	—	
- Diversos	—	26:911$698
Saldo		321:941$952

MOVIMENTO

Especificação	Número	Ton. Simples	Palavras
Passageiros	6.316	422,120	—
Bagagens	1.281	41,628	—
Encomendas	2.721	75,930	—
Telegramas	6.574	—	105.811
Animais	80	18,300	—
Mercadorias	106.357	6.636,130	—

ESTAÇÃO	AÇÃO An
Nazaré	1:6
Onha	
R. Fundo ...	
Taitinga	
S. Antônio ..	8
Santâna	
V. Grande ..	
S. Miguel ..	1
E. Pontes ...	
Lage	2
Mutuipe ...	3
Jequiriçá ...	2
Areia	3
Genipapo ...	1
E. Franca ...	3
J. Marcelino	1
E. Átila	5
Itaquara ...	3
Jaguaquara ..	5
Casca	
Catinga	
Baixão	3
Jequié	1:6
C. Mão	
S. Francisco ..	
Amargosa ...	4
TOTAIS	9:5

RECEITA DO TRÁFEGO NO ANO DE 1936 POR ESTAÇÃO E VERBAS

ESTAÇÕES	Passageiros	Encomenda	Mercadoria	Trens e veículos especiais	Armazenagens	Adicionais	Bagagem	Animais	Carga e Descarga	Telegramas	Rendas Diversas	Ad-Valorem	TOTAL
Nazaré	149 359$900	28 810$100	1.157 988$700	8 056$200	78$600	145 395$200	18 43[illegible]$900	640$200	55 788$200	31 991$450	5 042$300	116 789$000	1 710 375$750
Onha	1 567$500	77$100	123$200	—	—	215$200	6$900	4$600	38$000	$0[illegible]	—	10$100	2[illegible]2$600
R. Fundo	7 153$600	827$400	11 427$500	—	—	2 382$300	63$600	103$700	2 [illegible]88$[illegible]	62[illegible]	—	1 431$400	26 702$150
Taitinga	2 456$500	500$600	1.512$000	55$200	—	583$900	1 92[illegible]700	74$400	484$600	[illegible]	—	346$600	6 268$550
S. Antônio	39 693$100	7 054$100	89 708$500	2 [illegible]75$600	6$100	15 849$400	1 92[illegible]700	469$200	10 270$400	2[illegible]700	69$600	20 261$500	19[illegible] 251$[illegible]
Santana	4 471$100	694$300	3 596$300	—	--	996$600	94$300	605$00	242$50[illegible]	[illegible]189$300	133$400	471$50[illegible]	1[illegible] 9[illegible]258[illegible]
V. Grande	1[illegible] 351$500	799$400	6 484$200	—	9$100	2 161$000	296$500	154[illegible]	[illegible]	798$050	36$100	1 822$900	2[illegible] 0[illegible]4$050
S. Miguel	16 752$700	1 573$900	17.074$500	298$500	11$000	4 149$200	9[illegible]1$1[illegible]	64$600	2 11[illegible]$100	1 737$150	—	3 323$700	48 097$450
E. Pontes	2 215$700	144$000	1 183$600			403$1[illegible]0	[illegible]	[illegible]	95$60[illegible]	635$550	1$200	131$700	4 322$350
Lagt.	16 189$200	2 448$500	25 048$400	616$400	8$7[illegible]	4 976$600	[illegible]	[illegible]	2 [illegible]$00	1 736$000	—	3 695$200	57 778$200
Mutuipe	19 214$600	2 178$200	55 320$200	277$400	8$500	8 565$700	4[illegible]	[illegible]	00[illegible]$200	1 805$100	10$300	7 152$200	100 7[illegible]8$8[illegible]
Jequiriça	17 857$700	1 464$300	40 141$700	—		6 563$500	2[illegible]	[illegible]	3 39[illegible]	1 229$700	—	3 279$800	74 507$300
Areia	16 578$800	2 324$700	74 446$000	401$200	—	9 970$700	742$7[illegible]	[illegible]	2 464$[illegible]0	591$650	7$300	8 118$700	116 033$670
Gempapo	4 104$10[illegible]	706$000	3 725$700	—	35$1[illegible]	024 9[illegible]	2 1[illegible]	[illegible]	660$800	242$450	—	29[illegible]$900	1[illegible] 977$25[illegible]
F. França	[illegible] 933$6[illegible]	274$900	3 505$400	—	—	133$00[illegible]	1[illegible]	33[illegible]	305$100	418$250	15$700	763$3[illegible]	[illegible] 843$8[illegible]
Marcelino	33 512$400	4 [illegible]45$100	184 265$500	562$800	85$[illegible]	23 705$400	[illegible] $300	786$[illegible]00	6 355$700	1 635$200	$900	17 767$4[illegible]	275 283$90[illegible]
Atila	2 009$000	238$700	372$200	—	5$300	347$10[illegible]	[illegible]800	07[illegible]000	[illegible]2$600	139$550		126$6[illegible]0	3 796$85[illegible]
Itaquara	1[illegible] 066$200	1 873$400	130 026$600	—	13$1[illegible]	[illegible]35$5	7[illegible] $800	65$[illegible]	[illegible] 118$[illegible]	1 990$150	[illegible]	10 [illegible]13$9[illegible]	19[illegible] 18[illegible]$9[illegible]
[illegible]uaquara	32 156$600	[illegible] 804$500	366 955$000	—	68$9[illegible]	42 162$[illegible]	[illegible] $800	544 2[illegible]	10 907$600	4 100$250	$400	34 210$60	496 81[illegible]$35[illegible]
[illegible]asca	2 061$200	307$100	21 887$500	—		2 599$50[illegible]	69$600	80[illegible]	1 002$200	105$200	13$500	589$800	28 915$90[illegible]
[illegible]atinga	642$900	15$300	-	—		74[illegible]000		7[illegible]500		—	—	—	725$700
Paixão	8 626$600	111$500	55 360$600	—	17$000	6 [illegible]9$[illegible]	[illegible]$200	321[illegible]	2 729$800	516$600	16[illegible]400	3 409$000	78 508$700
[illegible]equié	142 047$500	2 957[illegible]800	1 338 558$800	—	285$8[illegible]	53 610$900	8 14[illegible]$300	1 622$[illegible]	16 517$600	3 315$100	112$700	141 232$500	1 815 436$800
C. Mão	3 209$600	413$600	2 110$600	—	—	710$300	[illegible]$400	54$400	166$500	176$800	1[illegible]700	358$100	7 555$00[illegible]
Francisco	2 693$700	—	—	—	—	303$700	—	—	—	—	—	—	2 997$400
Amargosa	39 171$100	5 399$300	226 535$200	—	38$400	28 944$500	3 2[illegible]6$700	407$90[illegible]	10 055$200	5 277$45[illegible]	87$60[illegible]	29 68[illegible]$3[illegible]0	348 85[illegible]$5[illegible]
TOTAIS	596 126$400	80 059$800	3 817 357$900	12 343$300	661$500	479 288$500	40 950$900	9 570$900	140 003$700	61 379$250	5 617$200	405 286$000	5.64[illegible] 04[illegible]3

	1934	1935	1936
Pas7	93.603	89.661	99.133
3	6.597.661	6.221.659	7.942.272
5	23.068	21.723	27.748
3	91.538	87.252	95.681
9	2.065	2.409	3.452
5	6.346.287	5.952.026	7.539.102
2	251.374	269.633	403.170
5	44.520	42.476	46.986
1	49.083	47.185	52.147
3	3.514.600	3.428.618	4.411.987
0	3.003.061	2.793.041	3.530.285

COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NO ÚLTIMO DECÊNIO

DESCRIMINAÇÃO	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Passageiros a qualquer distância . .	137.101	163.238	145.800	101 866	89.832	86.592	82.167	93.603	89 661	99.133
" quilômetros .	8.576.365	11.161 453	9 409.011	7.142.801	6.252.753	6 563.412	6.364 238	6.597 661	6.221 659	7.942 272
" reduzidos a ext. média	32 613	38.794	32.703	24 930	21.845	22.931	22 235	23.068	21.723	27.748
" simples que pagaram	136 507	159.463	142.528	98.642	86.515	83.250	79.658	91.538	87.252	95.681
" simples por conta da Estrada .	594	3.775	3.272	3 224	3.317	3 342	2.509	2.065	2.409	3 452
" quilômetros pagando	8.315 364	10 484 165	9 141.439	6 762 597	5.858 501	6 140.650	6 083.636	6 346.287	5.952.026	7.539.102
" quilômetros por conta da Estrada	261.001	677.315	267 572	380 204	394.252	422.762	280.602	251.374	269 633	403 170
" de 1.ª classe a qualquer dist .	67.560	76.281	67.091	49.618	45 421	42 913	40 536	44.520	42.476	46.986
" de 2.ª classe a qualquer dist. .	69 541	86.957	78.709	52 248	44 411	43 679	41.531	49.083	47 185	52.147
" quilômetro de 1.ª classe	5.239 527	5.967.075	4 406 665	3.784 179	3 166.031	3.499.565	3 440.098	3.514.600	3 428 618	4.411.987
" quilômetro de 2.ª classe	3.336 538	5 194 408	5.002 346	3.358 622	2 786.722	3.063 846	2 924 140	3.003 061	2.793 041	3.530 285

SERVIÇOS EFETUADOS PELAS LOCOMOTIVAS NAS DIVERSAS ESPECIES DE TRENS DURANTE O ANO DE 1936

Loco	Dias de Serviço	REGULARES DE PASSAGEIROS		ESPECIAIS DE PASSAGEIROS		MIXTOS		CARGAS		LENHA	
		N.º	Percurso	N.	Percurso	N.º	Percurso	N	Percurso	N.º	Percurso
13	15	—	—	1	6	—	—	6	535	12	316
14	22	—	—	2	65	2	58	19	588	3	80
15	148		—	3	126	107	3.203	46	4.199	1	193
16	180	—	—	5	267	81	2 349	40	3.328	89	9.630
19	144	—	—	2	68	—	—	41	4.031	39	4.115
20	222	—		8	230	197	5.713	54	4.219	4	405
21	136	39	10.065	3	80	—	—	33	6.925	—	—
22	168	—	—	2	174	—	—	81	16 325	4	299
23	90	—	—	—	—	—	—	46	10.192	—	—
24	200		—	—	—	—	—	90	19.569	1	36
25	198	102	27.097	2	68		—	1	132	—	—
26	130	71	18.474	—	—	—	—	1	28	—	—
27	179	102	26 328	—	—	—	—	—	—	—	—
28	45	—	—	—	—	—	—	30	5.589	—	—
29	216	—	—	3	208	—	—	118	23.553	1	261
30	196	—	—	4	210	241	6.989	34	1.562	5	566
		314	81.954	35	1.507	628	18.212	640	100 695	159	15.903

SERVICOS EFEITUAOOS PELAS LOCOMOTIVAS NAS DIVERSAS ESPECIES DE TRENS DURANTE O ANO DE 1936

Loco	Dias de Serviço	LASTRO		SOCORRO, INSPECÇÃO E PAGAMENTO		ASSEIO		TRILHOS E DORMENTES		TOTAL	
		N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso
13	15	—	—	—	—	—	—		—	19	859
14	22	—	—	—	—	6	126	—	—	32	920
15	148	67	3.946	8	232	2	356	—	—	234	12.075
16	180	25	1.424	4	437	2	26	—	—	165	15.112
19	141	2	54	2	58	—	—	—	—	167	10.675
20	222	—	—	12	348	—	—	—	—	275	10.915
21	136	99	6.255	—	—	—	—	—	—	174	23.325
22	168	—	—	1	66	—	—	—	—	88	16.864
23	90	—	—	—	—	—	—	—	—	46	10.192
24	200	—	—	—	—	—	—		—	19	19.605
25	198	—	—	3	840	—	—		—	108	28.127
26	130	—	—	—	—	—	—		—	72	18.502
27	179	—	—	1	204	—			—	103	26.532
28	45	—	—	3	681	—			—	33	6.270
29	216	—	—	—	—	2	6		—	124	24.090
30	196	83	3.303	—	—	1	159		—	368	12.791
		276	14.982	34	2 866	13	735		—	2.099	236.854

M 1936

ESPECIFICA	VAZIOS		TOTAL GERAL	
	N.º	Percurso	N.º	Percurso
arros de 1.ª	35	2.759	1.020	212.353
" de 2.ª	33	2.498	764	132.308
" mixtos	11	385	549	16.225
" correic	33	2.500	2.076	248.628
" bag. e	—	—	314	81.954
" mercac	1.314	152.973	7.184	886.771
" mercac	172	17.745	395	47.050
" animai	15	910	973	101.941
" lenha	300	23.687	584	49.972
" lastro	1.943	77.898	3.897	164.764
" especi	11	1.323	71	12.861
" diverso	3	325	23	1.578
ma	3.870	283.003	17.850	1.956.405

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE

DISTRIBUIÇÃO DOS CARROS E VAGÕES POR SERIE NO SERVIÇO RETRIBUIDO E NO DA ESTRADA EM 1936

ESPECIFICAÇÃO	SERIE	CARREGADOS		VAZIOS		CARREGADOS		VAZIOS		CARREGADOS		VAZIOS		TOTAL GERAL	
		N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso	N.º	Percurso
de 1.ª classe	A	969	207 763	25	2.078	16	1.831	10	681	985	209 594	35	2.759	1.020	212.353
de 2.ª classe .	B	711	126.758	24	2.010	20	3.052	9	488	731	129 810	33	2.498	764	132.308
mixtos . . .	AB	538	15.840	7	277	—	—	4	108	538	15 840	11	385	549	16.225
correio e ba	C	1.530	204 980	7	611	513	41.148	26	1 889	2 043	246 128	33	2 500	2.076	248 628
bag e encom	M	314	81.954	—	—	—	—	—	—	314	81 954	—	—	314	81.954
mercadoria	M	5 827	729.288	1.303	152.507	43	4 510	11	466	5 870	[illegible]	1 314	152 973	7 184	886.771
mercadoria	N	220	29.072	164	17.379	3	233	8	366	223	[illegible]	172	17.745	395	47.050
animais . .	N	958	101.031	15	910	—	—	—		958	[illegible]	15	910	973	101.941
lenha	K	32	2 148	27	1 600	252	24 137	273	22.087	284	[illegible]	300	23 687	584	49.972
lastro	L	—	—	80	4 845	1 782	73.588	1 863	73 053	1 954	[illegible]	1 943	77.898	3 897	164.764
especiais . .	Z	172	13 278	—	—	60	11.538	11	1 323	60	11 538	11	1 323	71	12.861
diversos .	I	—	—	—	—	20	1.253	3	325	20	1 253	3	325	23	1.578
. . . . .		11 271	1 512.112	1.652	182 217	2.709	161 290	2 218	100 786	13 980	1 673.402	3.870	283 003	17 850	1.956.405

E F N

RECEITA DA ESTRADA POR VERBA E MESES

MESES	Passageiros	Bagagens	Encomendas	A[illegible]	Mercadorias	Carga e descarga	Trens e veículos especiais	Telegramas
Janeiro	45 828$700	1 626$100	5 701$000	[illegible]	26 997$300	8 769$700	356$300	5 782$800
Fevereiro	46 726$300	1 734$700	5 551$600	[illegible]	191 458$000	8 805$500	1 170$700	4 204$650
Março	52 003$500	2 216$200	7 089$500	[illegible]	173 032$600	10 910$900	1 175$800	4 963$100
Abril	41 646$300	2 215$200	6 332$200	[illegible]	2[illegible]3 597$300	10 518$100	1 542[illegible]	4 292$400
Maio	36 174$000	2 270$500	6 606$700	[illegible]	234 582$100	11 138$900	356[illegible]	[illegible]002$650
Junho	48 139$900	4 089$5[illegible]	5 967$700	[illegible]	229 612$700	8 359$100	1 637[illegible]	[illegible]3$900
Julho	50 126$500	4 383$100	7 613$900	[illegible]	399 424$800	14 071$500	1 057$4[illegible]	463$900
Agosto	47 065$700	3 932$100	6 668$400	[illegible]	299 389$600	9 763$500	2 411$300	660$750
Setembro	50 220$100	3 851$900	6 202$100	[illegible]	403 901$600	12 395$800	1 468$100	5 005$100
Outubro	53 065$400	4 359$800	6 934$200	[illegible]	459 703$500	13 171$000	696$400	5 074$500
Novembro	57 435$900	4 921$400	7 769$700	[illegible]	429 831$900	15 985$300	238$600	5 546$700
Dezembro	65 692$100	5 350$400	7 122$800	[illegible]	415 626$500	15 614$400	232$800	6 428$800
SOMA	596 126$400	40 950$900	80 059$800	[illegible]	3 817 357$900	140 003$700	12 343$300	61 379$250

MESES	Armazenagens	Rendas Diversas	Adiciona[illegible]	Ad Valorem	Acessória	Eventual	TOTAL
Janeiro	10$200	429$300	29 946[illegible]	—	33$000	4 375$100	330 568$000
Fevereiro	47$600	420$100	27 420[illegible]	—	41$500	796$900	291 506$850
Março	64$200	272$000	35 534[illegible]	—	38$200	312$000	388 508$400
Abril	81$900	360$000	32 409[illegible]	[illegible]	28$200	633$400	354 673$800
Maio	19$500	299$400	29 810$2[illegible]	—	25$100	1 016$700	327 482$950
Junho	71$300	430$100	30 689$2[illegible]	[illegible]	38$000	796$400	337 062$000
Julho	39$300	357$000	48 412$[illegible]	[illegible]	39$700	102$200	531 798$100
Agosto	45$300	369$200	37 643$[illegible]	61[illegible]$00	39$000	332$800	473 245$950
Setembro	45$900	394 $400	48 543$7[illegible]	3$900	37$900	1 791$800	614 589$500
Outubro	65$000	328$500	54 568[illegible]	[illegible]4[illegible]800	39$800	205$000	690 068$100
Novembro	88$200	530$800	52 378$1[illegible]	[illegible]3$700	45$800	306$600	663 193$800
Dezembro	83$100	1 426$400	51 933$[illegible]	[illegible]7[illegible]500	52$100	15 209$820	673 284$920
Sôma	661$500	5 617$200	479 288$[illegible]	[illegible]67000	458$300	26 878$720	5 675 982$370

VERBAS		%	1931	%
Passageiros	$200	13,88	456:160$300	13,05
Excesso bagagem	$700	3,24	32:762$000	0,93
Encomendas	$800	—	70:400$100	2,02
Animais	$500	0,30	9:618$600	0,27
Mercadorias	3.$900	76,40	2.735:940$000	78,29
Carga e descarga	$800	3,79	120:636$100	3,46
Trens e veículos	$600	0,17	5:969$500	0,17
Telegramas	$321	1,66	39:374$971	1,13
Armazenagem	$200	0,04	897$800	0,02
Accessória	$454	0,18	5:403$461	0,15
Eventuais	$368	0,21	16:665$357	0,47
Rendas diversas	$400	0,13	4:075$900	0,11
Sôma	3.$243	100,000	3.498:004$489	100,000

VERBAS		%	1936	%
Passageiros	$500	10,84	596:126$400	10,51
Excesso bagagem	$200	0,54	40:950$900	0,72
Encomendas	$100	1,46	80:059$800	1,41
Animais	$300	0,21	9:570$900	0,16
Mercadorias	2.$800	72,93	3.817:357$900	67,27
Carga e descarga	$200	2,68	140:003$700	2,46
Trens e veículos	$600	0,21	12:343$300	0,21
Telegramas	$450	1,09	61:379$250	1,08
Armazenagem	$200	0,01	661$500	0,01
Accessória	$380	0,12	458$300	0,01
Eventuais	$119	0,77	26:878$720	0,47
Rendas diversas	$800	0,06	5:617$200	0,09
Taxa adicional	$700	9,09	479:288$500	8,45
Ad-valorem	—	—	405:286$000	7,15
Sôma	3.$349	100,000	5.675:982$370	100,000

RECEITA DISCRIMINADA NO ULTIMO DECENIO

VERBAS	1927	%	1928	%	1929	%	1930	%	1931	%
Passageiros	570 947$970	14,290	775 387$800	16,003	706 515$700	17,14	528 279$200	13,88	456 160$300	13,05
Excesso bagagem	138 168$660	3,457	62 380$000	1 28	47 833$600	1,16	37 056$700	3,24	32 762$000	0,93
Encomendas	—	—	117 544$700	2 43	109 375$600	2,65	86 424$800	[illegible]	70 400$100	2,02
Animais	14 961$920	0,375	16 912$300	0 34	13.924$800	0,33	11 627$500	0,30	9 618$600	0,27
Mercadorias	3.131 358$940	78,340	3.488 740$720	72 14	2 993 390$200	71 28	2 911 253$900	76,40	2 735 940$000	78,29
Carga e descarga	—	—	215 315$000	4 45	180 816$300	4 40	144 595$800	3 79	120 636$100	3,46
Trens e veiculos	8 494$220	0,215	11 547$820	[illegible] 23	13 467$800	0,32	6 662$600	[illegible] 17	5 969$500	0,17
Telegramas	122 136$943	3,056	128 796$570	[illegible] 66	87 625$947	2 12	63 320$321	[illegible]	39 374$971	1,13
Armazenagem	687$760	0,002	1 867$360	[illegible] 036	2 478$000	0,066	1 376$200	[illegible]	897$800	0,02
Accessórra	—	—	5 324$616	0,155	7 531$660	0,183	6 197$454	[illegible]	[illegible] 403$461	0 15
Eventuais	6 930$727	0,175	8 794$787	0 18	8 622$806	0,211	8 382$368	[illegible]	[illegible] 6 665$357	0,47
Rendas diversas	3 624$380	0,092	3 267$600	0 067	5 009$000	0,14	4 879$400	0 13	4 075$900	0,11
Sóma	3 997 311$520	100,000	4 835 879$213	100,000	4.120 939$413	100,000	3 810 656$243	100,000	3 498 004$489	100,000

VERBAS	1932	%	1933	%	1934	%	1935	%	1936	%
Passageiros	490 826$350	13,15	459 504$100	3 05	479 817$000	11 80	479 898$500	10,84	596 126$400	10,51
Excesso bagagem	29 405$400	0,79	26 975$200	[illegible] 76	25 045$300	0 61	23 468$200	0,54	40 950$900	0,72
Encomendas	62 558$500	1,68	62 457$000	1 77	58 614$600	1 45	64 663$100	1,46	80 059$800	1,41
Animais	13 440$900	0 36	16 692$300	0 47	12 722$700	0 31	9 596$300	0,21	9 570$900	0,16
Mercadorias	2.950 513$800	79,05	2 771 042$200	78 70	3 425 400$400	79 81	3.230 927$800	72,93	3 817 357$900	67,27
Carga e descarga	113 771$700	3,05	109 767$100	3 12	124 720$100	3,06	118 684$200	2,68	140 003$700	2,46
Trens e veiculos	5 286$100	0,14	5 146$700	[illegible] 14	7 282$700	0 17	9 294$600	0,21	12 343$300	0,21
Telegramas	41 617$875	1,11	47 228$950	1 34	48 246$150	1,19	48 472$450	1 09	61 379$250	1 08
Armazenagem	876$600	0,02	824$300	0,02	467$400	0 01	526$200	0,01	661$500	0,01
Accessória	5 964$146	0,16	5 964$171	0,17	7 006$160	0,18	5.566$380	0,12	458$300	0,01
Eventuais	13 860$571	0,37	12 094$384	0 34	9 609$724	0,24	34 095$119	0 77	26 878$720	0,47
Rendas diversas	4 524$300	0,12	4 385$400	[illegible] 12	3 384$800	0 08	2 981$800	0 06	5.617$200	0,09
Taxa adicional	—	—			44 150$200	1,09	402 249$700	9,09	479 288$500	8,45
Alvorom	—	—			—		—	—	405 286$000	7,15
Soma	3 732 646$242	100,000	3 522 081$505	100,000	4 066 467$234	100 000	4 430 424$349	100,000	5.675 982$370	100,000

ANÉXOS DA 3.ª DIVISÃO

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

DESPÊSA TOTAL DA 3.ª DIVISÃO NO ANO DE 1936

SECÇÕES	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
Ch. Locomoção	24:185$000	—	—	24:185$000
Escr. Central . . .	22:841$400	2:293$700	500$000	25:635$100
Oficínas	502:081$861	429:790$976	30:324$700	962:197$537
Tração	263:145$544	214:214$720	23:349$900	500:710$164
Lub. veículos . . .	1:579$810	20:500$250	—	22:080$060
Emb. locos.	—	3:853$830	—	3:853$830
Tipografia	—	240$200	—	240$200
Particulares . . .	2:232$680	2:859$220	—	5:091$900
Divisões	37:661$410	59:089$770	—	96:751$180
Desp. gerais . . .	—	75$600	4:835$700	4:911$300
	853:727$705	732:918$266	59:010$300	1.645:656$271

NOTA: — Da despêsa acima deduz-se a importância de Rs.: 101:843$080, de trabalhos executados durante o ano para o Almoxarifado, outras Divisões e Particulares, ficando a despêsa real em Rs.: 1.543:813$191, assim discriminada:

Pessoal	813:833$615
Material	670:969$276
D. Diversas	59:010$300
Rs.	1.543:813$191

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

QUANTIDADE E NATUREZA DOS REPAROS EM LOCOMOTIVAS, EFEITUADOS DURANTE O ANO DE 1936

Loco	REPAROS			OBSERVAÇÕES
	Cons.	Parc.	Gerais	
13	4	—	—	
14	9	1	—	
15	18	1	—	
16	32	1	—	
19	18	—	1	Iniciado em julho de 1935.
20	16	—	—	
21	32	1	—	
22	36	—	1	A terminar em 1937.
23	20	—	1	
24	44	1	—	
25	53	—	—	
26	32	—	1	
27	54	—	—	
28	13	—	1	
29	58	—	—	
30	5	1	—	
	444	6	5	

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

MOVIMENTO DE REPAROS DE CARROS E VAGÕES DURANTE O ANO DE 1936

SÉRIE	Construções	Reconstru.	Rep. Gerais	Rep. Parciais
A	—	—	2	4
AB	—	—	—	2
B	—	—	—	2
C	—	—	1	9
I	1	—	—	—
K	—	1	1	3
L	—	—	3	8
M	1	9	10	42
N	—	2	10	8
Z	—	—	2	3
Total	2	12	29	81

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

RESUMO DE REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES, DURANTE O ANO DE 1936

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Restauração	—	43:646$496	43:646$496
Construções	6:295$500	5:164$500	11:460$000
Reconstruções	40:017$350	42:617$780	82:635$130
Reparo geral	12:264$000	11:606$900	23:870$900
Reparo parcial	25:529$870	19:000$150	44:530$020
Conservação	10:793$120	8:535$440	19:328$560
	94:899$840	130:571$266	225:471$106

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

RESUMO
DOS MATERIAIS CONSUMIDOS PELAS LOCOS E VEÍCULOS, DURANTE O ANO DE 1936

MATERIAIS	LOCOMOTIVAS		VEÍCULOS	
	Qt.	Valor	Qt.	Valor
leo mineral (lt.)	6.916,75	16:884$794	7.760,5	15:402$860
leo vegetal (lt.)	264,25	824$774		
ng. Oil Medium (lt.) ..	138,75	417$755		
raxa (kl.)			4,0	5$580
stôpa (kl.)	632,5	1:203$466	2.426,0	5:091$810
uerozene (lt.)	421,0	577$499		
enha (M3)	35.944,0	175:426$322		
		195:334$610		20:500$250

EMBUCHAMENTO DE LOCOMOTIVAS

1.549,0	litros	Óleo	3:062$300
370,5	quilos	Estôpa	778$540
5,0	quilos	Graxa	12$990
			3:853$830

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTÔPA POR LOCO-QUILÔMETRO E CUSTO EM RÉIS TAMBEM POR LOCO-QUILÔMETRO, NO ANO DE 1936

LOCO	Combust.	Óleo	Estôpa	Custo em réis	
	M 3	Litro	Gramas	1936	1935
13	0,095	0,012	0,001,292	0$399	0$794
14	0,077	0,015	0,001,586	0$414	0$560
15	0,136	0,019	0,001,983	0$725	0$589
16	0,148	0,019	0,002,921	0$786	0$639
19	0,137	0,025	0,002,487	0$800	0$679
20	0,136	0,024	0,001,866	0$735	0$631
21	0,109	0,029	0,002,432	0$637	0$619
22	0,138	0,032	0,002,907	0$763	0$683
23	0,119	0,034	0,002,271	0$771	0$770
24	0,192	0,035	0,002,544	1$048	0$739
25	0,099	0,018	0,001,513	0$527	0$448
26	0,085	0,017	0,002,107	0$424	0$434
27	0,091	0,018	0,001,976	0$488	0$451
28	0,135	0,028	0,002,333	0$744	0$613
29	0,128	0,024	0,002,168	0$704	0$745
30	0,118	0,022	0,001,737	0$636	0$588
Med.	0,119	0,023	0,002,110	0$651	0$586

ESTRADA DE FERRO NAZARÉ

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CONSUMO DE LENHA, LUBRIFICANTES E OUTROS PELAS LOCOMOTIVAS DURANTE O ANO DE 1936 E CUSTO EM RÉIS DE COMBUSTIVEL POR TON.-QUILÔMETRO REBOCADA, COMPARADO AO ANO DE 1935

MATERIAIS	1936		1935	
	Qt.	Valor	Qt.	Valor
nha (M 3)	35.944,00	175:426$322	30.457,00	136:807$558
leos (lt.)	7.319,75	18:127$323	8.928,50	17:780$154
axa (kl.)	632,50	1:203$466	236,75	356$607
tôpa (kl.)	421,00	577$499	693,00	1:043$883
ıerozene (lt.)			433,00	431$695
ırburêto (kl.)			61,00	76$653
		195:334$610		156:496$550

OBS.: — Deixamos de fazer o comparativo do preço médio da tonelada-quilômetro rebocada por não nos terem sido fornecidos pela Secção de Estatística os dados pedidos pelo nosso expediente n. 2, de 16 de fevereiro, dirigido á Superintendência.

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

PRODUÇÃO DA SECÇÃO DE FUNDIÇÃO DURANTE O ANO DE 1936

BRONZE

Preço de unidade — 2$411

MÊSES	QUILOS	DESPÊSAS		
		Pessoal	Material	Total
Janeiro	1.301,5	758$600	1:848$140	2:606$740
Fevereiro	967,	605$300	122$700	728$000
Março	878,	517$700	111$350	629$050
Abril	953,	382$100	2:701$900	3:084$000
Máio	885,5	657$400	1:673$550	2:330$950
Junho	500,	645$450	2:584$750	3:230$200
Julho	1.044,5	624$900	853$700	1:478$600
Agosto	1.440,	1:155$200	2:290$700	3:445$900
Setembro	1.077,5	730$800	1:085$900	1:816$700
Outubro	704,5	578$400	1:735$100	2:313$500
Novembro	1.386,5	865$200	3:595$000	4:460$200
Dezembro	358,	545$600	1:049$600	1:595$200
	11.496,0	8:066$650	19:652$390	27:719$040

FERRO

Preço de unidade — 1$284

MÊSES	QUILOS	DESPÊSAS		
		Pessoal	Material	Total
Janeiro	1.971,5	1:221$900	1:108$410	2:330$310
Fevereiro	1.771,	1:204$350	934$510	2:138$860
Março	1.940,	1:303$600	1:415$320	2:718$920
Abril	2.088,	1:390$460	717$340	2:107$800
Máio	—	—	—	—
Junho	2.005,	2:359$550	2:000$900	4:360$450
Julho	—	—	—	—
Agosto	2.826,	2:498$800	1:416$500	3:915$300
Setembro	1.528,	1:124$900	1:996$300	3:121$200
Outubro	2.024,5	1:869$800	922$700	2:792$500
Novembro	2.047,5	997$100	1:182$300	2:179$400
Dezembro	3.864,5	1:574$300	1:098$700	2:673$000
	22.066,0	15:544$760	12:792$980	28:337$740

ANEXOS DA 4.ª DIVISÃO

RECONSTRUÇÃO

Quarta-Divisão. Via- Permanente

DESIGNAÇÃO	Tirefonds	Trilhos	Talas de junção	Dormentes	Parafusos	Grampos	Aparelho de mudança
Ramal — até Máio	—	225	450	1.949	900	5.244	—
Linha Tronco — de Máio a Dezembro	70	1.592	2.654	10.606	6.770	51.042	1
SOMA	70	1.817	3.104	12.555	7.670	56.286	1

SERVIÇOS EFETUADOS

DESIGNAÇÃO	Calçamento	Nivelamento	Bancas const.	Linha escavada	Linha mudada	Linha Lastrada	Valetas const.	Valetas desobst.	Linhas roçada	Linha capinada	Linha britada
Ramal — ate Máio	3 850	3 160	2.160	1 080	900	3.850	280	630	—	—	—
Linha tronco — de Máio a Dezembro	8.000	6 658	3.000	8.000	6 658	6.000	686	566	5.700	4 000	20
SOMA	11.880	9 818	5 160	9 080	7.558	9.880	966	1.196	5.700	4.000	20

CUSTO

Designação	Pessoal	Material	Diversas	Total
Ramal	12:548$480	11 464$974	———	24:013$454
L. Tronco	27.120$000	108 829$423	676$000	136:625$423
Sôma	39:668$480	120:294$397	676$000	160:638$877

ESTRADA DE FERRO NAZARÉ

Quarta-Divisão — Via-Permanente

RECONSTRUÇÃO

Designação	Pessoal	Material	D. div.	Total
Ramal				
Janeiro	2:391$500	— —	— —	2:391$500
Fevereiro	1:965$500	4:927$908	— —	6:893$408
Março	2:654$000	2:612$588	— —	5:266$588
Abril	2:691$480	3:924$478	— —	6:615$958
Máio	2:846$000	— —	— —	2:846$000
Sôma	12:548$480	11:464$974	— —	24:013$454
Linha-Tronco				
Máio	— —	10:676$094	15$000	10:691$094
Junho	1:978$400	6:695$496	15$000	8:688$896
Julho	3:208$200	26:695$245	15$000	29:918$445
Agosto	4:217$900	10:300$877	531$000	15:049$777
Setembro	4:018$900	5:812$013	15$000	9:845$913
Outubro	4:242$800	16:790$126	30$000	21:062$926
Novembro	4:932$900	23:203$619	30$000	28:166$519
Dezembro	4:520$900	8:655$953	25$000	13:201$853
Sôma	27:120$000	108:829$423	676$000	136:625$423
Total	39:668$480	120:294$397	676$000	160:638$877

ESTRADA DE FERRO NAZARÉ

Quarta-Divisão

Via-Permanente

Reconstrução

Designaçao	1935	1936	Diferenças	
			a mais	a menos
Reconstrução do Ramal	107:003$880	21:167$454	— —	85:836$426
Reconstrução da Linha Tronco .	— —	139:471$423	139:471$423	— —
Sóma	107:003$880	160:638$877	53:634$997	— —

Nota: — Reconstrução do Km. 17 ao 18

. Reconstrução da L. Tronco do Km. 107,342 ao 114

ESTRADA DE FERRO NAZARÉ

Quarta-Divisão — Via-Permanente

Ocorrências registadas na Via-Permanente, referentes, ao seu pessoal em 1936

Designações	Quantidade
Admissões	10
Acidente no trabalho	10
Aposentadorias	4
Censuras	1
Demissões	4
Efetivações	7
Elogios	—
Falecimentos	9
Férias	303
Licenças	106
Multas	2
Promoções	10
Remoções	15
Retificações de nomes	4
Suspensões	2

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão — Via-Permanente

Localização e número dos descarrilamentos havidos em 1936 por quilômetros e por Trécho

Kms.	Quantidade	Trécho	Total
6	1		
9	1		
11	1		
21	1		
25	2		
38	1		
39	1	1.º trécho	8
51	1		
57	1		
59	2		
60	1		
Ramal			
12	2		
15	2		
20	2		
21	2		
23	2		
24	2		
25	3		
26	1		
27	1	2.º trécho	22
73	1		
74	1		
75	1		
76	1		
81	3		
89	4		
90	4		
91	1		
93	1		
94	1		

Continuação

Kms.	Quantidade	Trécho	Total
		Transporte	78
95	1		
96	1		
99	1		
101	2		
105	3		
106	1		
107	1		
108	2		
109	2		
110	1		
111	1		
112	1		
113	3		
114	2		
117	3		
118	2		
120	3	3.º trécho	48
121	1		
123	2		
124	1		
125	1		
126	1		
127	3		
128	1		
129	1		
133	2		
134	2		
135	1		
136	1		
137	1		
140	1		
143	3		
147	1		
148	1		
149	1		

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTÔPA POR LOCO-QUILÔMETRO E CUSTO EM RÉIS TAMBEM POR LOCO-QUILÔMETRO, NO ANO DE 1936

LOCO	Combust.	Óleo	Estôpa	Custo em réis	
	M 3	Litro	Gramas	1936	1935
13	0,095	0,012	0,001,292	0$399	0$794
14	0,077	0,015	0,001,586	0$414	0$560
15	0,136	0,019	0,001,983	0$725	0$589
16	0,148	0,019	0,002,921	0$786	0$639
19	0,137	0,025	0,002,487	0$800	0$679
20	0,136	0,024	0,001,866	0$735	0$631
21	0,109	0,029	0,002,432	0$637	0$619
22	0,138	0,032	0,002,907	0$763	0$683
23	0,119	0,034	0,002,271	0$771	0$770
24	0,192	0,035	0,002,544	1$048	0$739
25	0,099	0,018	0,001,513	0$527	0$448
26	0,085	0,017	0,002,107	0$424	0$434
27	0,091	0,018	0,001,976	0$488	0$451
28	0,135	0,028	0,002,333	0$744	0$613
29	0,128	0,024	0,002,168	0$704	0$745
30	0,118	0,022	0,001,737	0$636	0$588
Med.	0,119	0,023	0,002,110	0$651	0$586

ESTRADA DE FERRO NAZARÉ

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CONSUMO DE LENHA, LUBRIFICANTES E OUTROS PELAS LOCOMOTIVAS DURANTE O ANO DE 1936 E CUSTO EM RÉIS DE COMBUSTIVEL POR TON.-QUILÔMETRO REBOCADA, COMPARADO AO ANO DE 1935

MATERIAIS	1936		1935	
	Qt.	Valor	Qt.	Valor
Lenha (M 3)	35.944,00	175:426$322	30.457,00	136:807$558
Óleos (lt.)	7.319,75	18:127$323	8.928,50	17:780$154
Graxa (kl.)	632,50	1:203$466	236,75	356$607
Estôpa (kl.)	421,00	577$499	693,00	1:043$883
Querozene (lt.)			433,00	431$695
Carburêto (kl.)			61,00	76$653
		195:334$610		156:496$550

OBS.: — Deixamos de fazer o comparativo do preço médio da tonelada-quilômetro rebocada por não nos terem sido fornecidos pela Secção de Estatística os dados pedidos pelo nosso expediente n. 2, de 16 de fevereiro, dirigido á Superintendência.

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão — Via-Permanente

Quadro dos dormentos substituidos Anualmente por Kms. e dormentação podre, com suas percentagens em 31-12-1936

DORMENTES									
Substituição			D.Podres			Substituição		D.Podres	
Kms.	Quant.	%	Quant.	%	Kms.	Quant.	%	Quant.	%
1	300	19%	—	—	34	726	45%	226	14%
2	220	14%	55	3%	35	432	27%	150	9%
3	264	16%	200	12%	36	529	33%	279	17%
4	256	16%	150	9%	37	379	24%	204	12%
5	389	24%	176	11%	38	548	34%	236	14%
6	237	15%	200	12%	39	449	28%	100	5%
7	264	16%	180	11%	40	532	33%	200	12%
8	195	12%	170	10%	41	342	21%	200	12%
9	405	25%	200	12%	42	139	9%	260	16%
10	163	10%	250	15%	43	253	16%	280	17%
11	320	20%	150	9%	44	291	18%	270	16%
12	310	19%	150	9%	45	223	14%	280	17%
13	150	9%	130	8%	46	259	16%	260	16%
14	240	15%	200	12%	47	329	20%	150	9%
15	182	11%	250	15%	48	341	21%	250	16%
16	335	21%	200	12%	49	312	19%	300	18%
17	230	14%	150	9%	50	188	12%	200	12%
18	290	18%	250	15%	51	230	14%	267	17%
19	437	27%	150	9%	52	220	14%	302	19%
20	270	17%	200	12%	53	317	20%	231	14%
21	339	21%	265	16%	54	55	3%	348	21%
22	198	12%	255	16%	55	253	16%	446	27%
23	330	21%	106	7%	56	230	14%	323	20%
24	369	23%	114	7%	57	129	8%	270	17%
25	452	28%	101	6%	58	276	17%	348	21%
26	428	27%	97	5%	59	220	14%	361	22%
27	299	19%	40	2%	60	194	12%	411	25%
28	449	28%	134	8%	61	126	8%	492	30%
29	337	21%	141	9%	62	346	22%	359	22%
30	466	29%	101	6%	63	127	8%	363	22%
31	585	36%	200	12%	64	263	16%	310	19%
32	375	23%	243	15%	65	266	17%	320	20%
33	652	41%	250	15%	66	142	9%	406	25%

DORMENTES									
Substituição			D.Podres		Substituição			D.Podres	
Kms.	Quant.	%	Quant.	%	Kms.	Quant.	%	Quant.	%
67	340	21%	279	17%	105	538	36%	470	29%
68	240	15%	400	25%	106	239	16%	390	24%
69	124	8%	406	25%	107	250	17%	377	23%
70	230	14%	540	33%	108	85	6%	380	23%
71	495	31%	335	20%	109	210	14%	—	—
72	500	31%	500	31%	110	173	12%	—	—
73	540	34%	424	26%	111	130	9%	—	—
74	335	21%	415	25%	112	120	8%	—	—
75	385	24%	311	19%	113	185	12%	—	—
76	205	13%	510	31%	114	135	9%	—	—
77	310	19%	365	26%	115	132	9%	480	30%
78	135	8%	350	21%	116	60	4%	440	27%
79	270	17%	400	25%	117	210	14%	600	37%
80	275	23%	300	18%	118	129	9%	460	28%
81	605	38%	420	26%	119	100	7%	380	23%
82	410	25%	900	56%	120	151	10%	320	20%
83	245	15%	614	38%	121	168	11%	214	13%
84	265	16%	510	31%	122	381	25%	450	28%
85	240	15%	405	25%	123	281	19%	344	21%
86	415	26%	665	41%	124	152	10%	326	20%
87	230	14%	409	25%	125	179	12%	275	18%
88	360	22%	390	24%	126	290	19%	340	21%
89	520	32%	135	8%	127	332	22%	199	12%
90	375	23%	315	19%	128	354	24%	288	18%
91	545	34%	325	20%	129	360	24%	130	8%
92	232	14%	310	19%	130	372	25%	350	22%
93	174	11%	230	14%	131	351	23%	170	10%
94	470	29%	270	16%	132	290	19%	250	15%
95	358	22%	265	16%	133	245	16%	230	14%
96	331	21%	270	16%	134	462	31%	240	14%
97	375	36%	250	15%	135	175	12%	210	13%
98	475	30%	295	18%	136	490	33%	200	12%
99	180	11%	337	21%	137	140	9%	220	13%
100	252	16%	220	13%	138	187	12%	450	30%
101	384	24%	400	25%	139	350	23%	250	15%
102	327	20%	502	31%	140	215	14%	300	18%
103	344	21%	493	30%	141	367	24%	500	31%
104	381	24%	380	22%	142	390	26%	415	25%

DORMENTES

Substituição			D.Podres		Substituição			D.Podres	
Kms.	Quant.	%	Quant.	%	Kms.	Quant.	%	Quant.	%
143	399	27%	310	19%	181	161	11%	400	27%
144	197	13%	312	19%	182	390	26%	350	23%
145	231	15%	460	29%	183	270	18%	380	25%
146	408	27%	500	31%	184	301	20%	320	21%
147	243	16%	420	26%	185	271	18%	350	23%
148	338	23%	321	18%	186	191	13%	500	33%
149	355	24%	460	29%	187	217	14%	450	30%
150	218	15%	382	23%	188	278	19%	390	26%
151	136	8%	450	28%	189	350	23%	292	19%
152	197	12%	400	25%	190	256	17%	400	27%
153	421	28%	350	22%	191	154	10%	400	27%
154	269	18%	390	24%	192	494	33%	200	13%
155	311	21%	385	23%	193	291	19%	240	16%
156	304	20%	458	29%	194	167	11%	317	21%
157	239	16%	330	20%	195	212	14%	280	19%
158	235	16%	346	22%	196	342	23%	260	17%
159	237	16%	318	18%	197	173	12%	205	14%
160	164	11%	500	31%	198	122	8%	357	24%
161	300	20%	450	30%	199	220	15%	340	23%
162	153	10%	470	31%	200	374	25%	246	16%
163	435	29%	460	31%	201	45	3%	380	25%
164	249	17%	400	27%	202	99	7%	350	23%
165	169	11%	430	29%	203	250	17%	350	33%
166	473	31%	440	29%	204	316	21%	360	24%
167	249	17%	465	31%	205	185	12%	450	30%
168	122	8%	350	23%	206	261	17%	400	27%
169	372	23%	340	29%	207	332	22%	405	27%
170	342	23%	335	22%	208	365	24%	262	17%
171	175	12%	400	27%	209	340	23%	460	31%
172	400	27%	480	32%	210	208	14%	260	17%
173	175	12%	300	21%	211	227	15%	298	18%
174	275	18%	660	44%	212	510	34%	279	17%
175	355	24%	500	33%	213	131	9%	281	17%
176	93	6%	450	30%	214	149	10%	286	18%
177	137	9%	540	36%	215	126	8%	288	24%
178	146	10%	460	31%	216	319	21%	440	27%
179	158	11%	430	29%	217	441	29%	378	24%
180	400	27%	360	24%	218	270	18%	368	23%

DORMENTES

Kms.	Quant.	%	Quant.	%	Kms.	Quant.	%	Quant.	%
219	419	28%	445	28%	240	114	8%	368	22%
220	335	22%	379	23%	241	207	14%	450	28%
221	386	26%	266	16%	242	226	15%	490	30%
222	370	25%	271	17%	243	239	16%	538	33%
223	204	14%	358	22%	244	292	19%	486	30%
224	260	17%	563	35%	245	415	28%	515	32%
225	239	16%	499	31%	246	260	17%	592	37%
226	145	10%	432	27%	247	371	25%	634	39%
227	374	25%	346	21%	248	404	27%	497	31%
228	256	17%	443	27%	249	176	12%	559	35%
229	448	30%	559	34%	250	411	27%	578	36%
230	230	15%	377	36%	251	273	18%	438	27%
231	213	14%	639	31%	252	202	13%	496	31%
232	331	22%	420	26%	253	368	22%	501	31%
233	487	32%	380	24%	254	319	21%	607	37%
234	404	27%	398	25%	255	254	17%	533	33%
235	363	24%	487	30%	256	32	2%	626	39%
236	419	28%	515	32%	257	243	16%	492	30%
237	336	22%	553	34%	258	202	13%	702	43%
238	304	20%	375	24%	259	414	28%	643	40%
239	292	19%	676	42%	260	89	6%	715	44%

RAMAL

1	249	16%	282	17%	14	Trecho reconstruido			
2	156	10%	185	11%	15	"	"		
3	226	14%	157	9%	16	"	"		
4	126	8%	70	4%	17	"	"		
5	62	3%	68	4%	18	"	"		
6	Trecho reconstruido				19	128	8%	510	31%
7	"	"			20	20	1%	600	37%
8	"	"			21	121	8%	550	34%
9	"	"			22	115	7%	560	35%
10	"	"			23	85	5%	619	38%
11	"	"			24	132	8%	450	28%
12	"	"			25	112	7%	480	30%
13	"	"			26	78	5%	500	31%
					27	323	20%	620	38%

NOTA:—Existem ainda nos diversos desvios da linha ou sejam numa extensão de 13.557 Kms. a quantidade de 5.863 dormentos podres perfazendo um tot l em todas as linhas de 102.262

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE

Quarta-Divisão — Via-Permanente

DESIGNAÇÃO	Tipos de trilhos					Total
	Quilos	Quilos	Quilos	Quilos	Quilos	
	18,100	20,00	20,400	20 00	25,00	
Linha Tronco	0,000-0,500	119,000-195,114	114,000 117,300	....	0,500-114 000	
	—	—	118 720 119,000	—	117,300 118 720	
	-	—	—	—	195 114 259,965	
Ramal	-	—	-	0,000-26,548	—	
Sôma	Kms 0 500	Kms. 76,114	Kms 3 590	Kms 26 548	Kms. 179,771	Kms 286,513

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DOS SERVIÇOS EXECUTADOS PELA FERRARIA DA 4.ª DIVISÃO EM 1936

DESIGNAÇÕES	Quantidade
Picarêtas reparadas	1.099
Corta frio reparados	121
Ancinhos confeccionados	10
Trilhos cortados	12
Lâminas de agulha reparadas	15
Crois reparados	3
Encôstos reparados	1
Machados marcados	3
Alavancas reparadas	29
Rodeiros reparados	23
Parafusos de 3/4, confeccionados	174
Varões de agulha reparados	18
Brocas de catraca confeccionadas	36
Varões de agulha confeccionados	2
Orelhas de agulha reparadas	14
Ferros de bica confeccionados	12
Chapas diferenciais	6
Socadores de ferro apontados	36
Pás marcadas	143
Enxadas marcadas	46
Machados repadaros	13
Enxós marcadas	2
Foices confeccionadas	2
Macacos reparados	2
Chaves de tirefonds reparadas	21
Socadores cravados	150
Marrão reparados	1
Martelos reparados	5
Raspadores confeccionados	4
Foices reparadas	16
Enxós reparadas	9
Ponteiros para pedreiro, confeccionados	32
Alavancas para pedreiro, confeccionadas	2
Martelos confeccionados	4
Talhadeiras para forja confeccionadas	8

DESIGNAÇÕES	Quantidade
Marrêtas reparadas	10
Parafusos atarrachados	187
Estais para troli reparados	30
Chaves de junção reparadas	32
Brocas para catracas reparadas	16
Tenazes para trilhos reparadas	2
Chapas para esgôto confeccionadas	4
Grampos para tubos condutores confeccionados	17
Chapas de socadores	80
Escopro para pedreiro confeccionados	4
Levas para linha	4
Socadores de ferro confeccionados	10
Escopros reparados	6
Ponteiros reparados	17
Chapas de socadores confeccionadas	222
Estampa confeccionada	1
Trancas de ferro confeccionadas	23
Repuchos confeccionados	32

QUADRO GERAL DOS SERVIÇOS EXECUTADOS PELA CARPINTARIA DA 4.ª DIVISÃO EM 1936

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

Designações	Quantidade
Trolis para Mestres de Linha, confeccionados	3
Caixas de ferramentas, confeccionadas	2
Banco para ferraria, confeccionado	1
Cabos de ferramentas	42
Fundos para latas de tinta, confeccionados	3
Reguas para pedreiro, confeccionadas	2
Trolis para turmas, confeccionados	19
Portões, confeccionados	2
Escadas para pedreiro, confeccionadas	3
Fôrmas para concreto, confessionadas	5
Socadores de madeira, confeccionados	125
Aparelhamento de tábuas	36

OBS. — O pessoal da Carpintaria, esteve ocupado nos diversos edifícios e pontes, que sofreram reparos.

	9:167$930	19:482$680		28:650$610
LOCOMOTIVA N. 19				
Conservação	2:027$000	552$820		
Combustivel		9:848$201		
Lubrificantes e estôpa		1:096$570		
Asseio		240$540		
Condução de trens	2:546$260			
	4:573$260	11:738$131		16:311$391
LOCOMOTIVA N. 20				
Conservação	2:768$420	4:537$810		
Combustivel		12:876$388		
Lubrificantes e estôpa		1:306$952		
Asseio		490$870		
Condução de trens	4:659$760			
	7:428$180	19:212$020		26:640$200
Continúa	81:736$130	84:450$317	500$000	166:686$447

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

DISCRIMINAÇÃO DA DESPÊSA

	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
CHEFIA DA DIVISÃO				
Venc. do engr. Chefe	24 000$000			
Moveis para o escrit.	185$000			
	24 185$000			24 185$000
ESCRITORIO CENTRAL				
Venc. do pessoal	20 993$600			
Moveis e obj. escrit.	114$800	962$5[illegible]	500$000	
Papelaria		737$71[illegible]		
Despesas diversas	1 733$000	573$44[illegible]		
	22 841$400	2 293$700	500$000	25 635$100
REPARAÇÕES DE LOCOMOTIVAS E MATERIAIS DE SERVIÇO				
LOCOMOTIVA N. 13				
Conservação	765$110	267$71[illegible]		
Combustivel		[illegible]		
[illegible]		337$[illegible]		
Asseio		275$250		
Condução de trens	1 280$110			
	2 045$220	3 253$447		5 295$667
LOCOMOTIVA N. 14				
Conservação	1 001$870	2 801$490		
Combustivel		9 763$093		
Lubrificantes e estôpa		1 084$104		
Asseio		101$360		
Condução de trens	1 280$110			
	4 813$010	3 253$447		15 063$[illegible]
LOCOMOTIVA N. 15				
Conservação	3 242$820	2 023$730		
Combustivel		11 400$07[illegible]		
Lubrificantes e estôpa		947$431		
Asseio		34[illegible]60		
Condução de trens	3 439$310			
	6 682$130	14 720$292		21 4[illegible]2$42[illegible]
LOCOMOTIVA N. [illegible]				
Conservação	652$120	4 4[illegible]6$557		
Combustivel		13 577$196		
Lubrificantes e estôpa		1 205$444		
Asseio		293$470		
Condução de trens	3 515$510			
	9 167$930	19 482$6[illegible]		28 650$61[illegible]
LOCOMOTIVA N. 19				
Conservação	2 027$000	552$82[illegible]		
Combustivel		9 848$201		
Lubrificantes e estôpa		1 096$570		
Asseio		240$540		
Condução de trens	2 546$260			
	4 573[illegible]	11 738$131		16 311$3[illegible]
LOCOMOTIVA N. 20				
Conservação	2 768[illegible]	4 537$810		
Combustivel		12 876$388		
Lubrificantes e estôpa		1 306$952		
Asseio		490$87[illegible]		
Condução de trens	4 659$760			
	7 428$180	19 212$020		26 640$2[illegible]
Continua	81 736$130	84 450$3[illegible]7	5[illegible]0$000	166 686$447

	8:974$770	13:212$804		22:187$574
LOCOMOTIVA N. 27				
Conservação	8:379$040	5:256$790		
Combustivel		12:336$633		
Lubrificantes e estôpa		1:491$410		
Asseio		929$950		
Condução de trens	6:092$030			
	14:471$070	20:014$783		34:485$853
LOCOMOTIVA N. 28				
Conservação	752$710	250$100		
Combustivel		4:563$522		
Lubrificantes e estôpa		542$915		
Asseio		104$870		
Condução de trens	1:571$550			
	2:324$260	5:461$407		7:785$667
Continúa	155:703$050	216:857$471	500$000	373:060$521

	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
Continuação .	81 736$13[illegible]	84 450$317	5[illegible] $000	166 686$447
LOCOMOTIVA N 21				
Conservação	6 422$[illegible]	3 897$570		
Combustivel		9 794$311		
Lubrificantes e estôpa		1 538$70[illegible]		
Asseio		474$1[illegible]		
Condução de trens	4 187$060			
	10 610$040	15 704$56[illegible]		26 314$906
LOCOMOTIVA N 22				
Conservação	3 720$520	3 2[illegible]$650		
Combustivel		12 26[illegible]$033		
Lubrificantes e estôpa		1 654$667		
Asseio		356$400		
Condução de trens	4 556$770			
	8 277$290	17 534$75[illegible]		25 812$04[illegible]
LOCOMOTIVA N 23				
Conservação	1 478$300	1 360$000		
Combustivel		7 509$832		
Lubrificantes e estôpa		1 155$[illegible]		
Asseio		145$20[illegible]		
Condução de trens	2 340$000			
	3 818$3[illegible]	10 190$7[illegible]		14 009$00[illegible]
LOCOMOTIVA N 24				
Conservação	6 031$960	4 629$1[illegible]		
Combustivel		20 433$66		
Lubrificantes e estôpa		2 226$36		
Asseio		425$05[illegible]		
Condução de trens	5 651$540			
	11 683$500	27 614$18[illegible]		39 297$6[illegible]
LOCOMOTIVA N 25				
Conservação	7 248$030	6 088$596		
Combustivel		14 122$630		
Lubrificantes e estôpa		1 361$6[illegible]		
Asseio		90[illegible]		
Condução de trens	6 559$660			
	13 [illegible]	22 67[illegible]		36 [illegible]
LOCOMOTIVA N 26				
Conservação	[illegible]	4 30[illegible]		
Combustivel		7 415$5[illegible]		
Lubrificantes e estôpa		935$553		
Asseio		360$75[illegible]		
Condução de trens	1 2[illegible]			
	8 974$770	13 212$801		22 187$57[illegible]
LOCOMOTIVA N 27				
Conservação	8 379$040	5 256$790		
Combustivel		12 336$633		
Lubrificantes e estôpa		1 491$410		
Asseio		929$950		
Condução de trens	6 092$030			
	14 471$070	20 014$783		34 485$853
LOCOMOTIVA N 28				
Conservação	752$710	25[illegible]		
Combustivel		4 563$522		
Lubrificantes e estôpa		542$91[illegible]		
Asseio		104$870		
Condução de trens	1 571$550			
	2 324$260	5 461$407		7 785$667
Continua	155 703$050	216 857$471	[illegible]	37[illegible] 6[illegible]$[illegible]

" " 28		17:790$034		
" " 29		307$265		
		81:663$356		81:663$356
AUTOMOTRIZES				
Conservação e viagens	5:561$130	3:699$560		9:260$690
CARROS E VAGÕES				
Restauração		43:646$496		
Construções	6:295$500	5:164$500		
Reconstruções	40:017$350	42:617$780		
Reparos gerais	12:264$000	11:606$900		
Reparos parciais	25:529$870	19:000$150		
Conservação	10:793$120	8:535$440		
	94:899$840	130:571$266		225:471$106
Continúa	378:278$350	536:450$852	500$000	915:229$202

	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
Continuação	155 703$505	216 557$471	500$000	373 060$521
LOCOMOTIVA N. 29				
Conservação	3 633$560	2 598$600		
Combustível		16 400$533		
Lubrificantes e estôpa		1 796$744		
Asseio		477$300		
Condução de trens	5 685$730			
	9 319$590	21 273$227		30 592$817
Continúa	165 022$640	238 130$698	500$000	403 653$338
LOCOMOTIVA N. 30				
Conservação	1 806$880	1 708$280		
Combustível		10 419$003		
Lubrificantes e estôpa		1 126$359		
Asseio		336$170		
Condução de trens	4.298$670			
	6 105$550	13 589$812		19 695$362
REPAROS PARCIAIS				
Locomotiva n. 14	704$700	419$200		
" 15	2 064$670	917$570		
" 16	1 202$350	559$940		
" 21	645$350	537$810		
" 24	774$390	632$180		
" 30	2 843$930	2 076$660		
	8 235$390	5 143$360		13 378$750
REPAROS GERAIS				
Locomotiva n. 19	17 743$880	7.795$190		
" 22	1 515$700	2.539$700		
" 23	30 347$320	20 457$600		
" 26	23 531$700	13 871$600		
" 28	25 315$200	15 988$[illegible]		
	98 453$[illegible]	63 652$[illegible]		162 106$6[illegible]
RESTAURAÇÃO				
Locomotiva n. 15		[illegible]		
" 19		67[illegible]032		
" 22		4 742$[illegible]		
" 25		[illegible]152$646		
" 24		53[illegible]59		
" 27		228[illegible]		
" 26		26 120[illegible]183		
" 27		4 057[illegible]161		
" 28		17 [illegible]905$034		
" 29		307[illegible]26		
		81 663[illegible]		81 663$[illegible]
AUTOMOTRIZES				
Conservação [illegible]agens	5 561$13[illegible]	3 699$56[illegible]		9 260$[illegible]
CARROS E VAGÕES				
Restauração		45 6[illegible]		
Construções	6 295$[illegible]00	5 164[illegible]		
Reconstruções	40 017$350	43 6[illegible]78		
Reparos gerais	12 264[illegible]	11 600[illegible]90[illegible]		
Reparos parciais	25 529$570	[illegible] 9 000$[illegible]		
Conservação	10 793$12[illegible]	[illegible] 533$44[illegible]		
	94 49[illegible]$54[illegible]	13[illegible] 57[illegible]$266		225 471$5[illegible]
Continua	47[illegible]	55 45[illegible]	500$000	915 229$52[illegible]2

. máquina p/numerar		240$200		240$200
DIVISÕES				
1.ª Almoxarifado	25:598$590	36:968$010		
Superintendência	2:372$700	1:931$760		
Secretaria	11$400	3$500		
Tesouraria	10$000			
Contabilidade	339$600	152$220		
2.ª Tráfego	4:994$490	1:895$090		
4.ª Via-Permanente	3:625$830	17:637$390		
Prolong. S. Roque	708$800	501$800		
	37:661$410	59:089$770		96:751$180
PARTICULARES	2:232$680	2:859$220		5:091$900
DESPÊSAS GERAIS				
Assistência médica, medicamentos p/acidentados em serviço e outras despêsas		75$600	4:835$700	4:911$300
	853:727$705	732:918$266	59:010$300	1.645$656$271

	Pessoal	Material	D. Diversas	TOTAL
Continuação	379 275$350	536 450$852	500$000	915 225$202
OFICINAS				
Chefe, c. mestres e aux.	81 548$600			
Cons. maq. e ferramts. ..	101 959$555	43 106$853		
Cons. material circulante	41 887$566	28 257$726	475$600	
Conservação e limpeza	7 726$500	395$270		
Iluminação				
Energia elétrica			2 062$000	
Combustível		23 563$120	24 506$700	
Água às dependências				
Móveis e obj. escritório		121$522	1 200$000	
Papelaria		1 737$160		
Trab. feitos por outras Divisões	430$400			
Despesas diversas .	1 677$800		2 080$400	
	235 230$421	97 181$354	30 324$700	362 736$175
TRAÇÃO				
Inspetor e auxiliares	17 940$000			
Maquinistas de reserva	28 352$000			
Foguistas de reserva ...	17 600$280			
Graxeiros de reserva .	15 600$410			
Limpadores	25 455$500			
Cons. bomba c. água	4 256$600	7 196$5[illegible]		
Bombeiros ...	39 794$900			
Contr. abast. água ...			21 500$000	
Rec. e emp. lenha	12 260$240			
Móveis e obj. escrit° . .		149$770		
Papelaria .		1 045$710		
Despêsas diversas	544$620	1 545$490	150$000	
	161 507$050	9 937$550	21 650$000	193 094$600
DEPÓSITOS				
São Miguel	11 288$300	1 467$170	470$000	
J. Marcelino	19 949$684	771$640	1 229$900	
Jequié	6 000$000	490$830		
	37 237$984	2 729$640	1 699$900	41 667$52
EMBUCHAMENTO DE LOCOS				
Óleo		3 062$300		
Estôpa		778$540		
Graxa . .		12$990		
		3 853$830		3 853$830
LUB. DE VEÍCULOS				
Graxeiros	1 579$810			
Óleo . .		15 402$860		
Graxa		55$580		
Estôpa		5 091$810		
	1 579$810	20 500$250		22 080$0[illegible]
TIPOGRAFIA				
1 máquina p/numerar		240$200		240$200
DIVISÕES				
Almoxarifado .	25 598$590	36 968$01[illegible]		
Superintendência .	2 372$700	1 931$760		
1ª Secretaria ..	11$40[illegible]	35$00		
Tesouraria	10$00[illegible]			
Contabilidade	33$56[illegible]	152$220		
2ª Tráfego .	4 994$4[illegible]	1 895$090		
4ª Via Permanente ..	3 625$53[illegible]	7 637$390		
Prolong. S. Roque .	708$80[illegible]	501$80[illegible]		
	37 661$410	59 089$77[illegible]		96 751$180
PARTICULARES	2 232$680	2 859$220		5 091$900
DESPESAS GERAIS				
Assistência médica, medicamentos p/acidentados em serviço e outras despêsas		75$560	4 835$700	4 91[illegible]$3[illegible]
	853 727$70[illegible]	732 915$260	59 010$300	1 645$656$27[illegible]

AS LOCOMOTIVAS E VEICULOS
POR LOCO.-QUILÔMETRO

LEOS

	Cons. por loco. 100 kms. S. R.	Cons. por 100 klms.
5	2,635	1,920
23	6$524	4$753

STÔPA

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE
3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

LEGENDA:

S. R. — Serviço remunerado
S. E. — Serviço da Estrada

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CONSUMO DE LENHA, LUBRIFICANTES E OUTROS, PELAS LOCOMOTIVAS E VEICULOS NO ANO DE 1936, DANDO O CONSUMO POR LOCO. 100-QUILÔMETROS E A DESPESA TOTAL POR LOCO.-QUILÔMETRO

Percurso em S. E. 81.159
Percurso em S. R. 218.571
299.730

LOCOMITIVAS

LENHA						ÓLEOS						QUEROZENE		
Consumo em S. R.	Consumo Em S. E.	Total	Cons. por loco 100 kms. S. R.	Cons. por loco. 100 klms. S. E.	Cons. total por loco. 100 klms.	Consumo em S. R.	Consumo em S. E.	Total	Cons. por loco 100 kms. S. R.	Cons. por loco. 100 klms. S. E.	Cons. total por loco. 100 klms.	Consumo em S. R.	Consumo em S. E.	Total
—	9.036	35.944	12,310	11.133	11,992	5.761,	1.558,75	7.319,75	2,635	1,920	2,442	348,75	72,25	421,
132.239$266	43.187$056	175:426$322	60$072	54$329	58$520	14:298$857	3.828$466	18.127$323	6$524	[illegible]	6$046	478$192	99$307	577$499

GRAXA						ESTOPA						CARBURETO		
Consumo em S. R.	Consumo Em S. E.	Total	Cons. por loco. 100 kms. S. R.	Cons. por loco. 100 klms. S. E.	Cons. total por loco. 100 klms.	Consumo em S. R.	Consumo em S. E.	Total	Cons. por loco 100 kms. S. R.	Cons. por loco 100 klms. S. E.	Cons. total por loco. 100 klms.	Consumo em S. R.	Consumo em S. E.	Total
—	— —	— —	— —	—	— —	466,75	165,75	632,5	0,213	0,204	0,211	— —	— —	— —
—	— —	— —	— —	—	— —	867$998	315$468	1:203$466	0$405	0$388	0$401	— —	— —	— —

ANOS	DESPESA TOTAL			DESP. POR LOCO. 100-KLMS		
	Geral	em S. R.	em S. E.	Geral	em S. R.	em S. E.
1936	195.334$610	147:904$313	47.430$297	65$170	67$668	58$441
1935	156.496$550	112:913$857	43.582$693	59$171	57$796	63$057
Dif. p. mais em 1936 . .	38.838$060	34.990$456	3:847$604	5$999	9$872	—
Dif. p. mais em 1935	—	—	—	—	—	4$616

VEICULOS

Percurso — 1.956.405 qms

CONSUMO DE OLEO, GRAXA, ESTOPA E DESPESA POR VEICULO-QUILOMETRO

OLEO			GRAXA			ESTOPA		
Cons. total Litros	Valor	Cons. por vei. 100 q. Litros	Cons. total Quilos	Valor	Cons. por vei. 100 klms. Quilos	Cons. total Quilos	Valor	Cons. por vei. 100 klms. Quilos
7.760,	[illegible]	3,966	4,	5$580	—	2.426,	5.091$810	1,240

Despêsa total por veiculo quilómetro em réis

1936 0,010
1935 . . . . . 0$007

RAXA, ESTÔPA, QUERO-

Manob.	Total Perc.
6.425	7.352
22.606	26.164
2.959	17.016
1.239	18.825
2.020	13.669
1.607	19.287
704	17.777
665	18.231
688	11.228
1.700	21.618
1.420	29.728
867	19.693
1.169	28.326
931	6.857
1.205	25.829
2.667	18.130

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

NUMERO DE VIAGENS, PERCURSO, DIAS DE SERVIÇO E ABRIGO, QUANTIDADE DE M 3 DE LENHA, ÓLEO, GRAXA, ESTOPA, QUEROZENE E CARBURETO, CONSUMIDOS PELAS LOCOMOTIVAS DURANTE O ANO DE 1936

LOCO	DIAS		VIAGENS		AUXILIOS		ISOLADAS		Manob.	Total
	Serv	Abrg.	Num	Perc.	Num.	Perc.	Num	Perc.		Perc.
13	75	107	9	431	62	248	62	248	6.425	7.352
14	263	73	39	1.400	262	1.084	261	1.074	22 606	26.164
15	202	134	223	12.249	45	1.174	46	634	2.959	17.016
16	211	155	218	17.333	3	128	2	125	1 239	18.825
19	151	124	180	10 829	27	427	26	393	2 020	13.669
20	233	133	353	16.899	13	329	19	452	1.607	19 287
21	138	199	117	6 919	—	—	2	154	704	17.777
22	161	174	101	17.530	—	36	—	—	665	18.231
23	87	66	44	10.540	—	—	—	—	638	11 225
24	195	171	90	9 918	—	—	—	—	1.700	21.618
25	196	170	201	28.236	—	—	2		1 420	29.728
26	130	114	129	18.626	—	—	4		867	19.693
27	189	177	171	27.066	—	—	2		1 169	28 326
28	60	92	33	5.926	—	—			931	6 857
29	211	155	125	24.624	—	—	-		1.205	25.829
30	250	55	376	14.742	27	389	28	[illegible]	2 667	18.130
	2 752	2.099	2.409	243.268	440	3.815	454	3 775	48.872	299.730

LOCO	LENHA		ÓLEO MINERAL		ÓLEO DE COCO		ENGINE OIL MEDIUM		ESTOPA		QUEROZENE		Despêsa por Locomotiva
	M 3	Valor	Lt.	Valor	Lt	Valor	Lt.	Valor	Ql	Valor	Lt.	Valor	
13	702	2 700$640	92.	211$970	2,2	4$795	0,25	$741	9,5	18$967	1.	1$374	2.938$487
14	2 029	9 763$093	394.5	958$370	14,5	45$461	—	—	41,5	76$842	2 5	3$431	10 847$197
15	2 316	11 400[illegible]	322.	791$083	14 5	53$208	3,5	10$499	33,75	64$056	20,75	28$585	12 347$502
16	2 802	13 577$[illegible]	36[illegible]	892$699	46,[illegible]	135$022	9,5	28$478	55.	105$302	32.	43$943	14.782$640
19	1[illegible]54	9 848[illegible]	354.	901$269	19	64$915	11,5	34$555	34.	63$974	23,25	31$857	10.944$771
[illegible]	2 629	12 376$386	473,25	1 151$399	15,25	35$546	5.	14$947	36.	69$625	25,75	35$433	14 183$340
1[illegible]	1 94[illegible]	9 794$311	526.	1 320$052	14,[illegible]	43$854	12 5	37$785	43 25	80$479	41,25	56$535	11.333$016
22	2 533	12 265$033	594.	1 413$642	23,75	65$990	8 5	25$450	53.	102$380	34,25	47$205	13 919$700
23	1 347	7 509$842	386	1 011$394	15.	61$[illegible]	[illegible]	18$266	25 5	46$257	13.	18$46[illegible]	8.665$502
2[illegible]	[illegible]	2[illegible]433$661	766 75	1 [illegible]	[illegible]	1[illegible]0$51	[illegible]	67$062	55.	104$668	46.	63$174	22 660$026
25	2 946	14 122$630	556 75	1 354$92[illegible]	[illegible]	18$549	15	44$971	45.	86$100	41,5	57$025	15.684$199
26	1 68[illegible]	7 415$515	335 [illegible]	794$772	3	6$42[illegible]	7,5	22$252	41,5	82$138	21,250	27$95[illegible]	8 351$054
27	2 590	12 336$633	515,5	1 243$225	12,5	2[illegible]253	14,75	44$663	56.	107$079	46,5	64$190	13 828$043
28	930	4 563$522	196.	469$336	6	25$016	3.	9$249	16.	29$650	7.	9$658	5.106$437
29	3 313	16 400$58[illegible]	627 25	1 511$298	23	74$445	15.	45$196	56.	106$659	43.	59$146	18.197$327
30	2 141	10 419$003	401,75	988$411	10[illegible]	3[illegible]$500	4,5	13$641	31,5	59$284	21,5	29$523	11 545$362
	35 944	175 426$322	6 916,75	16 884$794	[illegible]4 2	824$774	138,75	417$753	632,5	1.203$466	421,0	577$499	195 334$610

	S		OBSERVAÇÕES
	Total	rros	
Janeiro	4		
Fevereiro	10		
Março	7		
Abril	5		
Maio	6		
Junho	4		
Julho	3		N 612 e M 532 danificados em descarrilamentos.
Agosto	11		Danifs. em descarrilamentos: C 72, 2 vezes; M 532, 537 e 529.
Setembro	3		M 520 danif. qm. 124; M 512 danif. qm. 185.
Outubro	10		M 535 N 612-613 C 5 avariados em descarrilamento qm. 152.
Novembro	10		M 510 foi danificado em descarrilamento qm. 134 em junho.
Dezembro	8		M 529 inutilizado qm. em 15/2/36. N 617 avariado qm. 152.
	81		

MOVIMENTO DE REPAROS DE CARROS DURANTE O ANO DE 1936

	REPAROS PARCIAIS		REPAROS GERAIS		RECONSTRUÇÕES		CONSTRUÇÕES		OBSERVAÇÕES
	Total	Ns dos carros	Total	Ns dos carros	Total	Ns dos carros	Total	Ns dos carros	
Janeiro	4	N 602 M 529-532-544	3	K 151 L 259 M 549	1	N 609	—		
Fevereiro	10	A 32 N 601 M 417-515-548-541 N 617 L 263 K 159 A8 31	2	N 614 M 509	—		—		
Março	7	K 151-162 M 528-548-535-422-545.	3	M 508-539-546	—		—		
Abril	5	C 6 2 A 30 M 525 L 251.	1	M 524	1	M 518	—		
Maio	6	C 7 M 406-542-426 Z 5-7	1	A 35	1	N 512.	—		
Junho	4	M 401 N 603-605 L 253	3	M 543 Z 6 L 264	—		—		
Julho	3	N 602 B 52 C 72	4	L 252 Z 5 M 515 N 612	1	M 531.	—		N 612 e M 532 danificados em descarrilamentos.
Agosto ..	11	M 521-541 535-537-548 534-509 C 72 L 251 AB 31 C 72	1	A 30	2	M 529-532	2	I 101 M 550	Danifs em descarrilamentos: C 72. 2 vezes; M 532, 537 e 529
Setembro .	3	Z 5 M 518-544	—		2	M 512 e 520	—		M 520 danif qm 124; M 512 danif qm. 185.
Outubro ...	10	A 36 C 7 N 616 M 520-534-527 533-540 547 N 608	5	N 606-613-612 C 5 N 535	1	K 161			M 535 N 612-613 C 5 avariados em descarrilamento qm. 152.
Novembro ...	10	M 537-524 530-543 511 B 50 L 265 2 56 262 C 8	3	N 603-604-608	2	M 510-514	—		M 510 foi danificado em descarrilamento qm 134 em junho
Dezembro ..	8	M 530 526-540 C 70 L 253 M 512-545 A 30	3	N 601 M 529 N 617	1	M 508	—		M 529 inutilizado qm em 15/2/36 N 617 avariado qm. 152
	81		29		2		2		

CONSERVAÇÃO		TOTAL
Pessoal	Material	
209$150	64$640	8:043$662
464$300	199$510	876$380
92$250	23$990	116$240
—	—	30:925$460
386$700	90$050	3:964$580
359$700	197$910	690$710
407$730	183$770	591$500
10$500	53$310	417$610

ESTRADA DE FERRO NAZARE

3ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

REPARAÇÕES DE CARROS E VAGÕES DURANTE O ANO DE 1936

CARROS	RESTAURAÇÃO		CONSTRUÇÕES		CONSTRUÇÕES		REPAROS GERAIS		REPAROS PARCIAIS		CONSERVAÇÃO		TOTAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
A[illegible] 30	—	5 081$07[illegible]				—	—		1 250[illegible]	1 438$500	2 9[illegible]$100	64[illegible]	43$60[illegible]
32	—	—	—					—	21$2[illegible]	91 370	364 300	109[illegible]	876$38[illegible]
35	—	—					—				25$250		116$24[illegible]
[illegible]			2 [illegible]45$300	[illegible]	[illegible]450	7 [illegible]57$454 0	—				—		[illegible]50 925$460
3[illegible]							—	—	61[illegible]	1 [illegible]67[illegible]$0	3[illegible]6$700	[illegible]$	3 964$58[illegible]
[illegible]							—		1[illegible]	24[illegible]$0	339$700	197$9[illegible]	690$71[illegible]
[illegible]			—			—	—				4[illegible]$730	163$7[illegible]	591$50
Ab[illegible]			—		—		—	—	1[illegible]	77[illegible]0	[illegible]500	53$310	417$61[illegible]
[illegible]	—	—					—				12$000		12$00[illegible]
20							—			—	70$0[illegible]	33$50	03$55[illegible]
[illegible]			—				—		6[illegible]	[illegible]0	229$850	16$600	321$250
[illegible]	—			—			—				243$030	100$200	343$230
2	—		—				—		[illegible]7	8[illegible]0	265$580	85$1[illegible]0	474$680
33			—				—		2[illegible]	69[illegible]30	9 5[illegible]	55$20[illegible]	3 616$10
37			—			—	—				—	3$000	3$00[illegible]
C[illegible] 1	—		—	—	—	—	—				60$300	7$9[illegible]	68$2[illegible]
[illegible]	—		—				—		215$1[illegible]	26[illegible]40	232$200	64$610	538$670
[illegible]			—		—	—	—			—	273$650	105$600	379$250
[illegible]	—		—			—	681$300	25[illegible]	—		17[illegible]	34$2[illegible]	285$950
[illegible]			—	—	—		—		40[illegible]	27[illegible]	62$7[illegible]	15$900	880$150
[illegible]			—				—	—	345$6[illegible]	3[illegible]			386$300
[illegible]			—	—			—		16$30	—	4[illegible]2	10$9[illegible]	31$04[illegible]
[illegible]			—				—		220$4[illegible]	[illegible]	15[illegible]	29$400	535$250
[illegible]			—		—		—		—		148$350	62$530	210$88[illegible]
[illegible]			—		—	—	—	—	427$900	251$6[illegible]	103$[illegible]00	272$16[illegible]	1 [illegible]$760
I[illegible]			1 224$600	1 676$500	—		—	—	—				2 901$100
K[illegible]					—		—		—		6$100		6$100
[illegible]					—		—		72$000	55$260	7$600	—	134$86[illegible]
[illegible]	—				—		—		—			7$600	7$600
[illegible]					—		—		101$230	29$250	—		130$510
[illegible]					—		—		—		1$300		1$30[illegible]
61		25[illegible]			9[illegible]	8[illegible]	—				—		2 151$392
162							—		47[illegible]		—		47$80[illegible]
95						—	—		—		—	50$000	50$000
I[illegible] 12	—		—				—	—	—		12$150		12$150
250	—		—		—		—	—	—		28$200	—	28$200
23	—		—		—		—		131$000	5$50[illegible]	32$300	86$000	254$800
2[illegible]2			—				—	—	22$$300	30$4[illegible]	4$900	46$860	310$460
[illegible]	—		—			—	—		109$000	19$70[illegible]	45$700	—	174$400
[illegible]			—				—		—		7$600		7$600
[illegible]	—		—				—	—	—	—	3$750		3$75[illegible]
[illegible]			—				—		9$100	33[illegible]	16$800		58$900
[illegible]							—		—		1$100	2$200	3$300
[illegible]	—					262$850	194[illegible]		—		8$500	—	466$31
[illegible]	—		—	—			—		—	—	11$700	—	11$70[illegible]
A transp[illegible]	—	1 38[illegible]	3 170$900	2 127$[illegible]	21[illegible]	7 [illegible]6$510	9445[illegible]50	447$460	5 210$580	5 672$60[illegible]	4 142$490	1 888$360	62 394$684

CAR	AIS	CONSERVAÇÃO		TOTAL
	erial	Pessoal	Material	
	72$600	4:142$490	1:888$380	62:394$684
Transp.	33$000	—	2$240	68$840
L. n.	94$890	4$200	—	329$720
" "	—	5$900	—	1:570$800
" "	67$500	18$250	—	106$250
" "	—	23$650	—	23$650
" "	—	44$600	2$500	47$100
" "	—	25$400	51$540	76$940
" "	—	61$300	34$500	95$800
" "	—	5$400	40$000	45$400
" "	—	—	—	579$200
" "	—	—	—	288$600
" "	—	—	—	30$000
M "	81$300	24$650	120$900	696$450
" "	—	169$600	105$050	274$650
" "	2$600	71$900	31$000	160$500
" "	—	20$300	—	153$100
" "	—	178$350	34$500	212$850

CARROS	RESTAURAÇÃO		CONSTRUÇÕES		RECONSTRUÇÕES		REPAROS GERAIS		REPAROS PARCIAIS		CONSERVAÇÃO		TOTAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
Transp	—	5 380$861	3 770$900	2 127$800	21 052$650	8 756$810	944$150	447$460	8 210$580	5 672$600	4 142$490	1 888$380	62 394$684
L n 262	—		—	—	—	—	—	—	33$600	33$000	—	2$2[illegible]	68$840
" " 263	—		—	—	—	—	—		230$630	94$890	4$200	[illegible]	329$720
" " 264	—		—	—	—	—	767$100	797$800	—	—	5$900	[illegible]	570$800
" " 265	—		—	—	—	—	—	—	20$500	67$500	18$250	[illegible]	106$250
" " 272	—		—	—	—	—	—	—	—	—	23$650		23$650
" " 273	—		—	—	—	—	—	—	—	—	44$600	2$500	47$100
" " 274	—	—	—	—	—	—	—	—		—	25$400	51$540	76$940
" " 275	—		—	—	—	—	—	—		—	61$300	34$500	95$800
" " 278	—		—	—	—	—	—	—		—	5$400	40$000	45$400
" " 280	—	—	240$100	329$500	9$600	—	—	—			—	—	579$200
" " 281	—	—	3[illegible]$300	253$300	—	—	—			—	—		288$600
M " 306	—	—	—	—	—	—	30$000	—			—	—	30$000
" " 401	—	—	—	—	—	—	—		469$[illegible]	1$300	24$650	120$900	696$450
" " 402	—	—	—	—	—	—	—	—		—	169$600	105$050	274$650
" " 406	—		—	—	—	—	—		55$000	2$600	71$900	31$000	160$500
407	—	—		—	—	—	—	—	132$800	—	20$300	—	153$100
" 408	—	—	—	—	—	—	—		—	—	178$350	34$500	212$850
" " 410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50$250	—	50$250
" " 415	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100$350	32$700	133$050
416	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88$650	—	88$650
" 417	—		—	—	—	—	—	—	379$150	50$050	32$100	10$100	471$400
" " 419	—		—	—	—	—	—	—	—	—	127$900	32$100	160$000
" " 420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132$950	10$200	143$150
422	—		—	—	—	—	—	—	—	—	102$850	25$970	128$820
426	—		—	—	—	—	—	—	225$400	10$200	42$500	—	278$100
" " 438			—	—	—	—	—	—	833$900	13$300	47$900	9$900	905$000
" " 441	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	39$300	39$300
" " 442			—	—	—	—	—	—	498$100	22$410	39$700	—	560$210
" 443			—	—	—	—	—	—	—		43$300	12$600	55$900
" " 451	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127$200	219$100	346$300
505			—	—	—	—	—	—	—	—	—	11$000	11$000
" " 506	—		—	—	—	—	—	—		—	120$400	733$300	853$700
" 507	—		—	—	—	—	—	—	—	—	132$400	56$100	188$500
" " 508	—	—	—	—	2 12[illegible]500	3 567$300	—	—	454$100	321$320	59$200	—	6 526$420
509	—	—	—	—	—	—	—	—	633$880	409$000	73$100	12$100	1 128$080
" " 510	—		—	—	2 05[illegible]500	5 640$100	—	—	—	—	40$150	—	7 739$750
" " 511		—	—		—	—	—	—	23$700	—	119$850	117$800	261$350
512		5 081$072	—	—	2 2[illegible]3$400	4 053$200	—	—	155$800	334$200	44$100		11 871$772
" " 513	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88$850	—	88$850
514			—		1 [illegible]41$100	5 480$400	—	—	—	—	74$550	—	7 496$050
" 515		5 081$072	—		—		—	—	358$300	430$600	230$300	—	6 100$272
" " 516		—	—		—		—	—	—	—	139$950	147$600	287$550
" " 517		—	—		—	—	—	—	—	—	113$950	24$400	138$350
" " 518	—	—	—		—	—	2 329$400	1 893$640	637$000	923$300	33$800	94$800	5 911$940
" 519		—	—				—	—	—	—	126$300	—	126$300
" " 520		5 081$072	—		1 [illegible]02$800	4 195$500	—	—	221$600	232$400	133$800	—	11 667$172
" 521	—		—			—	—	—	258$900	27$800	50$350	—	337$050
" 522	—		—			—	—		—	—	14$800	—	14$800
523			—			—	—	—	—	—	27$600	67$200	94$800
" 524		—	—			—	1 013$200	1 046$480	—	—	219$500	395$650	2 674$830
A transp	—	20 624$508	4 046$300	2 710$600	31 [illegible]93$55[illegible]	31 693$310	5 083$850	4 155$380	13 832$540	8 726$470	7 574$590	4 362$530	134 033$200

S	CONSERVAÇÃO		TOTAL
al	Pessoal	Material	
470	7:574$590	4:362$530	134:033$200
—	196$100	261$900	505$700
200	140$050	136$700	516$950
—	92$400	33$400	125$800
500	52$000	34$200	1:021$900
—	255$000	1$300	11:255$272
800	92$050	—	707$442
—	114$350	113$900	4:464$450
980	87$300	399$200	10:143$752
400	112$600	—	436$500
700	40$200	111$500	1:147$200
400	51$700	32$900	2:594$276
—	149$300	170$800	320$100
900	70$150	—	423$550
—	52$900	86$100	162$750
—	122$100	—	1:301$450
—	118$050	153$800	339$750
120	15$200	—	793$370
—	86$300	189$740	297$940
000	97$400	290$800	1:521$300
480	91$350	73$100	1:299$872
—	73$900	134$600	490$750
610	196$950	814$600	2:408$940
—	81$400	—	81$400
700	76$250	761$500	1:296$550
—	119$900	32$900	152$800

CARROS	RESTAURAÇÃO		CONSTRUÇÕES		RECONSTRUÇÕES		REPAROS GERAIS		REPAROS PARCIAIS		CONSERVAÇÃO		TOTAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
Transp	—	20 624$080	4 046$300	2 710$600	31 193$550	31 693$310	5 083$850	4 185$335	3 832$540	5 726$470	7 574$590	4 362[illegible]	34 033$200
M n 525	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	47$700	—	196$100	26[illegible]	505$700
" " 526	—	—	—	—	—	—	—	—	128[illegible]000	112$20[illegible]	140$050	3[illegible]	516$950
" " 527	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]	—	92$400	33$400	125$800
" " 528	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	424$[illegible]	511$500	52$000	34$2[illegible]	1 021$900
" 529	—	5 081$072	—	—	1 9[illegible]$200	3 170$400	565$500	236$8[illegible]	[illegible]	[illegible]	255$000	1$30[illegible]	11 255$272
" 530	—	299$792	—	—	—	—	—	—	[illegible]	97$800	92$050	[illegible]	707$442
" 531	—	—	—	—	2 04[illegible]$500	2 194$700	—	—	[illegible]	—	114$350	113$900	4 464$450
532	—	5 081$072	—	—	2·335$100	2·179$000	—	—	[illegible]	[illegible]$980	87$300	399$200	10 143$752
" 533	—	—	—	—	—	—	—	—	1[illegible]	[illegible]6$400	112$6[illegible]0	—	436$500
" " 534	—	—	—	—	—	—	—	—	354[illegible]	4[illegible]$700	40$200	111$500	1 147$200
535	—	899$376	—	—	—	—	809$100	585$100	14[illegible]	67$400	51$700	32$900	2 594$276
536	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149$300	170$[illegible]	320$100
537	—	[illegible]	—	—	—	—	100$000	88$900	111$600	52$900	70$150	[illegible]	423$550
" " 538	—	—	—	—	—	—	—	—	23$750	—	52$900	86$100	162$750
539	—	—	—	—	—	—	885$500	293$850	—	—	122$[illegible]00	—	1 301$450
540	—	—	—	—	—	—	24$000	43$900	[illegible]	[illegible]	118$050	153$800	339$750
" " 541	—	—	—	—	—	—	—	—	571$05[illegible]	207$120	15$200	—	793$370
" " 542	—	—	—	—	—	—	—	—	21$900	—	86$300	159$740	297$940
" 543	—	—	—	—	—	—	—	—	664$100	469$00[illegible]	97$4[illegible]	290$900	1 521$300
" 544	—	299$792	—	—	—	—	113$300	169$600	371$250	161$48[illegible]	91$3[illegible]0	73$100	1 299$872
" 545	—	—	—	—	—	—	—	—	282$250	—	73$9[illegible]	134$600	490$750
" 546	—	—	—	—	—	—	—	—	603$780	793$61[illegible]	196$[illegible]50	814$600	2 408$940
" 547	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81$400	—	81$400
548	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	285$100	173$700	76$250	761$500	1 296$550
549	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	119$900	32$900	152$800
550	—	5 081$072	2 171$500	2 453$900	—	—	—	—	—	—	61[illegible]500	11$600	9.779$572
N 601	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	1 521$950	306$070	3[illegible]100	—	1 831$120
602	—	—	—	—	—	—	—	—	128$700	254$300	33$100	—	416$100
603	—	—	—	—	—	—	—	—	684$600	264$000	11$000	—	959$600
604	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	365$200	233$200	47$500	19$350	665$250
605	—	—	—	—	—	—	—	—	111$800	45$400	12$000	—	169$200
606	—	1 199$168	—	—	—	—	—	—	578$200	192$000	10$000	—	1·979$368
608	—	—	—	—	—	—	—	—	523$000	542$200	113$400	30$900	1·209$500
609	—	—	—	—	7[illegible]700	519$970	—	—	—	—	37$800	58$820	1·392$290
611	—	—	77$700	—	45[illegible]$000	1 530$600	64$800	—	—	—	—	—	2.130$100
612	—	5 081$072	—	—	—	—	3 855$500	5·327$970	307$300	126$400	24$800	44$100	14 767$142
613	—	—	—	—	1 171$300	1 329$800	—	—	—	—	25$700	26$800	2·553$600
614	—	—	—	—	[illegible]000	—	267$650	156$000	—	—	8$900	21$000	551$550
616	—	—	—	—	—	—	11$500	—	127$300	857$400	91$100	86$100	1 173$400
617	—	—	—	—	—	—	483$300	499$400	[illegible]22$550	1 740$9[illegible]0	24$150	1[illegible]	3 971$780
619	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7$700	—	7$700
R 901	—	—	—	—	—	—	—	—	13$350	2$240	10$500	—	27$090
Z 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20$400	5$800	26$200
5	—	—	—	—	—	—	—	—	644$100	825$000	33$700	16$300	1 519$100
6	—	—	—	—	—	—	—	—	783$200	1 270$300	18$500	17$800	2·089$800
7	—	—	—	—	—	—	—	—	228$500	141$400	38$780	—	408$680
	—	43 646$496	6 295$500	5.164$500	40[illegible]7$3[illegible]	42 617$780	12 264$000	11 606$900	25 529$870	19 000$150	10 793$120	8 535$440	225·471$106

Série	ÇÕES
A	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
AB	
B	
"	
"	
"	
"	
"	
C	
"	
"	
"	Im. 23 em 11-3-36.
"	
"	Im. 120 em 27-8-36.
"	
"	
"	
"	
"	
K	

3.ª DIVISÃO LOCOMOÇÃO

CARROS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1936

Série	Número	Capacidade	Tara	Estado	Fabricante	Em Trafego		Em Reparo	Em Construç	Fóra de serv	OBSERVAÇÕES
A	30	36 passag	13.350	Bom	E F N.	A	30	—	—	—	
	32	36	13.200	"	" "	"	32	—	—	—	
"	33	36	13 250	Reg	" " "	"	33				
	34	36	13.200	Máu	" "		—	—		A 34	
	35	36	13 000	Reg	"	"	35	—	—	—	
"	36	36	12.800	Bom	"	"	36	—		—	
"	37	36	12.300	"	" " "	"	37	—		—	
AB	31	40	13 200	"	" " "	AB	31	—		—	
B	7	60	10 450	Mau			—	—	—	B 7	
	20	60	11 450		"	B	20	—	—	—	
	50	52	11.000	Reg	" "	"	50	—	—	—	
"	51	52 "	11 625	Bom	"	"	51	—	—	—	
	52	52 "	11 500				52	—	—	—	
	53	52 "	11 900		" " "	"	53	—	—	—	
C	1	3 000 ql	11 500	Reg	"	C	1	—	—	—	
"	2	3 000	12.800	Máu	" " "	"	2	—	—	—	
	3	3 000	12 550		" " "	"	3	—	—	—	
	5	2.000	7 700	Bom	" "	"	5	—	—	—	Avariado em descarrilamento klm 23 em 11-3-36
	6	2 000	7 700	Máu	"	"	6	—	—	—	
	7	2 000	7 500		" "	"	7	—	—	—	Avariado em descarrilamento klm 120 em 27-8-36.
	8	2 000 "	7 500	"	" " "	"	8	—	—	—	
"	70	3.000 "	12 400	Reg	" "	"	70	—	—	—	
"	71	3 000	11 800		"	"	71	—	—	—	
	72	3 000	12 400		"	"	72	—	—	—	
	80	2.000	7.500	Mau	" " "		—	—	—	C 80	Avariado em descarrilamentos nos klms. 124 em 22-6-36 e 109 em 11 9-36
K	151	12 000 "	6 700	Bom		K	51	—	—	—	
	159	12.000	6 700	Reg			59	—	—	—	
	160	12 000	6 700		" "		160	—	—	—	
"	161	12 000	6.600	Bom	" " "	"	161	—	—	—	
"	162	12 000	6 700	"	" " "	"	162	—	—	—	
	251	20 000	8 700	Reg	" " "		251	—	—	—	
	252	20 000	8 575		" " "		252	—	—	—	
	274	20 000	8.700	"	" "	"	274	—	—	—	
	275	20 000 "	8.700	"	" " "	"	257	—	—	—	
	278	20 000	8 150	"	" " "	"	278	—	—	—	
I	101	12 000	9 300	Bom	" "	I	101	—	—	—	
L	250	20 000	8 700	Reg	Chassis Dile	L	250	—	—	—	
	253	20 000	8 150		" "	"	253	—	—	—	
"	256	20 000	7 500		American Car	"	256	—	—	—	
	258	20 000	7 500	"			258	—		—	
	259	12 000	7 000	"	E F N		25		—		
	260	20.000	7 500	"	American Car		260		—	—	
	261	20 000 "	7 500		" "		261		—	—	
	262	20 000	7 500	"	"		262		—	—	
	263	20.000 "	7 500	"	"		263		—	—	
	265	20 000 "	7 500	"	"		265	—	—	—	
	272	20 000 "	8.700	"	Chassis Dile	"	272	—	—	—	
	273	20 000 "	8 150	"	" "		273	—	—	—	
	276	12 000	7 000	Máu	E. F N		—	—	—	L 276	
	277	20 000 "	7 470	"	Chassis Dile			—	—	L 277	

Série	OBSERVAÇÕES
M	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	
"	ento klm. 152 em 31-7-36.
"	
"	ento klm. 135 em 13-6-36.
"	

Série	Número	Capacidade	Tara	Estado	Fabricante	Em Tráfego	Em Reparo	Em Construção	Fora de serv	OBSERVAÇÕES
M	401	12 000 gl.	7 300	Mau	E F. N	M 401				
"	405	12.000 "	7.300		" " "	405	—	—	—	
"	406	15.000 "	7.170	"	" " "	406	—	—	—	
"	410	12.000 "	7.300	"	" " "	410	—	—	—	
	415	12.000 "	7.300	"	" " "	—	—	—	—	
	417	12.000 "	7.300		" " "	417	—	—	M 415	
	419	12.000 "	7.300	"	" " "	—	—	—	—	
	420	15.000 "	7.500	"	" " "	—	—	—	M 419	
	438	15 000 "	7.150		" " "	438	—	—	M 420	
	442	12.000	7.150	"	" " "	442	—	—	—	
	443	12.000 "	7.150		" "	—	—	—	—	
	451	15.000 "	7.170	"	" "	451	—	—	M 443	
	506	20.000	10.500	Reg.	American Car	506	—	—	—	
	507	20.000 "	10.100	Bom	" "	507	—	—	—	
	508	20.000 "	10.000	"	" "	508	—	—	—	
	509	20.000 "	10.500		" "	509	—	—	—	Inut em descarrilamento klm 152 em 31-7-36
	510	20 000 "	10.500	"	" "	510	—	—	—	
	511	20.000 "	10.600	"	" "	511	—	—	—	Inut em descarrilamento klm. 135 em 13-6-36.
	512	20 000			" "	512	—	—	—	
	513	20.000 "	10.100	Reg.	" "	513	—	—	—	Inut em descarrilamento klm 184 em 19-2-36
	514	20.000 "	10 500	Bom	"	514	—	—	—	
	515	20 000 "	10.500	Reg	" "	515	—	—	—	
	516	20.000 "	10.500	Bom	" "	516	—	—	—	
	517	20.000 "	10.400	Reg	" "	517	—	—	—	
	518	20 000 "	10.000	Bom	" "	518	—	—	—	Avariado em desc klm 113 em 26-8-36.
	519	20.000 "	10.000	Máu	" "	519	—	—	—	
	520	20.000 "	10 900	Bom	" "	510	—	—	—	Inut desc. klm 124, 22-6-36 e avar klm. 226, 27-10-36
	521	20.000 "	10.000	Mau	" "	—	—	M 521	—	Inut em descarrilamento klm 123 em 15-2-36.
	522	20 000 "	10 000	Int	" "	—	—	—	M 522	Inutilizado
	523	20 000 "	10.000	Bom	" "	523	—	—	—	
	524	20 000	10.900		Godarville	524	—	—	—	
	525	20 000	10 600	"		525	—	—	—	
	526	20 000 "	10 450			526	—	—	—	
	527	20 000	10.500	Máu	"	527	—	—	—	
	528	20 000	10.500		"	—	M 528	—	—	
	529	20.000	11.500	Bom	"	529	—	—	—	Inut. desc klm. 123, 15-2-36 Danif por tombamento
	530	20 000	10 500		"	530	—	—	—	Avariado em desc klm 240, 28-10-936
	531	20.000	10 600		"	531	—	—	—	Avariado em desc klm 123, 28-10-936
	532	20 000	11 500	"	"	532	—	—	—	Avariado em desc klm 123, 28-10-36
	533	20.000	10 500	Máu	"	533	—	—	—	
	534	20 000 "	10 500	Bom	"	534	—	—	—	
	535	20 000	10.500			535	—	—	—	Avariado em desc klm 120 27-8-936
	536	20.000 "	10 500	"	"	536	—	—	—	
	537	20.000 "	10.000	"		537	—	—	—	Avariado em desc klm 152, 6-8-936.
	538	20.000	10.500	Reg.	"	538	—	—	—	
	539	20 000 "	10.650	Bom	"	539	—	—	—	
	540	20 000 "	10 500	"		540	—	—	—	
	541	20 000	11 350		"	541	—	—	—	
	542	20 000	10.500		"	542	—	—	—	
	543	20 000 "	10 500		"	543	—	—	—	
	544	20.000 "	10 500		"	544	—	—	—	Avariado em desc. klm 120, 27-8-936
	545	20 000 "	10.500		American Car	545	—	—	—	
	546	20.000 "	10 500	"	" "	546	—	—	—	
	547	20.000 "	10 100		" "	547	—	—	—	
	548	20.000 "	10 100	"	" "	548	—	—	—	
	549	20.000 "	10.100	"	"	549	—	—	—	
	550	20 000 "	11.000			550	—	—	—	

SERVAÇÕES

3-6-936, Idem klm. 152, 31-7-36.
19-2-936.

5-8-936.

Serie	Numero	Capacidade	Tara	Estado	Fabricante	Em Trafego	Reparo Em	Em Construção	Fóra de serv	OBSERVAÇÕES
N	601		7.350	Reg	E F N	N 601	—	—	—	
	602	12 000	7.500	Bom	" "	" 602	—	—	—	
	603	12 000	7 500	Reg	" " "	" 603	—	—	—	
	604	15.000	7 500		" " "	604	—	—	—	
	605	12 000	7 500	"	" " "	605	—	—	—	
	606	1[illegible] 000	7.700	Bom	" " "	" 606	—	—	—	Inutilizado
	607	20 000	10 000	Int	American Car	—	—	—	N 607	
	608	20.000	10 000	Bom	" "	" 608		—	—	
	609	20 000	10.100	"	" "	" 609		—	—	Inutilizado
	611	20 000	10 000	Int	"	—	—	N 611	—	Danif desc k[illegible] 6·936, Idem klm 152, 31-7-36.
	612	20 000	9 900	Bom	"	612	—	—	—	Danif desc k[illegible] 19-2 936.
	613	2[illegible] 000	10 000		"	613	—	—	—	
	614	20 000	10 000		"	614	—	—	—	
	616	20.000 "	10 000		" "	616	—	—	—	
	617	20 000 "	10 000		" "	617	—	—	—	Danif desc klm. 152, 6-8-936.
R	901	12 000	7 000	Int	E F N.	—	—	—	R 901	Inutilizado
Z	5	—	17 500	Bom	Godarville	Z 5	—	—	—	
	6	—	17 950		"	" 6	—	—	—	
	7	—	13 225		E F N.	" 7	—	—	—	
A	—	—	—		" " "	—	—	1	—	
S		—	—		" " "	—	—	1	—	
L	—		—		" " "	—	—	1	—	

RESUMO

ERIE	CATEGORIAS DOS VAGÕES	Capacidade em tons 12	15	20	Em trafego	Em reparo	Em reconstrução	Em construção	Fóra de serviço	TOTAL	ESTADO Bom	Regular	Máu	TOTAL
A	Passageiros 1.ª classe	—	—	—	6	—	—	—	1	7	4	2	1	7
B	Passageiros 2.ª classe	—	—		5	—	—	—	1	6	1	—	—	1
AB	Mixta	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2	6
C	Correio e bagagem	—	—	—	3	—	—	—	—	3	1	3	4	3
C	Carros-chefe	—	—	—	7	—	—	—	1	1	3	1	2	8
I	Tanque	—	—	—	1	—	—	—	—	10	1	—	—	1
K	Para lenha	—	—	—	10	—	—	—	—	8	3	7	—	10
L	Para lastro	5	—	5	12	—	—	—	2	14	—	12	2	14
M	Para mercadoria	2	4	45	50	1	—	1	5	57	34	5	18	57
N	Para mercadoria	—	—	7	5	—	—	1	1	7	7	5	—	7
N	Para animais	4	2	2	8	—	—	—	—	8	4	4	—	8
R	Caixão	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	1
Z	Especial Direção	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3	—	—	3
					111	1	—	2	12	126	59	35	32	126
	Em construção, 31/12/36													
A	Passageiros 1.ª classe									1				
L	Para lastro							1		1				
S	Socorro							1		1				
								1						
	Para 1937									129				

OBS — Va[illegible] avariados em descarrilamentos e inutilizados que sofreram reparos e reconstruções Correio e bagagem (C) 1; Chefe (C) 3; Mercadoria (M) avariados 5 de 20 tons Mercadoria (M) inutilizado 8 de 20 ton., Mercadoria (N) avariados 3 de 20 ton., Total — 23 carros

LOCO	REPARESTAURAÇÃO		TOTAL
	Pessoal	Material	
13	— — —	— —	1:052$820
14	— — —	— —	4:927$260
15	— — —	144$066	8:392$856
16	— — —	— —	11:820$980
19	17:743$88 —	67$032	28:185$922
20	— — —	— —	7:306$230
21	— — —	— —	11:503$840
22	1:515$70 —	4:742$631	15:777$201
23	30:347$32 —	28:152$646	81:815$866
24	— — —	53$559	12:021$189
25	— — —	228$479	13:565$469
26	23:531$70	26:120$483	72:594$413
27	— — —	4:057$161	17:692$991
28	25:315$20 —	17:790$034	63:096$754
29	— — —	307$265	6:539$725
30	— — —	— —	8:435$750
	98:453$80 —	81:663$356	364:729$266

ESTRADA DE FERRO NAZARE

3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Reparações de Locomotivas durante o ano de 1936

LOCO	REPAROS GERAIS		REPAROS PARCIAIS		CONSERVAÇÃO		RESTAURAÇÃO		TOTAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
13	—	—	— —	— —	765$110	287$710	—	— —	1 052$820
14	— —	— —	704$700	419$200	1 001$870	2 801$490	— —	—	4 927$260
15	— —	— —	2 064$670	917$570	3 242$820	2 [illegible]23$730	—	144$066	8 392$856
16	— —	— —	1 202$350	559$940	5 652$120	4 406$570	— —	— —	11 820$980
19	17 743$880	7 795$190	— —	—	2 027$000	[illegible]2$820	—	67$032	28 185$922
20	— —	— —	— —	—	2 768$420	4 537$810	—	— —	7 306$230
21	— —	—	645$350	537$810	6 422$950	3 897$700	—	— —	11 503$840
22	1 515$700	2 539$700	—	—	3 720$520	3 258$650	— —	4 742$63[illegible]	15 777$201
23	30 347$320	20 457$600	— —	— —	1 478$300	1 3[illegible]0$000	— —	28 152$646	81 815$866
24	— —	— —	774$390	632$180	6 031$690	4 529$1[illegible]	— —	53$559	12 021$189
25	— —	— —	— —	— —	7 248$030	6 098$96[illegible]	— —	228$479	13 565$469
26	23 531$700	13 871$600	— —	— —	4 769$660	4 300$97[illegible]	—	26 120$483	72 594$413
27	— —	— —	— —	— —	8 379$040	5 256$79[illegible]	—	4 057$161	17 692$991
28	25 315$200	18 988$710	— —	— —	752$710	250$100	— —	17 790$034	63 096$754
29	— —	— —	— —	—	3 633$860	2 598$600	—	307$265	6 539$725
[illegible]	—	— —	2 943$930	2 076$660	1 806$880	1 708$250	— —	— —	8 435$750
	98 453$500	63 652$800	8 235$390	5 143$360	59 701$280	47 879$280	— —	81 663$356	364 729$266

RESUMO

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Reparos gerais	98 153$800	63 652$800	162 106$600
Reparos parciais	8 235$390	5 143$360	13 378$750
Conservação	59 701$280	47 879$280	107 580$560
Restauração	—	81 663$356	81 663$356
	166 390$470	198 338$796	364 729$266

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DOS DORMENTES EMPREGADOS NA LINHA, DESPÊSAS E COMPARATIVO COM O ANO ANTERIOR

Mêses	QUANTIDADE			IMPORTÂNCIA		
	1936	1935	Diferenças	1935	1936	Diferenças
Janeiro	8.402	2.993	5.409	8:310$825	19:681$200	+ 11:370$375
Fevereiro	4.903	6.797	— 1.894	24:182$190	16:148$502	— 8:033$688
Março	8.827	3.335	5.492	12:001$016	30:665$194	+ 18:664$184
Abril	5.209	5.672	— 463	18:172$500	17:830$881	— 341$619
Máio	3.842	6.494	— 2.652	22:696$694	13:345$924	— 9:350$770
Junho	6.957	5.693	1.264	19:370$000	24:709$092	+ 5:339$092
Julho	5.647	8.894	— 3.247	31:045$890	19:822$732	— 11:223$158
Agosto	8.319	7.325	994	27:804$500	29:039$408	+ 1:234$908
Setembro	5.309	7.660	— 2.351	25:895$000	18:544$884	— 7:350$116
Outubro	7.131	7.476	— 345	25:414$150	27:150$831	+ 2:736$681
Novembro ...	5.845	7.607	— 1.762	24:821$550	23:648$000	— 1:173$550
Dezembro	6.408	4.837	1.571	15:245$148	25:350$344	+ 10:105$196
Sôma	76.799	74.783	2.016	253:959$457	265:936$992	11:977$535

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DA CONSERVAÇÃO DAS LINHAS

Mêses	Pessoal	Material	D. Diversas	Total
Janeiro	43:344$300	20:719$300	80$000	64:143$600
Fevereiro	43:518$026	20:675$208	—	64:193$234
Março	42:886$234	42:891$747	41$000	85:818$981
Abril	41:976$150	20:023$709	186$000	62:185$859
Máio	43:058$560	14:924$260	245$432	58:228$252
Junho	44:181$632	36:610$788	80$000	80:872$420
Julho	44:758$500	23:288$871	—	68:047$371
Agosto	46:254$000	44:161$569	121$000	90:536$569
Setembro	44:717$200	20:240$219	292$034	65:249$453
Outubro	46:929$900	41:694$719	302$000	88:926$619
Novembro	45:688$100	25:541$417	373$434	71:602$951
Dezembro	47:481$100	36:613$947	252$300	84:347$347
Sôma	534:793$702	347:385$754	1:973$200	884:152$656

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

DESPÊSAS EFEITUADAS COM O SERVIÇO DE TRANSPORTE E LASTRO

Mêses	1935	1936	Diferenças
Janeiro	2:010$000	2:201$800	+ 191$800
Fevereiro	2:095$600	2:161$900	+ 66$300
Março	2:181$200	1:966$800	— 214$400
Abril	1:688$000	1:790$400	+ 102$400
Máio	1:968$100	2:034$900	+ 66$800
Junho	1:924$800	1:887$400	— 37$400
Julho	2:207$400	2:037$831	— 169$569
Agosto	1:937$200	2:173$000	+ 235$800
Setembro	1:874$400	1:881$700	+ 7$300
Outubro	2:272$000	2:294$513	+ 22$513
Novembro	2:080$500	1:972$500	— 112$000
Dezezmzbro	1:930$600	2:281$400	+ 350$800
Totais	24:189$800	24:684$144	494$344

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DA CONSERVAÇÃO DAS CAIXAS DAGUA EM 1936

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	D. Diversas	Total
CAIXAS DAGUA				
Caixa dagua do Km. 3	—	34$100	—	34$100
Caixa dagua do Km. 29	—	16$520	—	16$520
Caixa dagua do Km. 130	70$000	82$600	—	152$600
Caixa dagua do Km. 4	76$000	15$000	—	91$000
Sôma	146$000	148$220	—	294$220

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DA CONSERVAÇÃO DE OBRAS DARTE EM 1936

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	D Diversas	Total
Ponte do Km 108	—	151$430	715$000	866$430
Ponte do Km 93	17 060$594	4 777$233	908$ 00	22 745$827
Ponte do Km 6				
Ramal	40$000	185$234	—	225$234
Ponte do Km 119	400$900	3 770$398	763$600	4 934$898
Sôma	17 501$494	8 884$295	2 386$600	28 772$369
Pontilhões				
Pontilhão do Km 97	45$700	—	—	45$700
Pontilhão do Km 78	147$800	—	—	147$800
Sôma	193$500	—	—	193$500
Boeiros				
Boeiro do Km 7	28$800	—	—	2[illegible]800
Boeiro do Km 131	32$000	—		32$000
Boeiro do Km 138	24$000	—	—	24$000
Boeiro do Km 144	32$000	—		32$000
Boeiro do Km 213	8$000	—		8$000
Boeiro do Km 217	8$000	—	—	8$000
Sôma	132$800	—	—	132$800
Outras Obras				
Girador de Amargosa	329$600	287$437	80$000	697$037
Sôma	329$600	287$437	80$000	697$037

RESUMO

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	[illegible]	Total
Pontes	17 501$494	8 884$295	2 386$600	28 772$369
Pontilhões	193$500			193$500
Boeiros	132$800		—	132$800
Outras Obras	329$600	287$437	80$000	697$037
Sôma	18 157$394	9 171$732	2 466$600	29 795$726

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

QUADRO GERAL DAS CONSTRUÇÕES NOVAS

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão — Via-Permanente

QUADRO GERAL DAS CONSTRUÇÕES NOVAS

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	D. Diversas	Total
Edificios				
1 W.C. na estação de Amargosa	1 232$100	554$507	172$000	988$607
2 Esgôto na estação de Amargosa	353$700	361$775	90$000	805$475
3 W.C. na estação de Mutuipe	839$000	444$249	100$000	1 383$249
4 W.C. na estação de S. Antônio	557$400	573$570	150$000	1 280$970
5 W.C. na estação de Jequié	594$100	587$385	150$000	1 331$485
6 W.C. na estação de Jaguaquara	320$600	388$927	140$000	849$527
7 W.C. na estação de Itaquara	713$900	207$019	153$000	1 073$919
8 W.C. na estação de Jequiriçá	913$600	396$164	250$000	1 559$764
9 W.C. na estação de V. Grande	839$000	330$609	234$000	1 403$609
10 Tanque para agua na Locomoção	224$400	147$118	—	371$518
Soma	6 587$800	4 021$323	1 439$000	12.048$123
OBRAS D'ARTE				
1 Passagem de gado no Km. 235	1 523$500	509$680	—	2 033$180
Sôma	1 523$500	509$680	—	2.033$180
CAIXAS D'AGUA				
Perfuração do pôço tubular de S. Rosa	—	—	954$400	954$400
Sôma	—	—	954$400	954$400
Total	8 111$300	4.531$003	2.393$400	15.035$703

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS NOS EDIFÍCIOS, OBRAS DARTE E CAIXAS DAGUA

Discriminação

EDIFÍCIOS:

Retelhamento no edifício da estação "Alexandre Bittencourt"
Concerto de bicames e substituïção na estação de Onha
Reparo em toda plataforma da estação de S. Antônio
Colocação de bisagra na estação de Santâna
Retelhamento da estação de Vargem Grande
Grandes reparos nas paredes e apêrto das fundações da Ponte da Serra
Retelhamento da estação de São Miguel
Reparos nos bicames da estação de Engº. Pontes
Mudança de madeiras pôdres, caiamento, pintura geral e substituição de bicames na estação de Lage
Retelhamento geral e reparos nos bicames da estação de Mutuípe
Reparo geral no Ponto da Barra
Retelhamento geral e substituição de vidros, na estação de Jequiriçá
Reparo nos bicames da estação de Areia
Substituição de vidros na estação de Genipapo
Substituição de vidros na estação de Eng. Franca
Substituição de vidros na estação de J. Marcelino
Substituição de vidros na estação de Itaquara
Substituição de vidros na estação de Jaguaquara
Substituição de vidros na estação de Casca
Retelhamento geral da estação de Baixão
Apêrto de paredes, mudança de chapús, trancas de ferro, fechaduras, ferrolhos e retelhamento geral da estação de Jequié
Concerto geral do edificio da estação de Entroncamento
Reparo geral na estação de Ponto Obrigado
Retelhamento geral, foleação e apêrto de paredes, da estação de Amargosa
Cobertura a zinco, passeio e outros trabalhos no Abrigo de Carros
Reparo no fôrno de fundição e depósitos da Locomoção

Discriminação

Concertos de paredes, retelhamento e caiação no depósito do Almoxarifado

Reparo e caiação no Almoxarifado

Pequenos reparos no edifício da Ferraria

Pequenos reparos na Inspetoria do Tráfego

Retelhamento geral, reparo nas sentinas e outros serviços, no Barracão de mercadorias

Retelhamento, reparo nas paredes, caiação e pintura a óleo no edifício da Administração

Retelhamento e reparos no abarracamento do Km. 24

Retelhamento e reparos no abarracamento do Km. 200

Retelhamento e reparos no abarracamento do Km. 210

Retelhamento e reparos inclusive bicames no abarracamento do Km. 220

Retelhamento e reparos inclusive bicames no abarracamento do Km. 230

Pequenos reparos no abarracamento do Km. 242

Pequenos reparos no abarracamento do Km. 249

Pequenos reparos no abarracamento do Km. 259

Pequenos reparos no abarracamento do Km. 260

Pequenos reparos no abarracamento do Km. 157

Reparos na casa do Agente do Ponto da Barra

Reparos na sentina e no encanamento da casa do Agente de Jaguaquara

Reparos nas paredes e retelhamento na casa do Bombeiro do Km. 11 do Ramal

Reparos e retelhamento no abarracamento do Km. 11 do Ramal

Retelhamento do barracão de Jequié

Reparos no escritório da Locomoção, como sejam: apêrto de paredes, substituição de outras, substituição de bicames, substituição de madeiras e pintura no escritório da Locomoção

EDIFÍCIOS:

Pequenos reparos em diversos edifícios

OBRAS DARTE:

Grandes reparos em 6 pilares com diversas fundações tomadas com cimento e substituição de madeiras, na ponte do Km. 93

Diversos reparos na ponte do Km .6

Discriminação

Substituição de cantoneiras e longarinas de ferro (barras), e pintura na ponte do Km. 119

Substituição de madeiras no pontilhão do Km. 97

Substituição de madeiras no pontilhão do Km. 78

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 78

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 131

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 138

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 144

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 217

Substituição de madeiras no boeiro do Km. 3

Reparos no Girador de Amargosa, como sejam: reconstrução do esgôto, substituição de cravejamento e retoque a cimento

CAIXAS DAGUA

Ligeiros reparos nas caixas dagua dos Kms. 3, 29, 130 e 4

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

Despêsas da Via-Permanente em 1936, por mêses, comparada com a de 1935.

Mêses	1936	1935	Diferenças	
			a mais	a menos
Janeiro	81:989$985	69:640$222	12:349$763	—
Fevereiro	83:523$863	87:016$100	—	3:493$237
Março	103:880$615	71:156$919	32:723$696	—
Abril	80:152$521	83:014$338	—	2:861$817
Maio	76:526$840	83:968$718	—	7:441$878
Junho	99:342$562	84:106$097	15:236$465	—
Julho	85:506$447	94:689$299	—	9:182$852
Agosto	118:953$594	101:549$478	17:404$016	—
Setembro	89:060$688	87:593$435	1:467$253	—
Outubro	117:197$073	98:163$170	19:033$903	—
Novembro	91:622$877	91:266$910	355$967	—
Dezembro	103:341$666	86:963$490	13:341$676	—
Sôma	1.131:098$631	1.039:128$176	114:949$239	22:978$784

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

Distribuïção das despêsas da Via-Permanente durante 1936 e comparativo com as de 1935.

Designação	1935	1936	Diferenças
Chefia das Linhas e Escritório Central	62:319$282	66:230$012	+ 3:910$730
Residências	32:392$736	28:061$526	— 4:331$210
Linha	818:835$005	884:152$656	+ 65:317$651
Edifícios	45:947$041	56:806$817	+ 10:859$416
Obras darte	23:653$498	29:795$726	+ 6:142$229
Caixas dagua	1:257$326	294$220	— 963$106
Construções Novas	4:115$800	15:035$703	+ 10:919$903
Linha Telegráfica	14:781$280	14:510$572	— 270$708
Oficinas	26:511$248	23:413$799	— 3:097$449
Interrupção da Linha	—	—	—
D. Diversos	9:314$600	12:797$600	+ 3:483$000
Sôma	1.039:128$176	1.131:098$631	91:970$455
Serviços para outras divisões	—	430$400	430$400

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quarta-Divisão **Via-Permanente**

Resumo das dêspesas em 1936 comparadas com as de 1935

Designação	1935	1936	Dif. 1935 - 1936
Pessoal	672:318$495	715:654$544	+ 43:336$049
Material	349:056$121	390:882$987	+ 41:826$866
D. Diversas	17:753$560	24:561$100	+ 6:807$540
Sôma	1.039:128$176	1.131:098$631	+ 91:970$455
Serviços para outras divisões	—	430$400	+ 430$400

te.

Quarta-

De

30

Edifícios
Oficínas
manent
Automo
Serviços
Obras d
Trem d

Sôma .

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

Quadro geral discriminativo das contas da Locomoção em 1936

Designação	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total	Comparativos com 1935	Diferenças
Edificios . . .	—	—	—	—	—	80$160	36$260	6 989$200	4 155$500	4.448$400	3 263$900	33$500	19.006$920	65$400	+ 18 941$520
Oficinas da Via Per-	—	—													
anente . . .	—	20$320	253$000	—	53$000	—	—	253$000	—	253$000	—	256$000	1 288$320	1 771$640	483$320
Automoveis de linha	67$890		218$000	48$000	77$620		—	—	—	118$500	—	216$300	1.046$310	1.736$151	- 689$841
rviços para linha	227$190	356$130	25$770	148$230	195$450	113$280	350$620	160$100	30$600	130$900	888$100	351$200	2 851$570	1 857$134	+ 994$436
ras darte			—	—		—	—	—	—	41$600	131$200	22$500	195$300	4 108$230	— 3 912$930
de Lastro			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a	295$080	376$450	496$770	196$230	005$070	193$440	386$880	7 402$300	4 186$100	4 992$400	4.283$200	879$500	24·388$420	9 538$555	14.849$865

NOTA — Estas despêsas acham se incluidas nas despêsas diversas dos diversos titulos dêste relatório.

ATIVO COM AS DE 1935.

Via-Permanente.

	Diferenças			
Total	Pessoal	Material	D. Diversas	Total
—	+ 3:346$284	—	—	—
—		+ 187$115	—	—
—		+ 74$331	—	—
—	—	—	+ 303$000	—
56:230$012				+ 3:910$730
—	— 4:442$200	—	—	—
—	—	107$514	—	—

DESIGNAÇÃO	ANO DE 1 3				ANO [illegible]				Diferenças			
	Pessoal	Material	D. Diversas	Total	Pessoal	Material		Total	Pessoal	Material	D. Diversas	Total
Chefia das Linhas E. Central	[illegible] 520$634	—		—	[illegible] 065$918	—			3 346$284	—	—	
Pessoal										187$115		
Material para escritório		638$648				525$765				74$331		
Materiais diversos	—	—				74$331					303$000	
Despesas diversas		—	[illegible]000			—	163$[illegible]					3 910$573
[illegible]				62 319$282				[illegible] 230$0[illegible]2				
Residencias									4 442$200	—	—	—
Pessoal	51 [illegible]$000	—		—	27 447$800	—				107$514	—	
Material para escritório		502$736				610$25[illegible]				3$476		
[illegible] diversas		—				3$476					—	
[illegible]				32 392$7[illegible]				25 061$552				4 331$210
Linha									30 932$371	—	—	
[illegible]	[illegible]4 861$331	—		—	34 [illegible]$[illegible]2					13 017$812	—	
[illegible]	—	42 241$779				5[illegible] 259$591			—	11 977$53[illegible]		
[illegible]		253 959$457		—		265 936$99[illegible]				10 784$957	—	
[illegible]		18 772[illegible]438				[illegible]$451				19 201$720		
[illegible]	—					13 2[illegible]1572	1 973$200			—	1 973$200	
[illegible]				518 83[illegible]				884 152$656				65 317$651
Edificios									3 793$480		—	—
[illegible]	22 [illegible]				[illegible]$700					7 118$580	—	
[illegible]		19 533$951				26 [illegible] 255$3[illegible]					3 [illegible]$650	
[illegible]	—		[illegible]0				3 [illegible]74$300					10 859$416
[illegible]				4 [illegible]947$400				56 [illegible]00$817				
Obras darte									3 083$530		—	
Pessoal	10 073$[illegible]64				3 157$394					1 619$332	—	
Material		10 791$061				2 171 737					321$970	
Despesas diversas			[illegible]70				2 466$[illegible]	29 795$726				6 142$223
[illegible]				24 653$[illegible]								
Caixas dagua									634$566			
Pessoal	780$566	—			146$000					329$540	—	—
Material	—	476[illegible]76				148$220	—					
Despesas diversas				1 257$326				293$22				963$106
[illegible]									1 70[illegible]$563			
Construcoes Novas										3 [illegible]18$903		
[illegible]	[illegible]357	[illegible]21[illegible]			[illegible]	[illegible]					2 [illegible]$400	
[illegible]							2 3[illegible]$490	[illegible]035$703				10 919$903
[illegible]				4 115$800								
Linha telegráfica									605000			
[illegible]	13 69[illegible]$000			—	13 740$000	—				421$709	—	
[illegible]		1 1[illegible]		—	—	679$572			—		91$000	
[illegible]					—		91$000					270$708
[illegible]				14 781$280				14 510$572				
Oficinas da Via-Permanente									2 510$450			
[illegible]	2[illegible] 2[illegible]$				22 511$450					174$421		
[illegible]		[illegible]97[illegible]			—	500$349	—		—			—
[illegible]	—				—		4025000		—		70[illegible]440	
[illegible]				76 [illegible]115$248				2[illegible] 413$799				3 097$449
Despesas diversas									—			
[illegible]							—	—	—			—
[illegible]					—		12 797$600				3 483$00[illegible]	
[illegible]				[illegible]450[illegible]				12 797$600				3 483$00[illegible]
[illegible]	672 3[illegible]	[illegible]		128$176	715 [illegible]54$544	[illegible]$967	24 561$100	1 131 098$631	43 336$049	41 [illegible]26$865	6 [illegible]75$540	91 970$455

D	ro	bro	Dezembro	Total	Comparativo com 1935	Diferenças
Alugu						
Conta	000	000	616$000	8:294$500	7:824$620	+ 469$880
Conta	000	000	122$000	525$000	210$000	+ 315$000
Hospi	000	000	360$000	1:774$000	650$000	+ 1:124$000
Despê	—	—	—	938$000	601$000	+ 337$000
	000	000	14$900	1:266$100	8:467$940	— 7:216$740
Sôm	—	—				
	000	00	1:112$900	12:797$600	17:753$560	— 4:955$960

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE

QUADRO DISCRIMINATIVO DAS DESPESAS DIVERSAS EM 1936

DESIGNAÇÕES	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	[illegible]	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total	Comparativo com 1935	Diferenças
[illegible] asas	789$[illegible]	526$000	7[illegible]	4[illegible]	[illegible]	[illegible]	596$000	546$000	602$000	767$000	[illegible]$000	616$000	8 294$500	7:824$62[illegible]	+ 469$880
[illegible]as de farmacia	—					[illegible]		46$000	62$000	187$000	[illegible]000	122$000	525$000	210$000	315$000
[illegible]itas [illegible]dicas	—					—	[illegible]000	04$000	150$000	610$000	[illegible]000	360$000	1 774$000	650$000	+ 1·124$000
[illegible]pita	—		2 [illegible]	—		—	344$500	294$000	—	—	—	—	938$000	601$000	+ 337$000
[illegible] diversas	—				[illegible]	[illegible]	100$500	342$900	208$000	312$000	[illegible]000	14$900	1 266$100	8 467$940	— 7:216$740
[illegible]mo	789$000	2[illegible]	[illegible]	9[illegible]5$00	[illegible]	734$[illegible]	1 [illegible]	732$900	1 022$000	1 976$000	[illegible]$000	1·112$900	12 797$600	17 753$560	— 4:955$960

O D

Quar

ADOS

DE T

	NOVAS
Jane	36
Feve	
Mar	
Abr	164
Mái	34
Junh	180
Julh	137
Ago	353
Sete	114
Out	222
Nov	84
Dez	228
Sôm	552
193	692
Dif	860
Dif	

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE

Quarta Divisão

DEMONSTRATIVO DOS DIVERSOS SERVIÇOS EXECUTADOS NA LINHA DURANTE O ANO DE 1936

Encarregados do Serviços								LINHA								ACESSORIOS DE TRILHOS								BANQUETAS		LASTRO		VALETAS		Bueiros		Pontilhões			
			Roçada Capinada					Parafusos		Trilhos		Parafusos		Grampos		Talas		Tirefonds		Construidas	Recompostas			Novas Desobstruidas		Desobstruidos		Desobstruidos			
QUILOMETROS	Número da Turma	Feitor	Numero de operarios	Extensão	Extensão	Extensão da 1ª empregada	Capinada	NOVOS	Reempregados	NOVOS	Reempregados	NOVOS	Reempregados	NOVOS	Reempregados	NOVAS	Reempregadas	NOVOS	Reempregados		Extensão	EXTENSÃO	VOLUMES		Extensão	Quilometro	Extensão	Quilometro	Extensão	Trilhos quebrados	Alargamento de aterros
[illegible]eiro	30	1613	5154	4750	78955	13320	103[illegible]	[illegible]402				719		280	[illegible]	[illegible]		2	[illegible]	[illegible]	18543	1541		1620							270
[illegible]ereiro	30	1600	5025,5	20090	74090	6470	7[illegible]	[illegible]4903				445	212		5147			16[illegible]	12522	[illegible]	15270	2371		980							250
Mar[illegible]	30	1582	5176,5	6400	42954	[illegible]73	9284	[illegible]27				130		645	12172			[illegible]	[illegible]	[illegible]86	12220	4210		1610							270
Abr[illegible]	30	1539	5065	25540	676,9	8709	9937	[illegible]20[illegible]			1	1032	140	30	7301	164	[illegible]	20[illegible]	[illegible]	91[illegible]	21215	3586		1805		2		2			40
M[illegible]	30	1574	44[illegible]0,5	80095	144136	7154	924[illegible]	[illegible]3542				45[illegible]	620	70	4256	[illegible]	40	837	[illegible]	[illegible]	12585	1077		910		13		3			
[illegible]ho	30	1640	5117	15175	43470	8394	17[illegible]	[illegible]957	[illegible]		1	1245	3020	130	11522	[illegible]		1662	[illegible]	[illegible]71	6240	2023		1211							2[illegible]
[illegible]h	30	1480	5457	9590	61570	7366	521[illegible]	[illegible]6[illegible]7	220	2	49	1377	1990	115	7110	147		260	[illegible]72	[illegible]610	11020	1270		590							292
A[illegible]t	30	1659	5561,5	11020	4016[illegible]	9411	1974[illegible]	[illegible]5349			74	2[illegible]24	4468	325	[illegible]77	358	5	3022	[illegible]	[illegible]25	11685	1368		720							
[illegible]etembro	30	1653	5374,5	4799	4376[illegible]	14[illegible]57	14[illegible]	33[illegible]			6	1[illegible]61	3959		7672	[illegible]		1108	[illegible]	[illegible]	8901	2227		1165							
[illegible]utubro	30	694	5656[illegible]	5470	6799[illegible]	784[illegible]	157[illegible]	7131	250			1[illegible]62	4420	100	8565	[illegible]		1809	105[illegible]5	[illegible]306	10174	3925		1850							71
[illegible]vemb[illegible]	30	1641	4953,5	784[illegible]	71952	14936	4[illegible]27	[illegible]5545	308	1	[illegible]	1413	3327		6411	[illegible]		[illegible]536	1[illegible]61[illegible]	6731	8835	4666		896		[illegible]		2			58[illegible]
[illegible]zembro	30	1707	5784	13990	11576	88[illegible]2	139[illegible]	6408	523		44	1241	2800	1560	85[illegible]	[illegible]	36	1488	17948	[illegible]426	24888	4665		2365		1					776
[illegible]ma		19412	62775,5	204809	768274	114477	17[illegible]765	[illegible]36799	1631	3	164	13711	24906	305	93861	1[illegible]2	236	17[illegible]35	15[illegible]691	[illegible]46	171876	33229		5722		53		7			2325
[illegible]		19900	61073	[illegible]99030	661822	[illegible]933	14[illegible]347	[illegible]4753	1167	3	25	14403	5302	3445	76589	6[illegible]	[illegible]76	32[illegible]57	146779	77529	209450	25354		21395		578		2			430[illegible]
[illegible] mais			1 697,5	354221	107052	146	1321	2016	464		13[illegible]		19604		17229	580			8921	[illegible]677		4875									
D[illegible] menos		455										692		390			[illegible]	14722			37574			5673		525					1987

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

			Imp. Nacional —