

385.09(15)

RELATORIO DE 1940



38 5.0.0.151

RELATORIO DE 1940

RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO



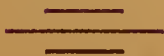
RELATORIO DE 1940

Apresentado ao Exmo. Sr.
Dr. Benedito Valadares
Ribeiro, D. D. Governador
do Estado de Minas Gerais

pele

Eng.º Dermeval José Pimenta

Diretor



15464 5.12.48

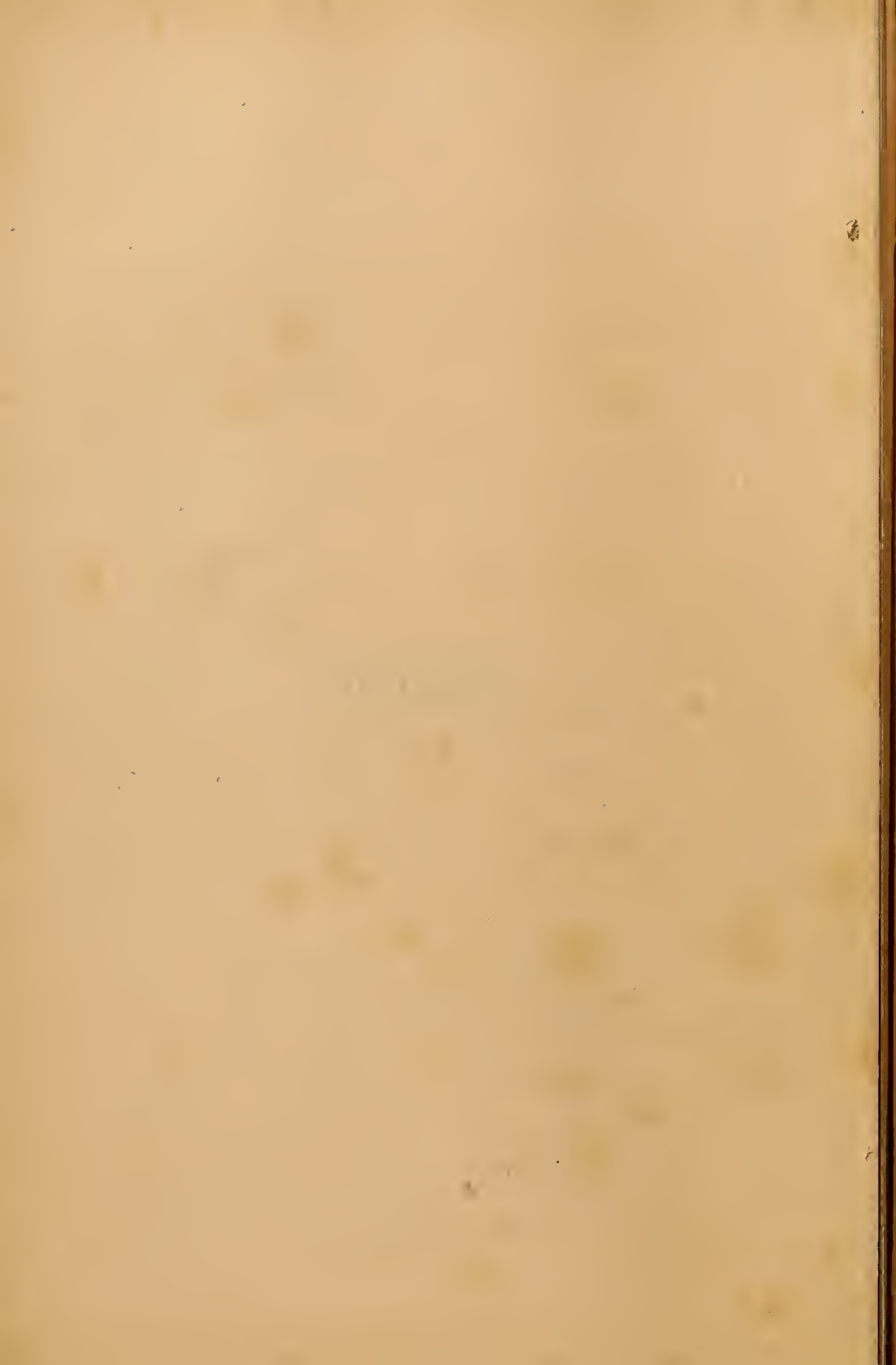
ÍNDICE

	Páginas
I - Introdução :	
Decimo ano de administração estadual - - - - -	1
Arrendamento da E. de Ferro Oéste de Minas	2
Rêde Mineira de Viação - - - - -	3
Fundo de Melhoramentos - - - - -	6
Linhas e numero de estações em trafego - - - - -	8
Numero de locomotivas e veículos em circulação	8
Transportes efetuados — Resultados gerais - - -	9
Mercadorias - - - - -	9
Movimento financeiro — orçamentario - - - - -	11
Receita das estações - - - - -	14
Exploração industrial - - - - -	14
Renda industrial - - - - -	15
Despesas de custeio - - - - -	16
Resultados gerais de exploração da Rêde - - - - -	16
Transportes por conta dos Governos - - - - -	17
Transportes por conta do Governo Federal - - -	19
Transportes por conta do Governo Estadual - - - -	20

	Páginas
Conta de Capital - - - - -	20
Tomada de contas - - - - -	21
O problema do combustivel — Reflorestamento -	22
Aparelhamento da Estrada - - - - -	27
Trabalhos na linha - - - - -	27
Serviços executados nas oficinas - - - - -	28
Conservação da linha - - - - -	30
Incendios e avarias - - - - -	31
Conclusão - - - - -	32
II - Relatorios das repartições auxiliares da Diretoria :	.
Gabinete do Diretor - - - - -	37
Secretaria - - - - -	39
Serviço Jurídico - - - - -	47
Serviço Sanitario - - - - -	51
Representação da Rêde no Rio de Janeiro - - - - -	55
III - Relatorio do Departamento de Transportes - - -	59
IV - Relatorio do Departamento da Locomoção - - - -	77
V - Relatorio do Departamento Financeiro - - - - -	95
VI - Relatorio do Departamento do Trafego - - - - -	133
VII - Relatorio do Departamento da Linha - - - - -	167
VIII - Associações :	
Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferro- viarios da Rêde Mineira de Viação - - -	249
Instituto de Auxílios Mútuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oéste de Minas - -	251
Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferro- viarios da Estrada de Ferro Sul de Minas	253

Este relatorio contém ainda: 96 quadros estatísticos, 27 gráficos e 14 fotografias.

INTRODUÇÃO



SENHOR GOVERNADOR.

De conformidade com os dispositivos regulamentares, temos a honra de apresentar a V. Excia. os resultados dos trabalhos executados na Rêde Mineira de Viação, no transcurso do exercício de 1940, que é o terceiro de nossa administração.

DÉCIMO ANO DE ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL

O Estado de Minas, no intuito de proporcionar aos seus habitantes um parque ferroviario capaz de, pelo seu aparelhamento, ser um elemento propulsor e eficiente da circulação da sua riqueza, não tem poupado esforços e nem sacrificios pecuniarios para alcançar esse objetivo.

Em 1922 celebrou com a União o contrato de arrendamento da Rêde de Viação Sul Mineira. Essa Estrada, que estava arrendada à Companhia Viação Férrea Sapucaí, achava-se em situação de falencia e de tal modo desparelhada e com os seus serviços desorganizados, que um forte clamôr público exigiu que o Estado chamasse a sí a responsabilidade de sua exploração, com o fim de evitar o desmoronamento econômico da zona Sul de Minas.

De 1922 a 1930, o Estado inverteu no aparelhamento

daquela Estrada, com a aquisição de locomotivas, vagões, trilhos, construção e instalação de oficinas, melhoramentos de linhas, construção de edifícios, etc., a importancia aproximada de 70 mil contos de réis.

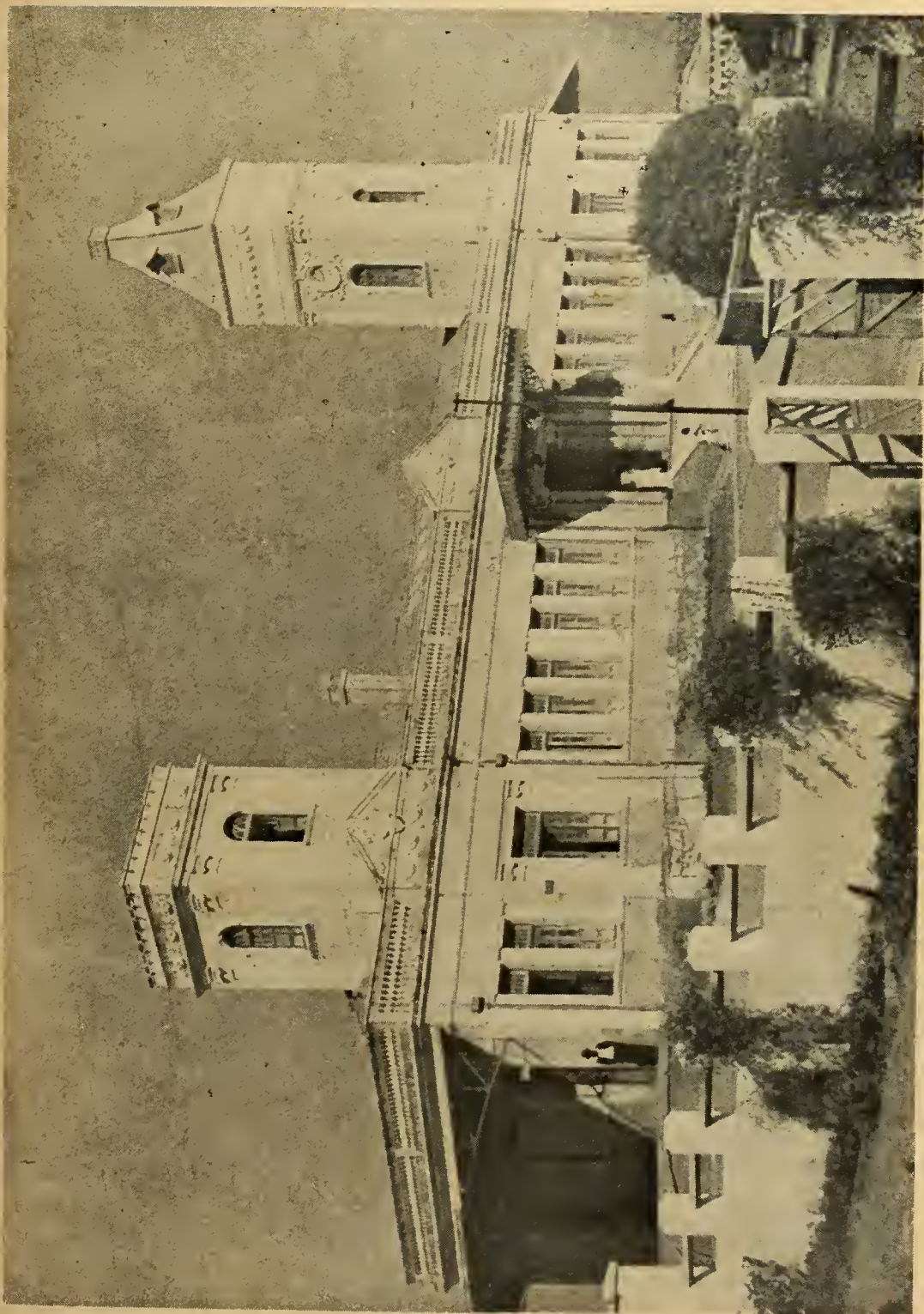
O patrimônio da Rêde de Viação Sul Mineira, que na época do arrendamento do Estado valia 89.583:920\$300, passou a valer, depois do aparelhamento, 210.087:352\$900, verificando-se, assim, uma valorização de 120.503:432\$600 em propriedade federal.

Foi o aparelhamento terminado em 1930; e o Estado, que havia nele despendido 70 mil contos, além de - - - - 13.812:606\$100 na exploração deficitaria da Rêde de Viação Sul Mineira, no período de 1922 a 1930, conseguiu ver reconhecida, pelo Governo Federal, em tomadas de contas, a importancia de 51.860:356\$900, que, levada, afinal, à conta de Capital, lhe pode ser restituída, sem juros, pela União, em 1938.

ARRENDAMENTO DA E. F. OESTE DE MINAS

Tendo aparelhado convenientemente a Rêde de Viação Sul Mineira, e quando esta estava em condições de passar do regime deficitario para o de saldo, o Estado resolveu lançar as suas vistas para uma outra estrada da União — a Estrada de Ferro Oeste de Minas — que se encontrava em lastimavel estado de desaparelhamento e de conservação.

A zona Sul de Minas, embora já bem servida com os transportes ferroviarios, não estava, ainda, integrada na órbita econômica da Capital do Estado. Entre ela e Belo Horizonte se interpunha a E. F. Oeste de Minas, mal aparelhada, com tarifas diferentes, e com inadequados horarios de trens de passageiros. Os habitantes do Sul de Minas eram obrigados a se utilizar da E. F. Central



A estação de Araxá



do Brasil, para se comunicarem com a Capital e centro do Estado, sujeitando-se a longos percursos. Não havia intercambio de mercadorias e o Sul de Minas não estava articulado economicamente com as outras zonas mineiras.

A União, que vinha explorando a Oeste de Minas e já havia suportado um deficit de 75.788:460\$800, no período de 1920 a 1930, não se abalanzava a inverter grandes somas no aparelhamento dessa estrada, que era considerada como uma via férrea de caráter puramente estadual.

EXPLORAÇÃO DA E. F. OESTE DE MINAS PELA UNIÃO

<i>Ano</i>	<i>Deficit</i>
1920 - - - - -	4.681:745\$000
1921 - - - - -	4.120:489\$000
1922 - - - - -	6.892:986\$000
1923 - - - - -	7.524:817\$000
1924 - - - - -	6.112:048\$000
1925 - - - - -	9.487:445\$000
1926 - - - - -	7.265:200\$000
1927 - - - - -	5.419:455\$000
1928 - - - - -	9.112:300\$000
1929 - - - - -	5.295:537\$000
1930 - - - - -	9.876:438\$800
<hr/>	
TOTAL - - - - -	75.788:460\$800

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Em consequencia da agitação política verificada em 1929 e 1930, surgiram insuperaveis dificuldades na exploração da Oeste de Minas, então a cargo da União, tendo-se verificado, para o Estado, a imperiosa necessidade de organizar um sistema ferroviario capaz de fazer resurgir uma vasta zona de grandes possibilidades.

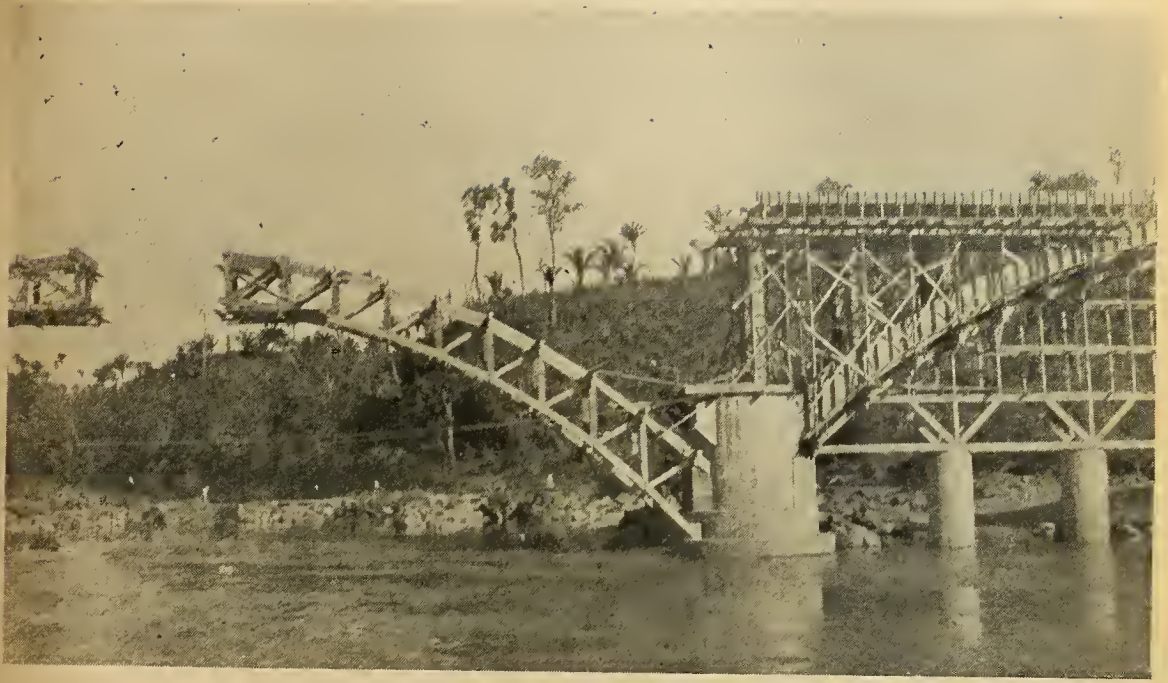
Vitoriosa a Revolução de 1930, os responsáveis pela gestão pública estadual imediatamente organizaram e puseram em execução os planos da Rêde Mineira de Viação. Esses planos visavam, entre outros objetivos, formar um sistema ferroviário homogêneo, com uma só administração e um só regime tarifário, de modo que o Porto de Angra dos Reis (no litoral), Belo Horizonte (no centro siderúrgico de Minas) e Goiás (no centro do País), fossem os vértices de um triângulo, dentro de cuja área livremente se pudesse incentivar o desenvolvimento da economia de um grande trecho do território nacional. Para conseguir esse grande objetivo, teria o Estado que:

- a) — aparelhar a Estrada de Ferro Oeste de Minas;
- b) — arrendar e aparelhar o Porto de Angra dos Reis;
- c) — eletrificar o trecho de Angra a Barra Mansa;
- d) — construir o trecho de Patrocínio a Ouvidor, para levar os seus trilhos até o interior do Estado de Goiás;
- e) — instalar frigoríficos em localidades previamente escolhidas nas zonas do “Triângulo”, “Oeste” e “Sul de Minas”.

Alguns desses objetivos foram realizados, mas outros, tais como o arrendamento do Porto de Angra dos Reis e a construção dos frigoríficos, não puderam ainda ser realizados porque circunstâncias e interesses varios interpueram-se no seu caminho.

No período de dez anos de sua exploração, poude a Rêde, no entanto, apresentar, entre outras, as seguintes realizações:

- a) — construiu o trecho de Patrocínio a Ouvidor, na extensão de 179,130 quilômetros, faltando apenas concluir a ponte sobre o Rio Paranaíba e estender os trilhos, com 23,328 Klms., dessa ponte à estação de Ouvidor, em Goiás. As despêsas com esses



Duas fases da construção da ponte sobre o Rio Paranaíba



serviços, contabilizadas até 31 de Dezembro de 1940, importam em Rs. 33.273:561\$701;

b) — eletrificou 108,305 quilômetros de linha entre as estações de Augusto Pestana e Andradina e está construindo o trecho Angra dos Reis a Barra Mansa, na extensão de 107,917 Klms., tendo adquirido 8 locomotivas elétricas, montando as despesas contabilizadas até 31 de Dezembro de 1940, com essas obras e aquisições, a Rs. - - - - - 15.020:014\$020;

c) — concluiu o prolongamento da antiga Estrada de Ferro Paracatú, no trecho de Melo Viana a Barra do Funchal. As despêsas com a conclusão desse serviço importaram em Rs. 14.924:388\$517.

Até Dezembro de 1940, o Estado despendeu, com essas obras, por conta da União, a quantia de Rs. - - - - - 63.217:964\$238, tendo sidô reembolsado da importancia de Rs. 44.864:634\$100, assim discriminada:

Construção de Patrocínio a Ouvidor	18.226:884\$400
Serviços de Eletrificação - - - - -	12.998:626\$100
Prolongamento da antiga E. F. Pa- racatú - - - - -	13.639:123\$600
	<hr/>
SOMA - - - - -	44.864:634\$100

Falta-lhe, pois, ser indenizado da quantia de Rs. 18.353:330\$138, assim discriminada:

Construção de Patrocínio a Ouvidor	15.046:677\$301
Serviços de Eletrificação - - - - -	2.021:387\$920
Prolongamento da antiga E. F. Pa- racatú - - - - -	1.285:264\$917
	<hr/>
SOMA - - - - -	18.353:330\$138

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Para que a Rêde pudesse oferecer um serviço de transportes eficiente, teve que encarar resolutamente o problema do melhoramento das suas linhas e do seu material rodante. O recurso com que poderia contar era o que lhe fornecia a arrecadação da taxa de 10% sobre as suas tarifas, embora insuficiente diante das necessidades da Estrada.

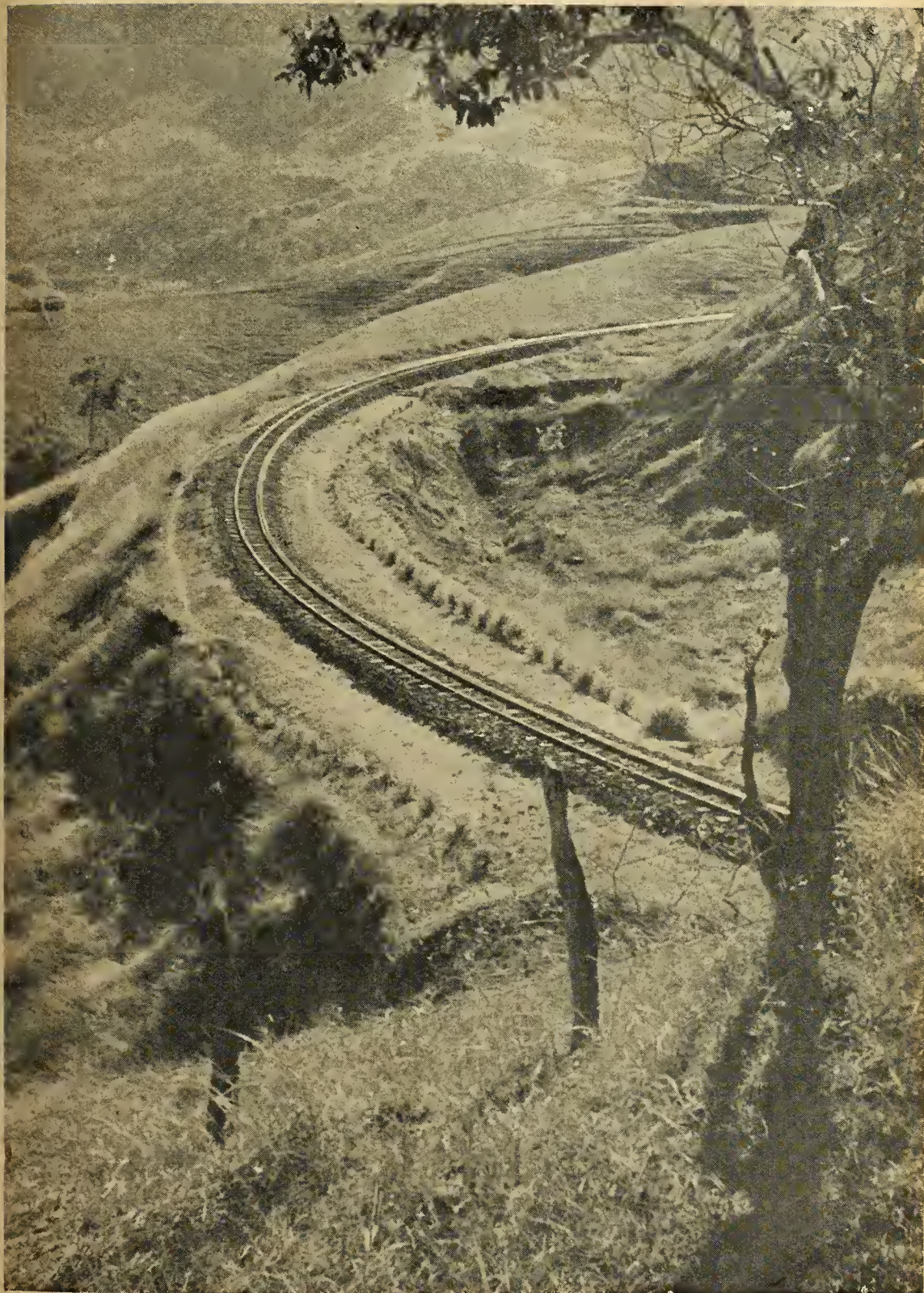
Foi, por isso, forçada a lançar mão de suas rendas ordinarias e do crédito, aumentando, assim, as responsabilidades do Estado, com a ascensão dos deficits financeiros, para que essas importancias fossem empregadas no lastramento das linhas, na construção de novos vagões e carros, na consolidação de obras de arte, de modo que os seus transportes não sofressem as consequencias danosas de uma via férrea desaparelhada, em detrimento da economia mineira.

Os deficits financeiros verificados nesse período, foram bem compensados pelos enormes beneficios que prestaram e veem prestando a toda zona Sul e Oeste de Minas os melhoramentos introduzidos na Estrada.

RECEITA E DESPESA DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

Nos exercícios de 1939 e 1940 a receita do Fundo de Melhoramentos importou em Rs. 9.249:235\$000, assim discriminada:

1939 - - - - -	4.402:197\$400
1940 - - - - -	4.847:037\$600
	<hr/>
SOMA - - - - -	9.249:235\$000



Um trecho de linha empedrada na Serra da Mantiqueira, Sul de Minas

As despesas realizadas nos dois exercícios citados importam em Rs. 11.882:856\$500, assim discriminadas:

1939 - - - - -	4.796:075\$600
1940 - - - - -	7.086:780\$900
	<hr/>
SOMA - - - - -	11.882:856\$500

No período de Novembro de 1928, data da criação da taxa do “Fundo de Melhoramentos”, a Dezembro de 1940, a receita desse Fundo importou em Rs. - - - - - 45.206:262\$100. Nesse mesmo período, as despesas realizadas e já apuradas pela Contabilidade da Estrada, com Melhoramentos e Obras Novas, importaram em Rs. 55.029:619\$344, existindo ainda despesas na importância de cerca de 5.000:000\$000, constantes de fichas em apuração no Rio de Janeiro, trabalho este que está a cargo de uma Comissão Especial designada pelo Ministerio da Viação.

Verifica-se, portanto, que o Estado já fez a esse Fundo um adiantamento aproximado de 15 mil contos de réis, importância esta que será revertida ao Estado arrendatario depois de reconhecidas as tomadas de contas, conforme o dispositivo do contrato de arrendamento.

Com o emprego dessa vultosa quantia, a Rêde pode realizar, entre outros, os seguintes serviços:

- empedramento de 70% de suas linhas em tráfego;
- construção e reconstrução de edificios de estações, remodelação de oficinas, reparação e construção de carros e vagões, aumento da lotação dos vagões;
- padronização do sistema de freios a vacuo em todo o material rodante;
- construção de pontes, boeiros, desvios, etc.

A realização dessas obras têm permitido à Rêde aguardar o seu aparelhamento completo com as verbas

que foram solicitadas ao Governo Federal e que constam do ofício n.º 1748/IF, de 18 de setembro de 1939, desta Diretoria, já citado no nosso Relatório daquela ano, página 21.

A concessão dessa verba é natural e justa, uma vez que, sendo a Rêde de propriedade da União, receberia o mesmo tratamento dispensado à Viação Férrea do Rio Grande do Sul, à Great Western e à Leopoldina Railway.

Passamos, em seguida, a focalizar os resultados obtidos com a exploração da Rêde em 1940.

LINHAS E NÚMERO DE ESTAÇÕES EM TRÁFEGO

A Rêde Mineira de Viação tem 3.891,219 quilômetros de linhas em tráfego, dos quais 3.592,704 no Estado de Minas Gerais, 274,315 no Estado do Rio de Janeiro e 24,200 no Estado de São Paulo.

A distribuição por linhas principais e ramais está discriminada no quadro n.º TR-14 do relatório do Departamento do Tráfego.

Desse total, 181,330 quilômetros são de linhas elétrificadas, entre Barra Mansa e Andradina.

Em 31 de Dezembro de 1940, tínhamos 286 estações abertas ao público.

NÚMERO DE LOCOMOTIVAS E VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO

Possuíamos 285 locomotivas, das quais 214 da bitola corrente (1,m00), 58 da bitola de 0,m76 e 13 elétricas.

Em 31 de dezembro de 1940 possuíamos 2.359 veículos, cuja discriminação consta do quadro n.º LO-4 do Relatório do Departamento da Locomoção.

Receita de viajantes

de 1931 a 1940

14 mil contos



TRANSPORTES EFETUADOS — RE- SULTADOS GERAIS

Pelos resultados da exploração industrial, verifica-se que houve, em relação ao ano de 1939, um aumento geral não só na quantidade de passageiros, de animais, e na tonelagem das encomendas e mercadorias transportadas, como também nos valores das rendas produzidas, como se vê pelos seguintes dados:

DESIGNAÇÃO	1939	1940	DIFERENÇA
<i>Passagens</i>			
Quantidade - -	2.563.023	2.610.949	+ 47.926
Renda - - - -	13.477:460\$400	13.792:856\$300	+ 315:395\$900
<i>Animais</i>			
Quantidade - -	157.210	158.734	+ 1.524
Renda - - - -	1.914:756\$000	2.177:931\$600	+ 263:175\$600
<i>Bagagens e Encomendas</i>			
Toneladas - -	52.487	61.791	+ 9.304
Renda - - - -	3.040:054\$900	3.156:967\$300	+ 116:912\$400
<i>Mercadorias</i>			
Toneladas - -	687.241	702.294	+ 15.053
Renda - - - -	29.237:800\$200	33.224:593\$000	+ 3.986:792\$800

A renda produzida em 1940 importou em Rs. - - - 59.656:266\$357. Tendo a de 1939 sido de 54.531:606\$050, segue-se que houve um aumento em renda na importância de Rs. 5.124:660\$307 e isso graças não só ao plano tarifário que entrou em execução no princípio do ano de 1940, mas também devido ao melhor aparelhamento do material rodante e à eficiência dos serviços de transportes.

MERCADORIAS

Como se vê nos Quadros ns. TR-15 e 16 do Relatório do Departamento do Tráfego, o número de passagei-

ros, de animais e a tonelagem de mercadorias e encomendas vão crescendo anualmente.

As mercadorias que mais se destacaram na receita de 1940, com renda superior a 400:000\$000, foram as seguintes:

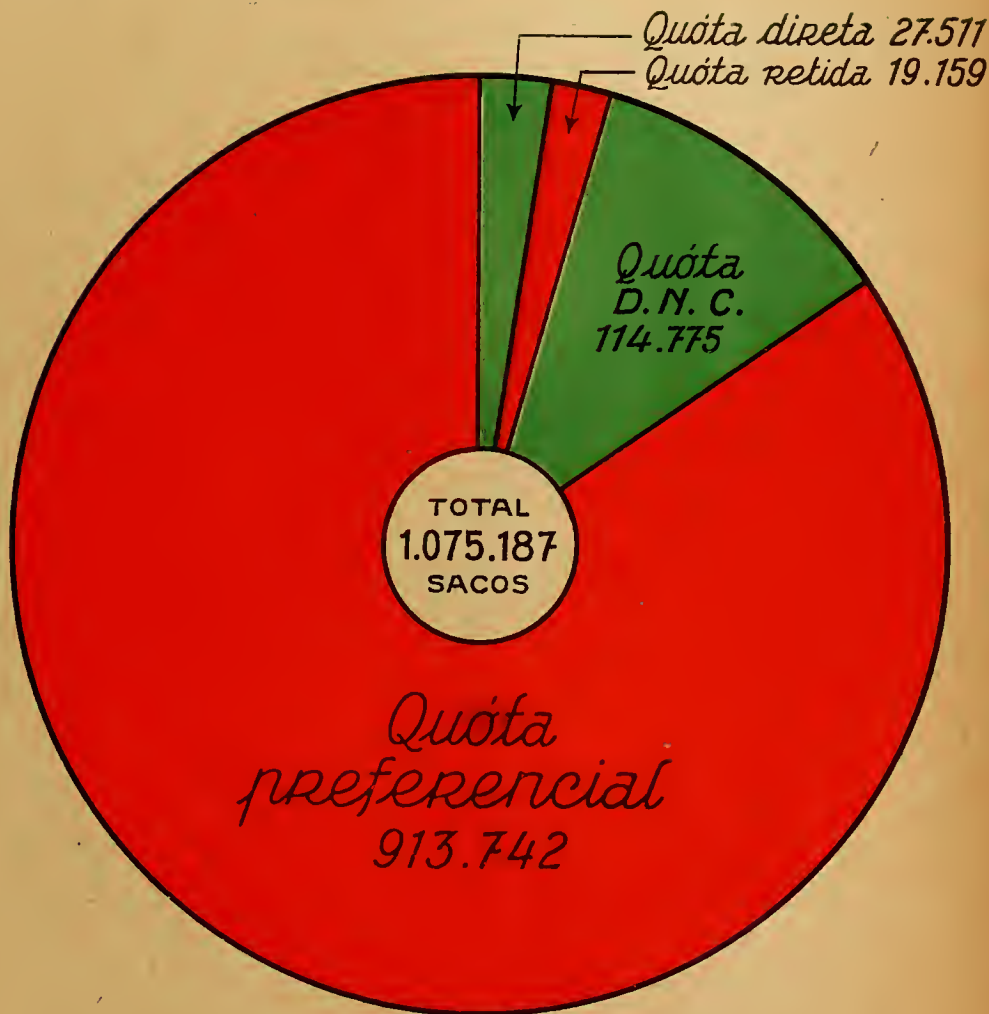
<i>Mercadorias</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Mil Réis</i>
Café beneficiado - - - - -	71.750	8.383:723\$200
Sal - - - - -	43.682	2.137:430\$600
Açúcar bruto - - - - -	24.596	2.092:122\$400
Arroz Beneficiado - - - - -	20.152	1.140:420\$000
Lenha - - - - -	104.849	855:169\$200
Farinha de Trigo - - - - -	13.740	804:289\$900
Cimento - - - - -	20.593	787:692\$300
Feijão - - - - -	10.556	547:521\$000
Madeiras serradas - - - - -	14.119	525:602\$700
Tecidos de algodão - - - - -	2.288	430:232\$400
Cascas para curtir - - - - -	8.580	427:785\$600

Damos, em seguida, os dados dos transportes efetuados pela Rêde, desde 1933:

Anos	Passageiros Número	Animais Número	Bag. Enc. Tonelada	Mercadorias Tonelada
1933 - - - - -	1.347.050	197.043	43.579	480.452
1934 - - - - -	1.424.170	202.122	48.792	494.781
1935 - - - - -	1.810.236	247.677	54.842	531.117
1936 - - - - -	2.074.023	233.840	57.843	678.328
1937 - - - - -	2.380.336	205.709	60.595	650.166
1938 - - - - -	2.634.312	178.616	62.110	694.566
1939 - - - - -	2.563.023	157.210	52.487	687.241
1940 - - - - -	2.610.949	158.734	61.791	702.294

Verifica-se por esses dados que todos os transportes veem crescendo, com exceção do de animais,

Cafés despachados em 1940 Diversas quótas



Unidade: sacos

Em 1933 o número de animais transportados era de 197.043, baixando em 1940 para 158.734.

Quanto aos passageiros, em 1933 foram transportados 1.347.050, com a renda de 6.281:837\$000, ao passo que em 1940 essa quantidade se elevou a 2.610.949, com a renda de 13.792:856\$300. Esse aumento de cêrca de 100% do número de passageiros que se servem das linhas da Rêde, em relação a 1933, provém do melhor aparelhamento das composições dos nossos trens de passageiros, que oferecem hoje os requisitos indispensaveis de conforto e asseio e teem os seus horarios rigorosamente cumpridos.

No que se refere às bagagens e encomendas, a tonelagem em 1933 era de 43.579, com a renda de - - - - - 2.853:339\$650; e em 1940 atingiu a 61.791, com a renda de 3.156:967\$300. Esse aumento de 41% no volume das encomendas transportadas é tambem consequencia da melhor segurança e rapidez dos serviços de transportes.

Quanto a mercadorias, verifica-se que em 1933 foram transportadas 480.452 toneladas, com a renda de - - - - - 21.701:398\$650; e em 1940 a tonelagem passou para 702.294, com a renda de Rs. 33.224:593\$000. Houve um aumento de 221.842 toneladas, ou sejam 46%, o que é tambem auspicioso, não só por demonstrar que a zona da Rêde vem progredindo, como tambem por provar que os serviços da Estrada são cada vez mais procurados, muito embora as rodovias paralelas às suas linhas aumentem de ano para ano.

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

O orçamento financeiro desta Rêde, aprovado para o exercício de 1940, foi o seguinte:

Receita - - - - -	64.400:000\$000
Despêsa - - - - -	69.400:000\$000
Deficit - - - - -	5.000:000\$000

Pelos balanços financeiros, verificou-se o seguinte resultado:

Receita arrecadada - - - - -	56.144:898\$500
Despêsa processada - - - - -	67.377:206\$500
Deficit financeiro - - - - -	11.232:308\$000

Verifica-se que a receita arrecadada foi menos Rs. 8.255:101\$500 do que a prevista no orçamento; e que a despêsa efetuada foi reduzida de Rs. 2.022:793\$500 em relação à despesa orçada.

A previsão da receita não foi atingida, embora todas as verbas tenham crescido; e a redução da despêsa se deu em consequencia de medidas de economia tomadas pela Administração.

Os balanços financeiros dos exercícios de 1936, 1937, 1938, 1939 e 1940, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentam os seguintes resultados:

Receita arrecadada - - - -	266.106:068\$100
Despêsa processada - - - -	313.354:974\$100

Deficit verificado - - - - - 47.248:906\$000, ou seja o deficit médio anual de 9.449:781\$200.

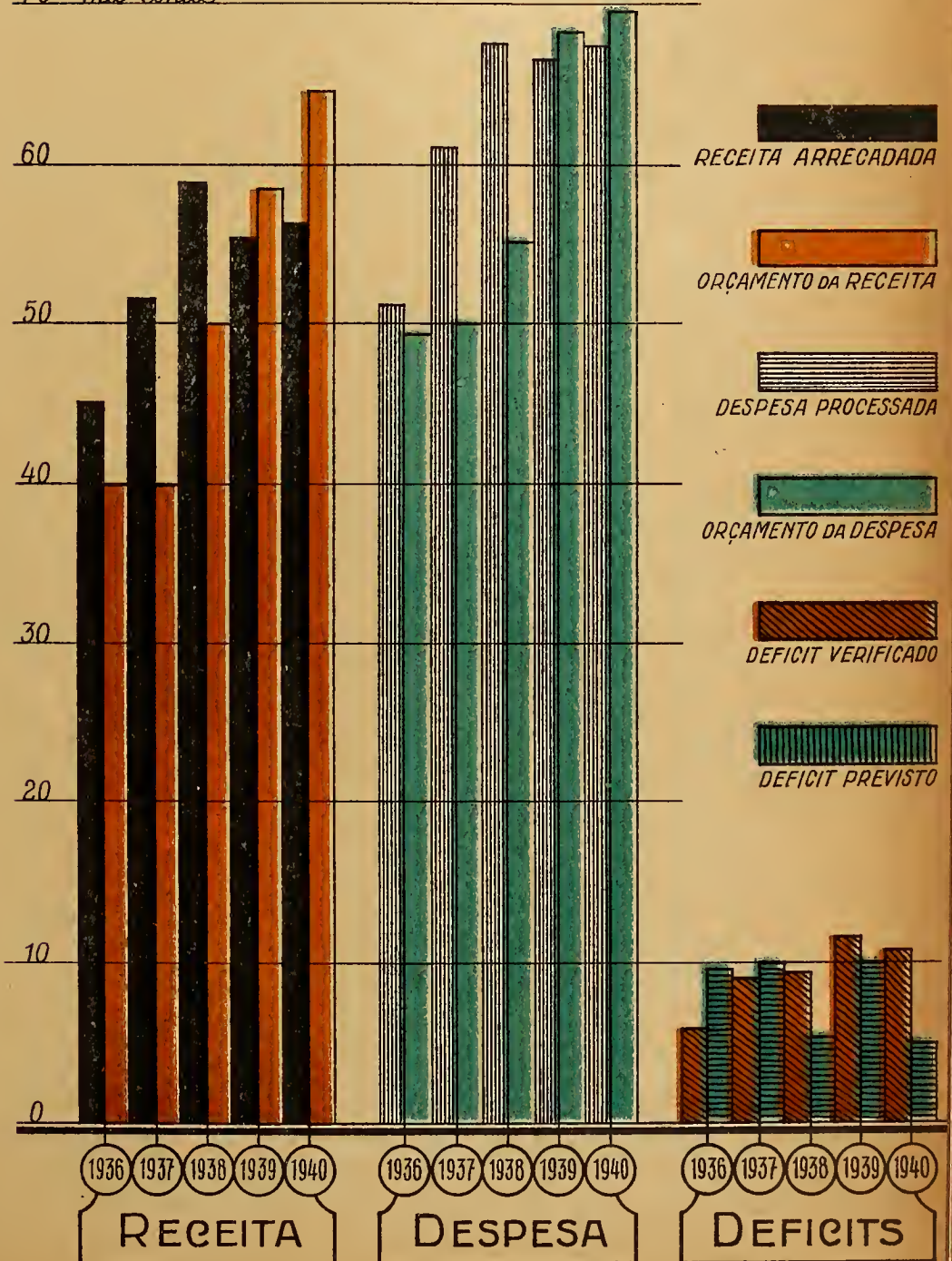
Para a cobertura dos deficits financeiros do quinquênio 1936-1940, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde suprimentos no total de Rs. 33.963:654\$300, faltando-lhe ainda fornecer o restante, na importancia de 13.285:251\$700.

Além dessa importancia, a Secretaria das Finanças

Movimento Financeiro Orcamentario

nos ultimos 5 anos

70 mil contos



deve à Rede a quantia de 10.421:300\$143, proveniente das despêsas que ela fez com a construção da linha de Patrocínio a Ouvidor e com os Serviços da Eletrificação, no período de 1936 a 1940.

Apresentamos, em seguida, uma demonstração do movimento financeiro-orçamentario da Rêde, a partir de 1936:

Ano	Receita arrecadada	Despesa processada	Deficit
1936 - - -	44.901:296\$000	50.878:523\$800	5.977:227\$800
1937 - - -	51.451:396\$600	60.702:224\$100	9.250:827\$500
1938 - - -	58.263:383\$700	67.811:898\$900	9.548:515\$200
1939 - - -	55.345:093\$300	66.585:120\$800	11.240:027\$500
1940 - - -	56.144:898\$500	67.377:206\$500	11.232:308\$000
TOTAL -	<u>266.106:068\$100</u>	<u>313.354:974\$100</u>	<u>47.248:906\$000</u>

Os deficits cresceram em 1939 e 1940, não só em consequência de obras de conservação da Via Permanente e intensificação da reparação do material rodante, mas ainda com as obras novas nos serviços do lastramento das linhas, na construção de vagões, pranchas, e na instalação de freio vácuo no material rodante e de tração.

Ano	Receita "Fundo Melhoramentos"	Despesas	Saldo devedor
1939 - - -	4.402:197\$400	4.796:075\$600	393:878\$200
1940 - - -	4.847:037\$600	7.086:780\$900	2.239:743\$300
TOTAL -	<u>9.249:235\$000</u>	<u>11.882:856\$500</u>	<u>2.633:621\$500</u>

Ora, como os deficits financeiros referentes a 1939 e 1940 montaram em Rs. 22.472:335\$500 e os adiantamentos feitos pela Rêde, ao "Fundo de Melhoramentos", importaram em 2.633:621\$500, adiantamentos estes que terão que ser reembolsados à Estrada, segue-se que o deficit financeiro desses dois anos foram, na realidade, de 22.472:335\$500 — 2.633:621\$500 = 19.838:714\$000, ou seja um deficit médio anual de 9.919:357\$000.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas pelas nossas estações, no ano de 1940, importaram em Rs. 52.435:648\$100, ou sejam menos Rs. 2.375:151\$300 que no ano anterior e mais 14.011:061\$200 que as arrecadadas em 1934.

De março de 1931 a dezembro de 1940, as férias arrecadadas pelas estações montam em Rs. - - - - - 462.419:343\$000, e os números índices correspondentes a essas férias anuais, são os seguintes :

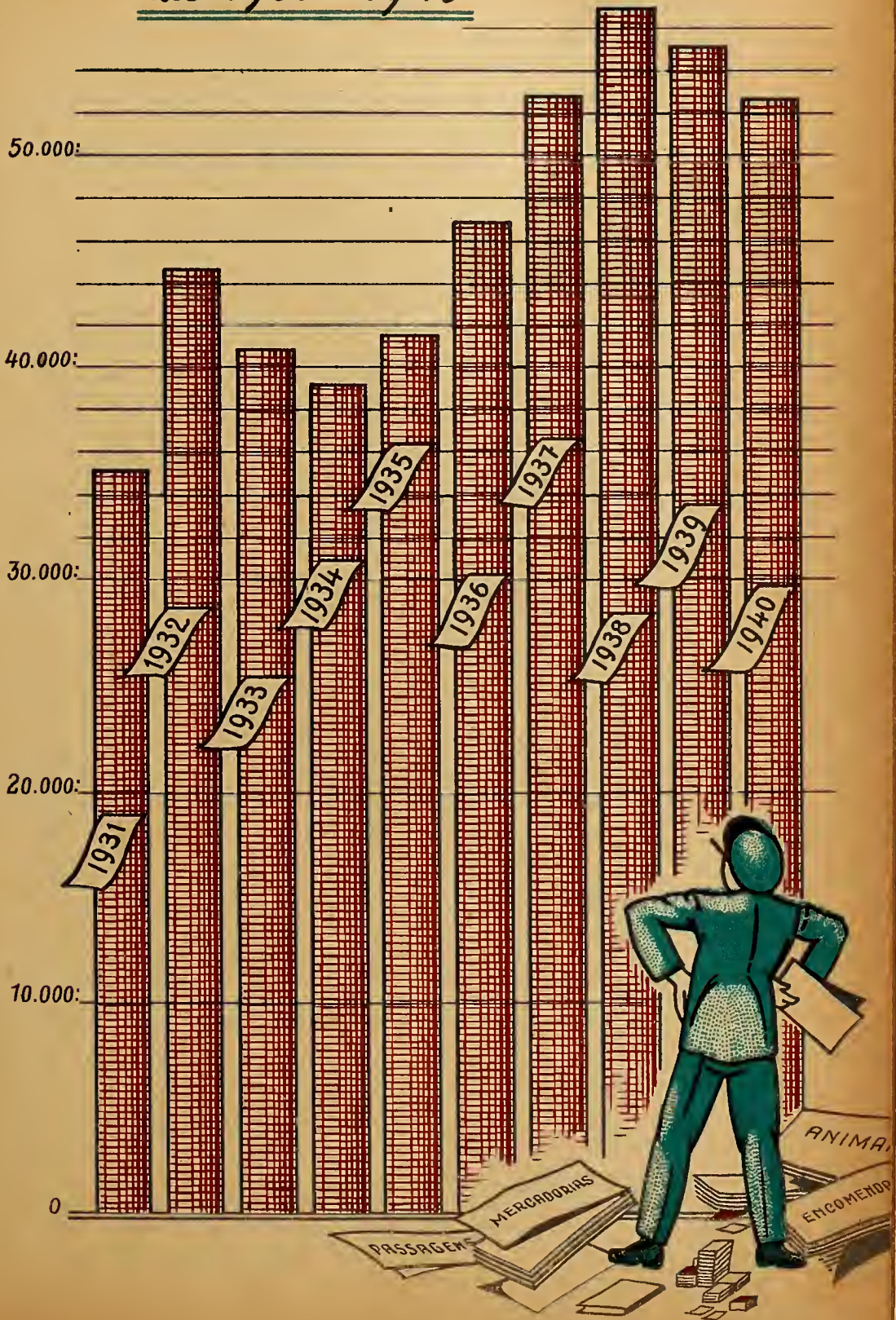
1931 - - - - -	85
1932 - - - - -	106
1933 - - - - -	97
1934 - - - - -	92
1935 - - - - -	100
1936 - - - - -	110
1937 - - - - -	126
1938 - - - - -	136
1939 - - - - -	131
1940 - - - - -	125

EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Conforme tivemos oportunidade de expôr a V. Excia., no início deste Relatório, as estradas componentes da Rêde, ao serem arrendadas pelo Estado, achavam-se em lastimavel estado de conservação, completamente desaparelhadas e viviam no regime deficitario. Tornou-se necessario que o Estado invertesse nelas consideraveis somas para melhorá-las. E, como era natural, sómente depois que a Rêde apresentasse um serviço de transporte êficiente, feito com rapidez e segurança, capaz de captar a confiança do público, e oferecesse um plano tarifario convenientemente elaborado para atender às suas

Receita das Estações

de 1931 - 1940



necessidades e às do público, é que poderia fazer descer a escala dos deficits, procurando eliminá-los mesmo.

Graças à melhoria de todos os seus serviços, e à dedicação de todo o seu pessoal, no sentido de diminuir as despesas e de apurar todas as receitas que lhe eram devidas pelos serviços de transportes, inclusive frete de obras novas, podemos apresentar a V. Excia., no exercício de 1940, um deficit de custeio que é o menor verificado desde a organização da Rêde, em 1931.

Renda industrial em 1940 - 59.656:266\$357

Despesas de custeio - - - - - 61.307:978\$156

Deficit - - - - - 1.651:711\$799

RENDA INDUSTRIAL

Damos, em seguida, um quadro demonstrativo da renda industrial, em 1940, comparativamente com a de 1939, e discriminadamente:

DESIGNAÇÃO

Receita dos Transportes

	1939	1940
Passageiros - - - - -	13.477:553\$200	13.792:856\$300
Encomendas - - - - -	3.040:054\$900	3.156:967\$300
Animais - - - - -	1.914:756\$000	2.234:767\$600
Mercadorias - - - - -	29.237:800\$200	33.224:593\$000
Percurso e estadia de carros e vagões	12:798\$600	15:800\$000
<i>Receita complementar</i>		
Armazenagem - - - - -	121:673\$800	122:329\$500
Comissões - - - - -	330:164\$150	253:895\$850
<i>Receita acessoria</i>		
Rádio, teleg. e telef.	156:139\$100	165:514\$950
Concessões - - - - -	37:957\$000	69:983\$300
A transportar - - -	48:328:896\$950	53.036:707\$800

Transporte - - - - -	48.328:896\$950	53.036:707\$800
Venda de material inservível - - - - -	42:716\$800	175:547\$100
Fornecimento de água e energia elétrica -	9:445\$100	10:073\$600
Alugueis de proprie- dades - - - - -	35:598\$300	37:467\$700
Receitas diversas - -	6.114:948\$900	6.396:470\$157
<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total das rendas	54.531:606\$050	59.656:266\$357

Verifica-se, pelos dados acima, que a renda industrial em 1940 superou a de 1939 em Rs. 5.124:660\$307, correspondentes a mais de 9%.

DESPÊSA

A despesa de custeio em 1940 sofreu uma redução de Rs. 2.456:291\$819 em relação à de 1939, como se vê pelos dados que se seguem, discriminadas as parcelas de *Pessoal, Material e Despesas Diversas*:

Anos	Pessoal	Material	Despesas	Total
1939 - -	37.371:504\$151	23.268:000\$150	3.124:765\$674	63.764:269\$975
1940 - -	37.095:342\$121	20.973:566\$617	3.239:069\$418	61.307:978\$156
Diferença				
em 1940	- 276.162\$030	- 2.294:433\$533	+ 114:303\$744	- 2.456:291\$819

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA RÊDE

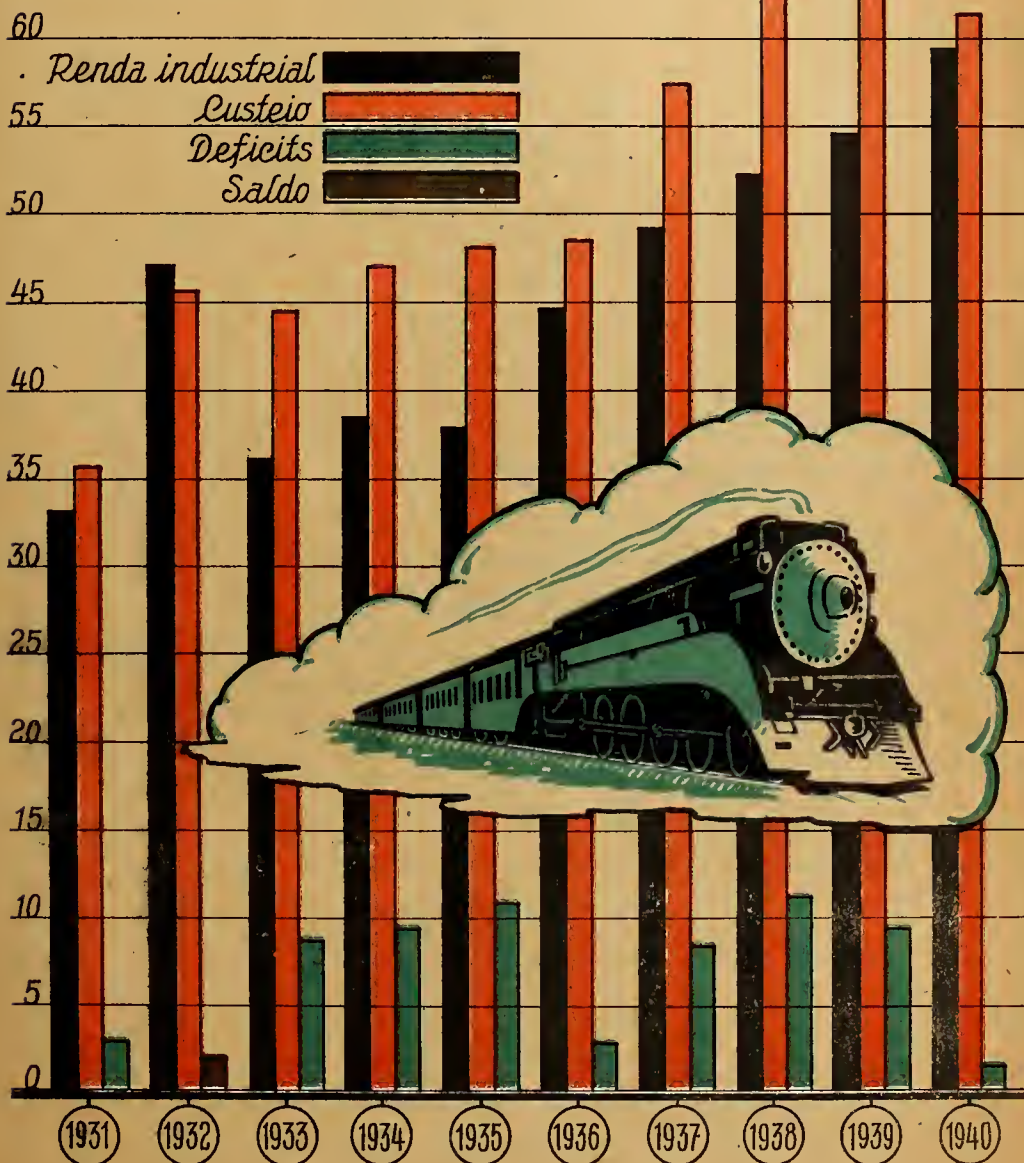
Apresentamos, agora, um quadro demonstrativo dos resultados gerais de exploração industrial da Rêde Mineira de Viação, em um período de 10 anos, isto é, desde o início de sua organização:

Resultados gerais

de Exploração industrial

de 1931 - 1940

65 mil contos



Anos	Deficits	Saldos
1931 - - - - -	2.514:350\$759	\$
1932 - - - - -	\$	1.661:944\$781
1933 - - - - -	8.486:844\$852	\$
1934 - - - - -	9.025:639\$324	\$
1935 - - - - -	10.040:173\$100	\$
1936 - - - - -	3.235:744\$878	\$
1937 - - - - -	8.054:717\$616	\$
1938 - - - - -	10.598:773\$542	\$
1939 - - - - -	9.232:663\$925	\$
1940 - - - - -	1.651:711\$799	\$
TOTAL - -	61.178:675\$014	1.661:944\$781

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS

De acordo com as clausulas contratuais do arrendamento, a Rêde faz, gratuitamente, os seguintes transportes:

- a) — malas do correio e seus condutores, o pessoal e material destinados ao serviço das linhas telegráficas de Minas;
- b) — os colonos, imigrantes, assim reconhecidos oficialmente, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agrícolas;
- c) — as sementes, os adubos químicos e as plantas enviados por sociedades agrícolas, para serem gratuitamente distribuidos pelos lavradores.

Além disso, obrigou-se a fazer os seguintes abatimentos:

I — 50% de abatimento para:

- a) — as munições de guerra, forças militares e respectivas bagagens, quando em serviço público;

- b) — as autoridades e escoltas policiais e suas bagagens, quando em diligencia;
- c) — os gêneros de qualquer natureza enviados pelo Governo da União ou dos Estados, para socorros, bem como os materiais destinados a obras públicas de águas e exgôtos, ou as instalações hidro-elétricas, de aplicação a qualquer das indústrias agrícolas, mineira e pastoril, realizadas pelos poderes publicos.

II — 15% de abatimento:

Todos os demais transportes, quando concedidos à requisição do Governo Federal ou Estadual, teem o abatimento de 15%.

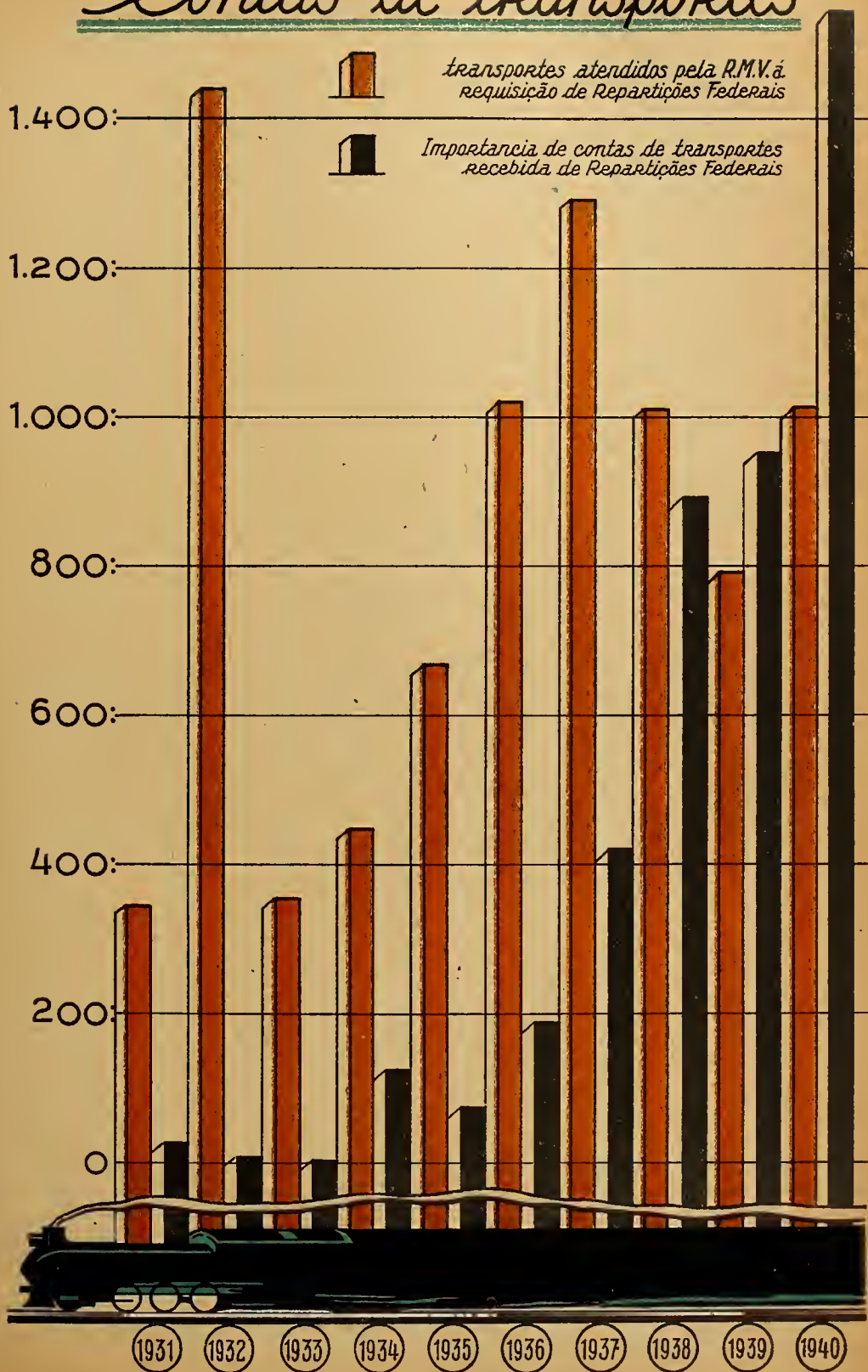
Como vê V. Excia., a Rêde está sobrecarregada de obrigações bem onerosas, para atender aos transportes requisitados pelos serviços públicos.

A Rêde Mineira de Viação é de propriedade da União e está arrendada ao Estado para explorá-la industrialmente, sendo que a renda líquida deverá ser dividida em partes iguais entre ambos, conforme dispõe a clausula VI do contrato.

Ora, se todos os Ministérios da União e Secretarias do Estado dispõem de verbas orçamentárias para o custeio dos seus serviços, seria mais justo e equitativo que as estradas do Governô, que também pesam em orçamentos públicos, cobrassem dessas repartições os fretes sem qualquer abatimento, porque não se compreende que umas repartições queiram fazer economia gravando outras que igualmente oneram os cofres públicos.

Tomamos a liberdade, pois, de sugerir a V. Excia. que na revisão do contrato da Rêde, a celebrar-se com a União, sejam suprimidos esses abatimentos que tanto diminuem as rendas da Estrada.

Contas de transportes





TRANSPORTE POR CONTA DO GOVÊRNO FEDERAL

Esta Rêde tem atendido, com a máxima presteza, a todos os transportes requisitados pelo Govêrno Federal, principalmente os militares.

As contas teem sido apresentadas regularmente às diversas repartições federais; mas, devido a várias circumstancias, entre as quais as exigencias regulamentares a que estão sujeitas, a falta de verbas orçamentárias e, principalmente, a impossibilidade de serem pagas dentro do exercício financeiro, teem caído em exercícios findos, o que tem dificultado, sobremodo, o seu recebimento.

A partir de 1937, a Administração da Rêde tem tomado várias providencias no sentido de intensificar o recebimento dessas contas, mas, infelizmente, ainda não foi possível normalizar a situação.

Pelos dados que se seguem, verifica-se que a Rêde, a partir de 1931, efetuou transportes por conta do Govêrno Federal no valor de Rs. 8.501:490\$667, tendo recebido apenas a importancia de 4.221:062\$661, ou sejam, aproximadamente, 50%.

Exercício	Transportes requisitados	Transporte pago
1931	340:647\$563	20:418\$449
1932	1.481:360\$500	4:095\$412
1933	352:360\$500	366\$600
1934	447:862\$300	125:015\$600
1935	667:348\$300	77:539\$600
1936	1.017:964\$200	199:396\$300
1937	1.291:446\$700	407:256\$600
1938	1.003:807\$900	891:463\$800
1939	793:154\$700	950:138\$800
1940	1.105:538\$004	1.545:371\$500
TOTAL:	8.501:490\$667	4.221:062\$661

Na parcela correspondente ao ano de 1932, não estão computadas as importancias dos transportes militares feitos pela Rêde, porque foram elas recebidas diretamente pela Secretaria das Finanças.

TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL

Os transportes requisitados pelas Secretarias do Estado tem sido também atendidos prontamente. Em virtude do contrato que a Rêde tem com o Estado, para a arrecadação dos impostos, as contas de transportes são liquidadas imediatamente, por encontro de contas.

Seguem dados demonstrativos dos transportes requisitados pelo Estado, a partir de 1931:

Exercício	Transportes requisitados
1931 - - - - -	924:726\$437
1932 - - - - -	704:025\$490
1933 - - - - -	1.118:525\$950
1934 - - - - -	1.116:416\$250
1935 - - - - -	922:427\$800
1936 - - - - -	1.273:721\$800
1937 - - - - -	1.925:581\$100
1938 - - - - -	2.332:075\$200
1939 - - - - -	2.358:098\$600
1940 - - - - -	3.433:245\$300
TOTAL - - - -	16.108:843\$927

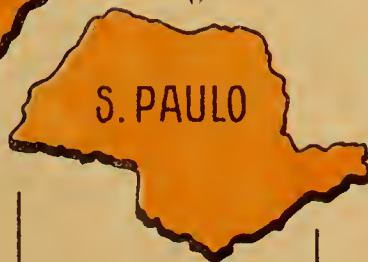
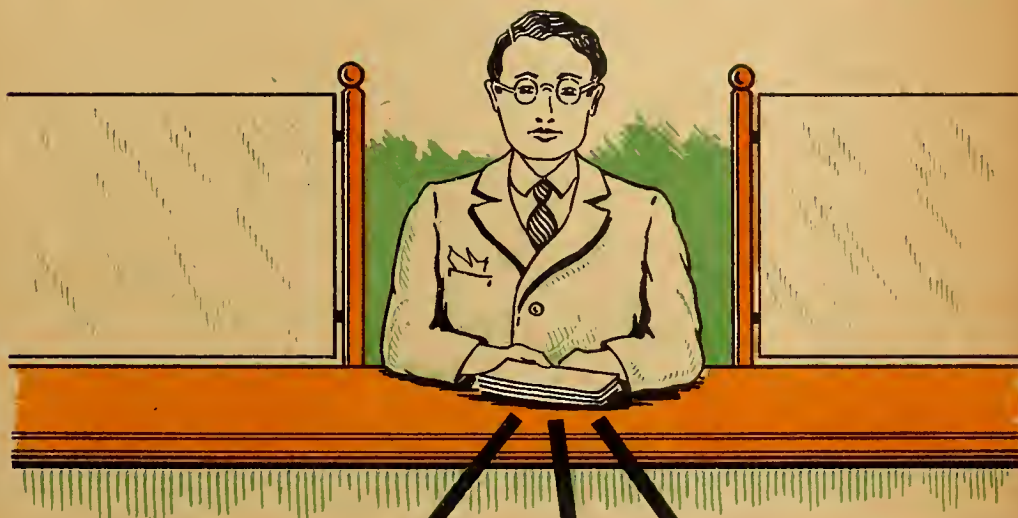
CONTA DE CAPITAL

Foram as seguintes as despesas referentes à Conta de Capital, escrituradas durante o exercício de 1940:

Impostos arrecadados

para os Estados

de 1938 a 1940



1938	6.558:977\$400	718 \$ 000	49 : 841 \$ 600
1939	4.884:178 \$400	191 \$ 500	57 : 033 \$ 600
1940	4.100:694 \$ 700	31 \$ 000	34 : 142 \$ 300

Construção da Linha de Patrocínio - -	2.076:334\$100
Serviços da Eletrificação - - - - -	512:260\$000
	<hr/>
Soma - - - - -	2.588:594\$100

Além dessas despêsas, foram, em 1940, realizadas outras, com autorização do Governo Federal, à Conta de Capital, na importância de 787:284\$500. Tais despêsas se referem à construção de 8 carros dormitórios, 10 carros de passageiros, 50 pranchas Q.C. e 80 vagões K.C., além de um aumento nas oficinas de Divinópolis.

TOMADA DE CONTAS

Logo que assumimos a direção da Estrada, tomamos as necessárias providências para que fossem feitas as prestações de contas do Governo Federal, pois até essa época só tinham sido feitas as tomadas de contas relativas aos exercícios de 1931 e 1932, como se vê no quadro seguinte:

T. de contas do 1.º sem. de 1931 —	Realizada em 1935
T. de contas do 2.º sem. de 1931 —	Realizada em 1935
T. de contas do 1.º sem. de 1932 —	Realizada em 1937
T. de contas do 2.º sem. de 1932 —	Realizada em 1937
T. de contas do 1.º sem. de 1933 —	Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1933 —	Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1934 —	Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1934 —	Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1935 —	Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1935 —	Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1936 —	Realizada em 1938
T. de contas do 2.º sem. de 1936 —	Realizada em 1938
T. de contas do 1.º sem. de 1937 —	Realizada em 1939
T. de contas do 2.º sem. de 1937 —	Realizada em 1940
T. de contas do 1.º sem. de 1938 —	Realizada em 1940

O PROBLEMA DO COMBUSTIVEL — REFLORESTA- MENTO

Conforme tivémos ocasião de expôr a V. Excia., no relatório do ano passado, a Administração da Rêde está vivamente empenhada em diminuir as despêsas com a verba de combustivel.

Para se conseguir êsse objetivo, a principal medida é a diminuição e, si possível, a eliminação do emprêgo do carvão, com a consequente elevação da aquisição de lenha e severa fiscalização no consumo do combustivel.

Apontamos os dados seguintes, referentes aos dois últimos anos:

1939 :			
Lenha - - - - -	659,921ms ³	—	5.070:722\$726
Carvão estrangeiro -	21.213 tons.	—	4.785:556\$000
Carvão nacional - - -	7.130 "	—	832:710\$000
			10.688:988\$726
1940 :			
Lenha - - - - -	726,334ms ³	—	6.304:674\$200
Carvão estrangeiro -	10.101 tons.	—	2.431:490\$000
Carvão nacional - - -	3.226 "	—	392:303\$000
			9.128:467\$200

Em 1940, conseguimos melhorar bem a situação, em relação ao ano de 1939.

Foram queimados mais — 66.413 metros cúbicos de lenha e menos 15.016 toneladas de carvão estrangeiro e nacional. Houve uma redução de 53% na quantidade de toneladas de carvão consumido, ou seja uma diminuição, na verba de combustivel, da importância pe Rs. 1.560:521\$526.

Ainda não nos foi possível conseguir a eliminação do emprêgo do carvão, porque a lenha nas margens da linha da Rêde está encarecendo e não temos podido adquiri-la com o pagamento à vista.

Estamos no regime de contratos com fornecedores que tem exclusividade de fornecimento em determinados trechos e estamos estudando a possibilidade de adotar outro sistema que possa excluir os intermediários, tornando o fornecimento livre; mas, para isso, é necessário, em primeiro lugar, obter os recursos financeiros indispensáveis.

Qualquer, porém, que seja o modo de aquisição de lenha, essa será sempre de difícil obtenção, uma vez que as florestas próximas às margens da linha estão rareando cada vez mais.

Urge, pois, que a Rêde, a exemplo de outras ferrovias brasileiras, ataque resolutamente o problema do Reflorestamento para, em futuro próximo, obter não só a lenha de que precisa, mas ainda os dormentes e a madeira indispensáveis ao seu consumo.

Uma comissão de engenheiros da Rêde, constituída pelos Snrs. Alexandre Rangel Belfort de Matos e Carlos Mendes, nomeada por esta Diretoria, colheu todos os elementos necessários para o estudo em questão, e, em bem elaborado relatório, focalizou os vários aspectos do assunto e indicou as diretrizes que a Rêde deverá tomar para solucionar o problema.

Transcrevemos, em seguida, um trecho dêsse relatório:

“Como se vê pelo já exposto, a plantação de 63.000.000 pés de eucaliptus, não só resolve o problema de combustível, maior verba do orçamento da Rêde, logo após a verba de pessoal, como também proporcionar-lhe-á uma grande redução na mesma verba.

A criação dos hórto florestais deve obedecer, em sua distribuição pelas diferentes zonas de nossos 4.000 Klms. de linha, ao critério do consumo provável de combustível da respectiva zona.

Nos últimos dois semestres, isto é, de 1-VII-39 a 30-VI-40, o consumo de combustível por depósito, convertido o carvão nacional e estrangeiro em lenha, foi, segundo dados fornecidos pelo Departamento de Transportes, o seguinte:

Ibiá - - - - -	130.062	ms3
São João del Rei - - - - -	39.797	"
Divinópolis - - - - -	202.063	"
Barra Mansa - - - - -	49.655	"
Rib. Vermelho - - - - -	115.336	"
Barra do Piraí - - - - -	48.701	"
Passa Quatro - - - - -	59.713	"
Soledade - - - - -	45.844	"
Itajubá - - - - -	83.733	"
Três Corações - - - - -	132.893	"
	<hr/>	
TOTAL - - - - -	907.797	"

Consideramos um consumo provável para o futuro de 1.500.000 ms3 de lenha, o que julgamos razoável, uma vez que o tráfego foi nesses últimos 2 semestres inferior ao de épocas anteriores, e além disso, há a considerar o provável crescimento do tráfego, dado o aumento de população da zona e o seu natural desenvolvimento econômico.

Assim armadas as proporções, considerando-se o plantío de 10.000 árvores por alqueire, chegaremos à conclusão de serem necessárias as seguintes áreas em cada uma das zonas acima discriminadas:

Ibiá - - - - -	840	alqueires (48.400 ms3)
São João - - -	270	"
Divinópolis - -	1.300	"
Barra Mansa -	320	"
R. Vermelho -	730	"
	<hr/>	
A transportar - -	3.460	"

Transporte - - - -	3.460	alqueires
Barra do Piraí	320	"
Passa Quatro -	400	"
Soledade - - - -	350	"
Itajubá - - - -	350	"
Três Corações	840	"
<hr/>		
TOTAL - - - -	5.720	"

E' claro que tais áreas podem e mesmo devem ser adquiridas em parcelas, situadas de preferência nas vizinhanças dos depósitos e das estações que constituem pontos forçados de reabastecimento de locomotivas".

Submetí êsse relatório dos engenheiros da Rêde à apreciação de um agrônomo especializado do Ministério da Agricultura — Dr. Dirceu Duarte Braga — que espontânea e graciosamente se havia prontificado a colaborar com a Rêde no sentido de tornar efetiva a instalação de um Serviço Florestal.

Elaborou êle um plano para ser executado em sete anos, e alvitrou a idéia de se fazer o arrendamento dos terrenos com opção de compra, por ser menos dispendioso, no início de sua execução, tendo apresentado o seguinte orçamento:

"Dentro dêsse programa, vejamos o orçamento para o primeiro ano de trabalho, o qual, uma vez aprovado, deverá ser imediatamente atacado na parte relativa à aquisição de sementes e construção de sementeiras.

PLANO

Arrendamento de 600		
alqueires a 80\$000 -		48:000\$000
Extinção de formigas -		15:000\$000
Construção de 6 sementeiras a 1:000\$000 -	6:000\$000	
<hr/>		
A transportar - - - -	6:000\$000	63:000\$000

Transporte - - - - -	6:000\$000	63:000\$000
Sementes, 100 quilos -		6:000\$000
Adubos e estêrco - - - -		10:000\$000
Construção de 6 vivei- ros a 8:000\$000 - - -	48:000\$000	
Inseticidas - - - - -		5:000\$000
Serviços de repicagem		5:000\$000
Aquisição de animais -	24:000\$000	
Aquisição de 2 tratores a óleo - - - - -	90:000\$000	
Arados e grades - - - -	20:000\$000	
Preparo do sólo de 100 alqueires (aradura e gradagem) a 150\$ por alqueire - - - - -		15:000\$000
Alinhamento e cova- ção, iniciando o tra- balho com sulcador mecânico e terminan- do a enxada - - - - -		60:000\$000
Cuidados culturais - -		15:000\$000
Replantas - - - - -		10:000\$000
Administração:		
6 encarregados de fa- zenda a 8:000\$000 -		48:000\$000
Operários - - - - -		20:000\$000
Material de expediente		15:000\$000
Imprevistos - - - - -		10:000\$000
Diárias - - - - -		20:000\$000
Conservação das casas de operários - - - - -		15:000\$000
Cêrca - - - - -	10:000\$000	
<hr/>		
Totais - - - - -	198:000\$000	317:000\$000
Total Geral - - - -		515:000\$000

No presente orçamento cumpre notar que várias despesas serão levadas à conta de capital, como aquisição de máquinas, tratores, animais e instalações diversas. Pode-se, pois, admitir a despesa, em

globo, de Rs. 500:000\$000 por milhão de eucaliptus plantados — com absoluta segurança — contra uma renda provavel de 300.000 ms³ a 8\$000 — 2.400:000\$000, — dos quais, deduzidos o plantio e despêsas culturais e corte, à razão de 3\$000 por m³, deve haver, aproximadamente, 1.000:000\$000 de lucro líquido, sem se considerar o aumento do preço da lenha daqui a 7 anos”.

A' vista das grandes economias que advirão para a Rêde, é pensamento desta Diretoria dar início, no próximo ano, ao serviço de Reflorestamento, esperando contar com a colaboração indispensavel da Secretaria da Agricultura.

APARELHAMENTO DA ESTRADA

Embora a Rêde ainda não tenha sido contemplada pelo Govêrno Federal com o auxílio de 220 mil contos que lhe foi pedido em ofício n.º 1.748/IF, de 18 de setembro, dirigido ao Exmo. Sr. Ministro da Viação, à semelhança do que já foi feito com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com a Leopoldina Railway e com a Great Western, temos empregado todos os meios ao nosso alcance para reaparelhar êsse próprio nacional, dentro dos limitados recursos que nos oferece a taxa de 10% sôbre as tarifas, e com os adeantamentos que o Estado tem feito a êsse Fundo.

NA LINHA

Proseguiu o lastramento da linha, com pedra britada, tendo sido lastrada, em 1940, a extensão de 81 quilômetros e 277 metros.

Foram construidos vários quilômetros de cêrca, muros, boeiros, pontilhões e pequenos edifícios, como se pó-

de vêr pelo Relatório do Chefe do Departamento da Linha, constante dêste volume.

NAS OFICINAS

Tiveram prosseguimento, com a mesma intensidade dos anos anteriores, a reparação e a construção do material rodante. Apenas citamos o que se realizou na parte de construções.

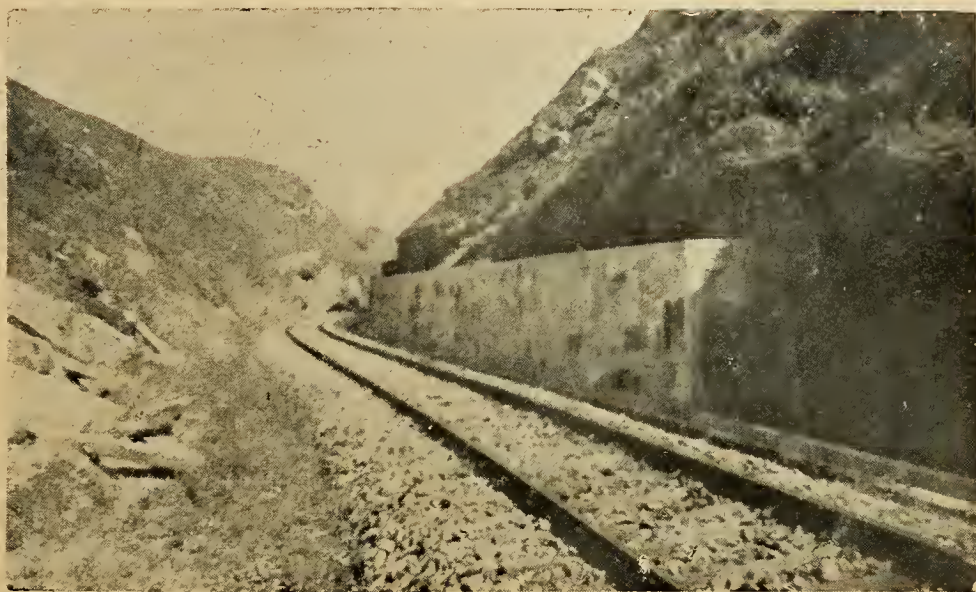
Os demais elementos serão encontrados no Relatório anexo, do Departamento da Locomoção.

Em 1940 foram construídos 5 carros de passageiros, sendo um de 1.^a classe e quatro dormitórios; 95 vagões, sendo 29 fechados, 26 gaiolas e 40 pranchas. Foi aumentada a lotação de 104 vagões de 18, 20 e 24 para 24 e 30 toneladas, em um total de 436 toneladas, o que corresponde à aquisição de 21 vagões de 20 toneladas.

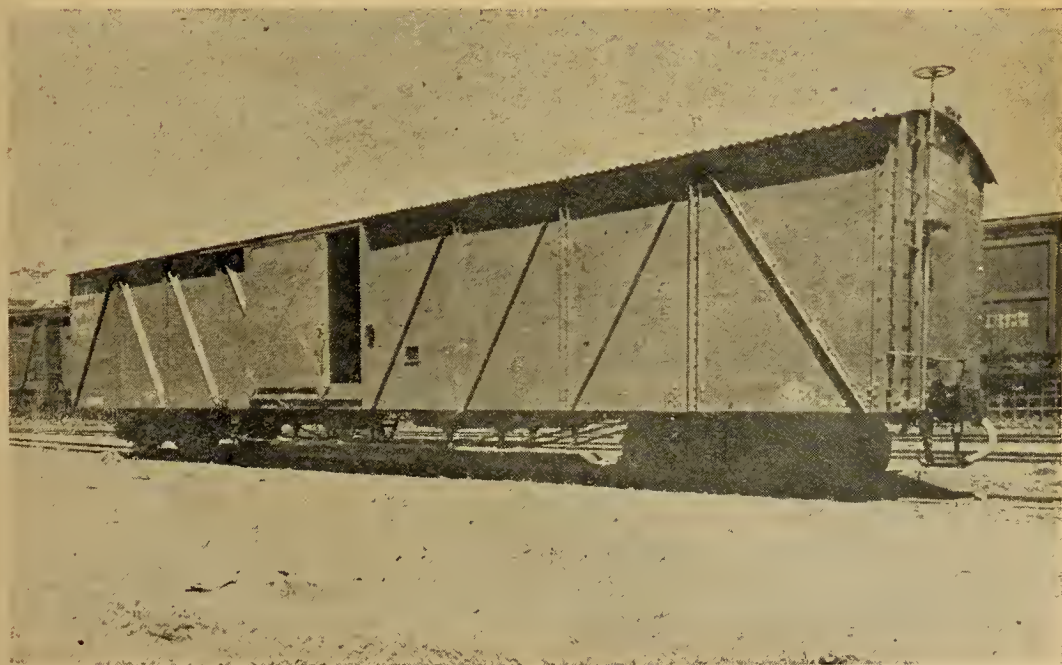
Nos três últimos anos, a Rêde construiu 81 vagões fechados, com a capacidade de 2.436 toneladas, 5 carros de passageiros, 26 gaiolas para o transporte de bovinos e 40 pranchas. Ainda mais: aumentou a capacidade de lotação dos vagões existentes, em um total de 2.172 toneladas.

Só em vagões, nos três últimos anos, sem fazer qualquer aquisição, adquirimos, com os serviços das oficinas, uma tonelagem nova de 5.832 t., correspondentes a 291 vagões, sendo 196 fechados, de 20 toneladas, e 95 diversos, também de 20 toneladas.

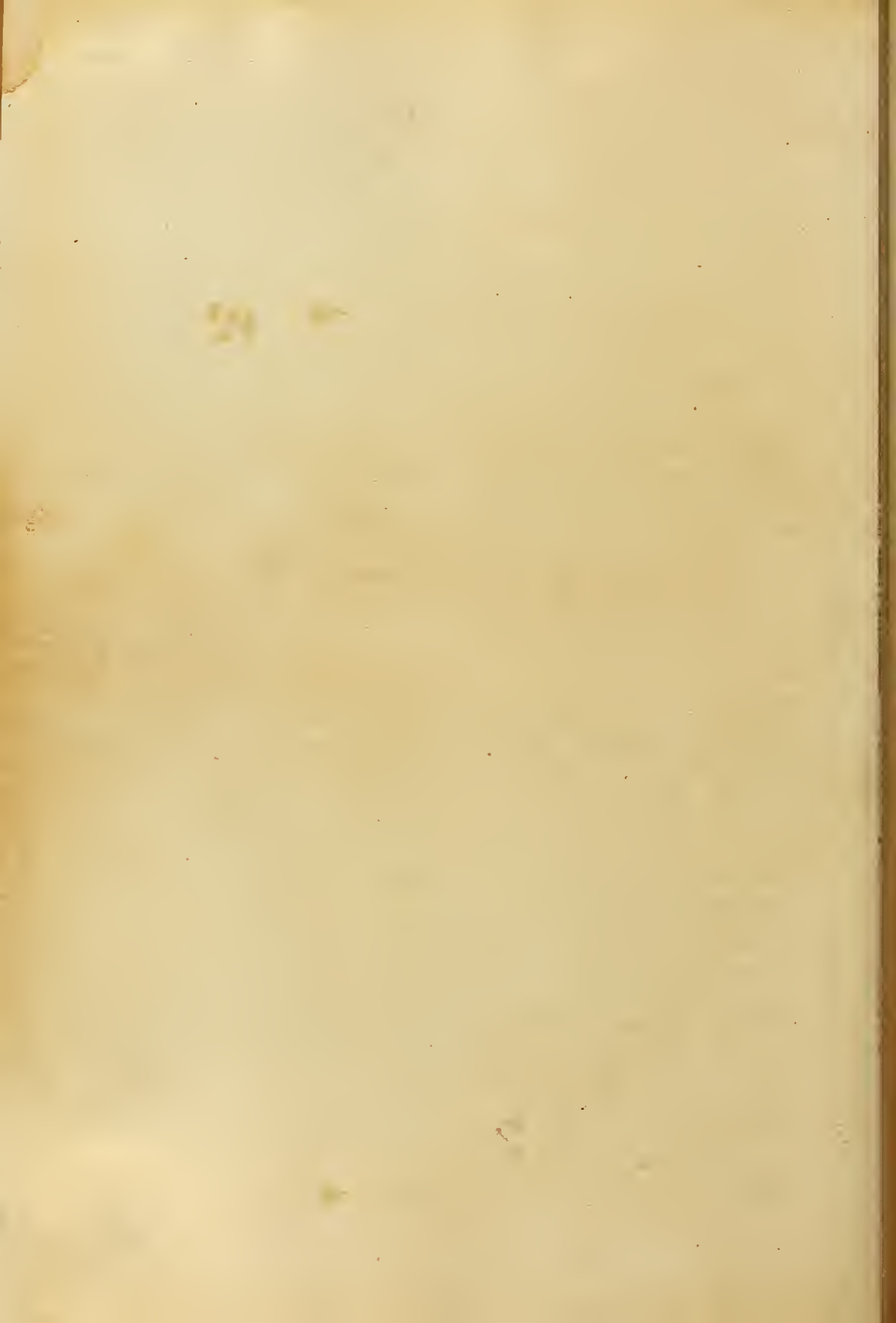
Além dêsse aumento de tonelagem de vagões oferecidos ao público, os vagões teem sofrido melhoramentos tendentes a evitar incêndios e goteiras. Em 1939 foram forrados os tétos de 180 vagões fechados e em 1940 de mais 95.



*Muro de arrimo no Km. 31,378 (60ms. x 2m,5)
Linha de Angra - 1.^a Residência*



Vagão VF, construído, em 1940, nas Oficinas de Divinópolis — Lotação 36.000 quilos



VAGÕES FECHADOS

ANO	CONST. VAGÕES	TONS.	TRANSF. VAGÕES	TONS.	TOT. GERAL	VAGÕES COR-RESP. A 20 t
1938	30 de 30	900	130 de 20 p. ^a 24	520	1 420 t	71
1939	22 " 30	660	164 de 20 p. ^a 24	655	1 316 "	65,8
1940	28 " 30	840	78 de 20 p. ^a 24	312	1 152 "	57,6
1940	1 " 36	36	—	—	36 "	1,8
					3 924 t	196,2

VAGÕES ABERTOS E OUTROS

1938			32 de 20 p. ^a 24	128	128 t	6,4
1939	2 de 18	36	75 de 20 p. ^a 24 e 30	432	468 "	23,4
1940	66 " 18	1 188	26 de 20 p. ^a 24 e 30	124	1 312 "	65,6
					1 908 t	95,4

As nossas composições de carros de passageiros tem merecido especial atenção de nossa parte, para que sejam dotadas dos necessários requisitos de conforto e de higiene. A partir de 1938, os carros de passageiros sofreram uma remodelação completa no seu mobiliário e nas suas instalações sanitárias. Foram dotados de vestibulos e sanfonas: 16 carros em 1938, 6 em 1939 e 21 em 1940, de modo que o trânsito dos passageiros de um carro para outro pode ser feito sem perigo e comodamente.

Lubrificação de frisos de rodas — A partir de 1939, a Rêde, tendo verificado que eram satisfatórios os resul-

tados da experiência feita com o “Lubrificador Brasil”, patente de um empregado da Rêde, Snr. Antônio Loureiro — que desprendidamente consentiu à Estrada utilizar-se de sua invenção, — iniciou nas suas oficinas, não só a confecção desses Lubrificadores, mas também a sua colocação nas locomotivas. Destinam-se êles a lubrificar os frisos das rodas das locomotivas, evitando os seus desgastes. Em 1939 foram colocados 64 aparelhos em 25 locomotivas; e em 1940, 262 aparelhos em 127 locomotivas.

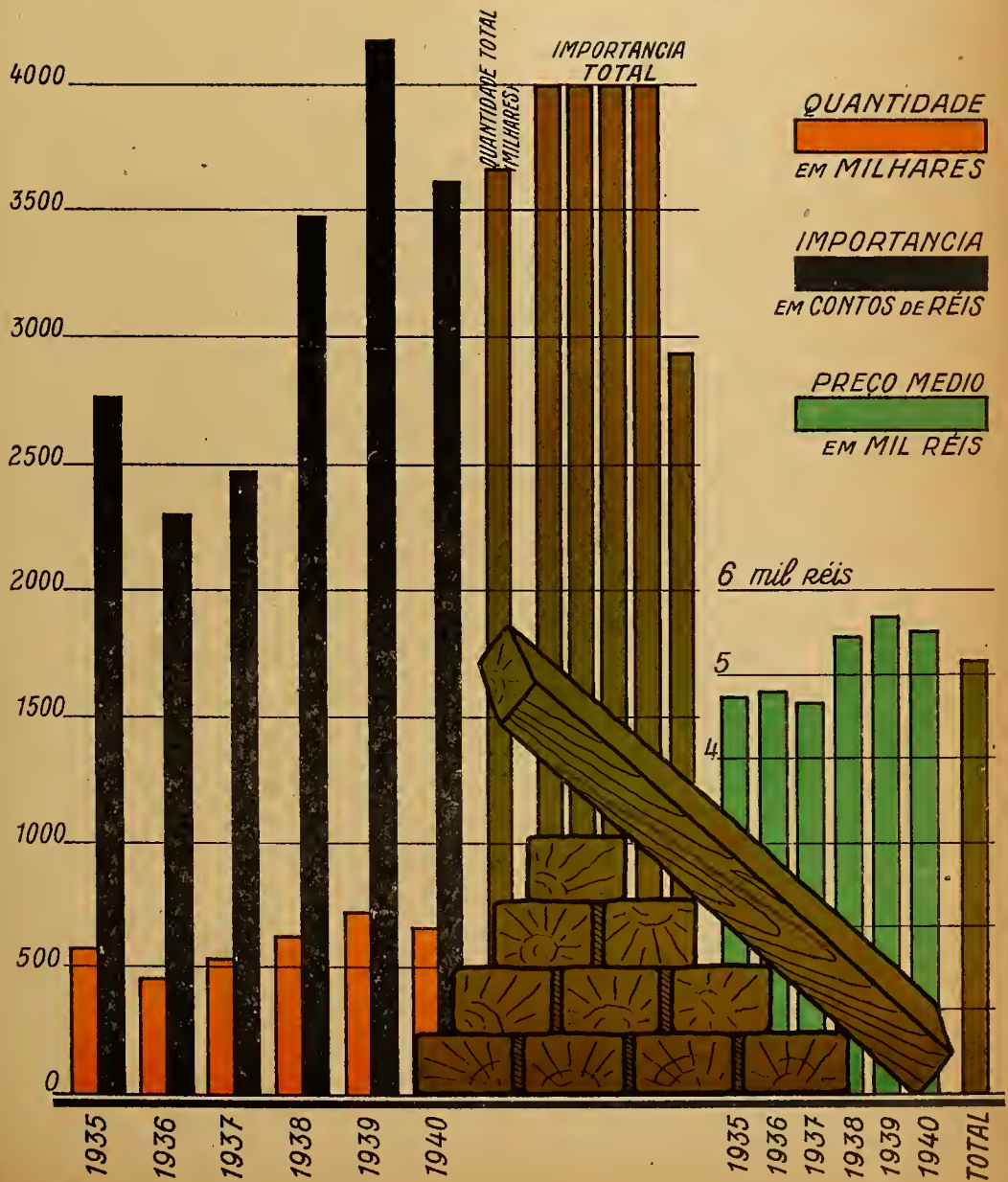
Com essa providência, a economia no desgaste de aros das locomotivas tem sido extraordinariamente compensadora, verificando-se o mesmo no desgaste dos aros dos carros e vagões, com reflexo também no desgaste dos trilhos.

Fabricação de rodas de ferro fundido — Continuaram, nas oficinas de Divinópolis, os trabalhos de fabricação de rodas fundidas para vagões e os resultados são cada vez mais animadores. Já foram fundidas 416 rodas; e, logo que esteja concluída naquelas oficinas a instalação de uma grande fundição, a produção será de 100 rodas semanalmente, o que dará como resultado uma economia de cerca de 1.500 contos de réis anualmente, com a não importação de aros.

CONSERVAÇÃO DA LINHA

Ao lado desses melhoramentos, não foi descuidada a conservação da Via Permanente. Embora a aquisição de dormentes se torne cada vez mais difícil, em consequência da escassez das matas nas margens das linhas, foram empregados 659.481 dormentes. A partir de 1935, o emprego de dormentes foi o seguinte:

Quadro demonstrativo da Aplicação de Dormentes nos anos de 1935 a 1940





1935 - - - - -	580.737
1936 - - - - -	482.398
1937 - - - - -	528.603
1938 - - - - -	633.961
1939 - - - - -	724.389
1940 - - - - -	659.481
	<hr/>
Total - - - - -	3.609.569

INCÊNDIOS E AVARIAS

Em consequência mesmo das providências acertadas de melhorar as condições dos nossos vagões, dotando-os de tetos forrados e dispositivos nas portas, para impedir a entrada de fagulhas e água de chuvas, ao par de uma linha empedrada e bem conservada, a segurança dos transportes tem sido realmente surpreendente. Os incêndios nas mercadorias transportadas pela Rêde diminuíram de 346, no valôr de 283:623\$500, para 111, no valôr de 91:842\$600 — e as avarias passaram de 188, no valôr de 67:802\$400, para 121, na importância de Rs. 43:567\$000.

Para melhor esclarecimento, apresento os seguintes dados:

Anos	Incêndios		Avarias	
	Quant.	Importancia	Quant.	Importancia
1930	183	100:274\$516	18	14:030\$896
1931	164	107:075\$068	46	26:232\$685
1932	308	211:434\$704	71	45:459\$579
1933	380	229:065\$838	94	37:330\$294
1934	411	228:940\$201	81	40:174\$573
1935	436	232:249\$842	186	116:413\$842
1936	288	164:853\$800	151	69:383\$643

1937	480	374:941\$100	148	91:718\$100
1938	334	334:566\$400	184	102:806\$300
1939	346	283:623\$500	188	67:802\$400
1940	111	91:842\$600	121	43:567\$600

CONCLUSÃO

São estas, Snr. Governador, as principais realizações da Rêde Mineira de Viação, em 1940. Os resultados obtidos são um estímulo para que prossigamos na tarefa que nos foi confiada por V. Excia. Si o Estado de Minas Gerais tem arcado com sacrifícios, realmente grandes, para transformar a nossa principal ferrovia em um instrumento propulsor da economia mineira e mesmo da economia nacional, êsses sacrifícios estão sendo fartamente compensados pelo surto econômico que presentemente se verifica nas zonas do Triângulo, do Oeste e do Sul de Minas.

Os produtores podem dedicar-se inteiramente aos seus negócios, ampliando a produção das suas indústrias e das suas lavouras, porque teem a certeza de que contam com um transporte seguro, rápido e eficiente. Além disso, como sabemos que as zonas percorridas pelas linhas da nossa Estrada são, em sua grande maioria, de povoação escassa e pouca produção, temos tido o cuidado de não aumentar demasiadamente as nossas tarifas. E' evidente que, à vista da carestia geral, principalmente no que se refere ao material ferroviário, as tarifas terão que ser majoradas, para que a Estrada possa obter recursos para continuar a manter regularmente o seu tráfego, mas sempre o faremos animados do propósito de não entrar o surto econômico do Estado.

Ao terminarmos êste Relatório, temos a satisfação

de dizer a V. Excia. que os Chefes de Serviço e todo o pessoal da Estrada trabalharam com dedicação e empregaram todos os seus esforços em prol da melhoria dos nossos serviços.

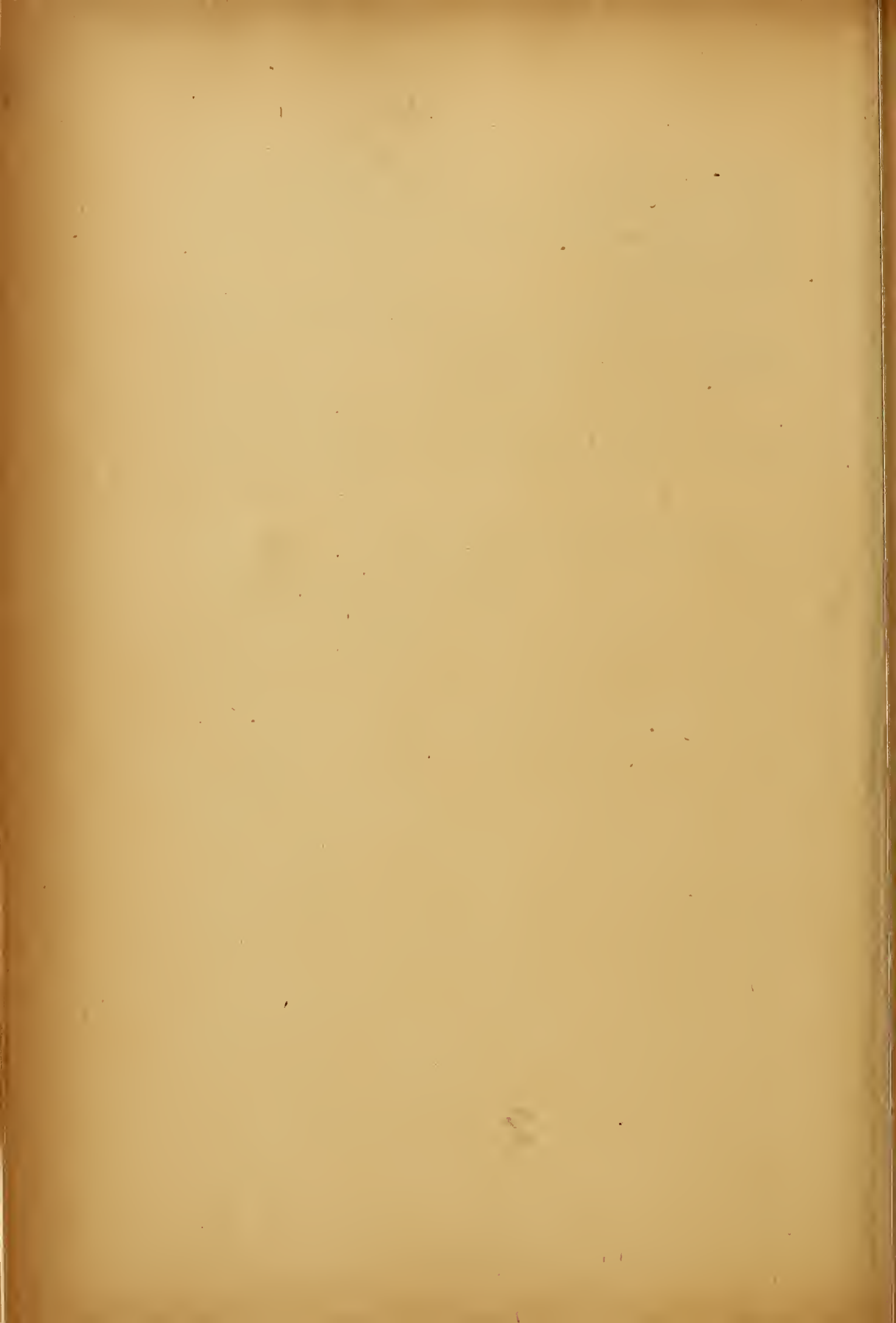
Pelas inequívocas provas de confiança e de estímulo com que V. Excia. nos tem distinguido, deixamos aqui consignado o nosso reconhecimento.

E é graças a essa confiança e a êsse estímulo, que temos conseguido obter resultados tão auspiciosos na exploração de uma das principais vias férreas do País.

Belo Horizonte, Outubro de 1941.

DERMEVAL JOSÉ PIMENTA

Diretor



REPARTIÇÕES AUXILIARES DA DIRETORIA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Gabinete do Diretor

SR. DIRETOR

Os serviços a cargo deste Gabinete são desempenhados pelo Chefe do Gabinete e três auxiliares, um dos quais se incumbem dos trabalhos de datilografia.

A esta Chefia estão afetos os serviços de assinatura dos passes regulamentares destinados aos empregados de instituições de classe, despacho de processos, recepção e encaminhamento de pessoas que venham para tratar de negócios de seus interesses com essa Diretoria, bem como a representação oficial nas solenidades públicas ou particulares.

Os outros dois auxiliares se encarregam dos trabalhos relativos ao estudo e preparo de processos, coleta de informações para despachos, tomada do ponto do pessoal, extração dos passes afetos ao Gabinete e dos pedidos de materiais, preparo e organização de toda a correspondência epistolar e telegráfica para a assinatura do Diretor e Chefe do Gabinete, além de outros serviços de que sejam incumbidos.

Damos, abaixo, um resumo de alguns serviços executados pelo Gabinete e que constam dos nossos registros:

MOVIMENTO DOS SERVIÇOS

Pedidos de materiais - - - - -	45
Pedidos de materiais de escritorio - - - - -	25
	<hr/>
	70
Telegramas de serviço (Telégrafo Nacional) - - -	207
Telegramas sociais (Telégrafo Nacional) - - - - -	122
Telegramas de serviço na Estrada - - - - -	329
	<hr/>
	658

Cartas e ofícios expedidos

Pelo Diretor - - - - -	965
Pelo Chefe do Gabinete - - - - -	1.057
além de inúmeras "Notas de Gabinete" de empregados que expõem as suas pre- tensões.	

Belo Horizonte, 15 de Fevereiro de 1941.

ELBERT PIMENTA
Chefe do Gabinete

Secretaria

SR. DIRETOR

Tenho o prazer de apresentar-vos a demonstração dos serviços executados nesta Secretaria, durante o ano de 1940.

Foram os seguintes os serviços realizados durante o ano de 1940, comparados com os de 1939:

EXPEDIENTE DA DIRETORIA

Discriminação	1939	1940	Diferença
Ofícios a diversos - - - - -	1921	809	- 1112
Ofícios à Inspetoria Federal das Estradas - - - - -	2048	734	- 1314
Papeletas aos Departamen- tos - - - - -	555	365	- 190
Ordens de serviço - - - - -	15	20	+ 5
Circulares - - - - -	10	1	- 9
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total - - - - -	4549	1929	- 2620

EXPEDIENTE DO SECRETÁRIO

Discriminação	1939	1940	Diferença
Papeletas:			
a diversos - - - - -	4911	8031	+3120
sobre aposentadorias - - - -	1704	1880	+ 176
sobre posse e quitação com o serviço militar - - - - -	4833	496	- 4337
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total - - - - -	11448	10407	- 1041

MOVIMENTO DOS PROTOCOLOS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Processos internos - - - - -	7625	8981	+1356
Ofícios de repartições e re- querimentos de particu- lares - - - - -	3143	3006	- 137
Requerimentos de empre- gados - - - - -	2615	2942	+ 327
Cartas - - - - -	2196	2883	+ 687
Contas - - - - -	952	499	- 453
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total - - - - -	16531	18311	+1780

CERTIDÕES EXTRAIDAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Para empréstimo na Caixa de Aposentadoria e Pen- sões - - - - -	194	611	+ 417
Diversas - - - - -	145	173	+ 28
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total - - - - -	339	784	+ 445

PASSES LIVRES E REQUISIÇÕES

Discriminação	1939	1940	Diferença
Passes (carteirinhas) - - -	958	996	+ 38
Requisições de passes - - - -		249	
Requisições de transportes -		82	

TÉRMO

Discriminação	1939	1940	Diferença
De posse - - - - -	2818	69	- 2749
De compromisso de natura- lização - - - - -	2	60	+ 58
Total - - - - -	<u>2820</u>	<u>129</u>	<u>- 2691</u>

PORTARIAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
De nomeação, promoção e dispensa - - - - -	180	427	+ 247
De inquérito - - - - -	78	189	+ 111
Total - - - - -	<u>258</u>	<u>616</u>	<u>+ 358</u>

LICENÇAS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Concedidas - - - - -	2530	2473	- 57

PARECERES JURIDICOS REGISTRADOS

Discriminação	1939	1940	Diferença
Pareceres catalogados - - -	148	158	+ 10

CONTRATOS E AJUSTES

Em 1939, foram celebrados 24 contratos e ajustes.

Durante o ano de 1940, êsse número se elevou a 34, ou sejam mais 10, como vereis pela discriminação abaixo:

- 1) — Em 17-1-1940, com o Dr. Ivan Ferreira, para o fornecimento de 3.000.000 de dormentes, no praso de 6 anos;
- 2) — Em 18-1-1940, com a Estrada de Ferro Petrolina a Terezina, para a cessão da locomotiva n.º 80;
- 3) — Em 22-1-1940, o termo de aditamento ao ajuste com o Sr. Vicente Greco, para o transporte de 666 sacos de café em grão;
- 4) — Em 23-2-1940, com a Mineração Geral do Brasil Ltda., para o transporte mínimo de 7.200 toneladas métricas de minério de manganês;
- 5) — Em 8-4-1940, com o Sr. Inácio Arnone, para o arrendamento de um cômodo anexo ao edifício da séde da Rêde, para o funcionamento de um café, destinado ao uso exclusivo do pessoal da Estrada;
- 6) — Em 10-4-1940, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de 40.050 metros cúbicos de lenha;
- 7) — Em 10-4-1940, com o Sr. Francisco de Campos Figueira, para o fornecimento de 50.000 dormentes;
- 8) — Em 10-4-1940, com o sr. Ernani de Assis Figueiredo, para o fornecimento de 252.900 metros cúbicos de lenha;
- 9) — Em 14-4-1940, com o Sr. Ernani de Assis Figueiredo, para o fornecimento de 170.000 dormentes;
- 10) — Em 10-4-1940, com os Srs. J. Rabelo & Cia.,

- para o fornecimento de 6.750 metros cúbicos de lenha;
- 11) — Em 11-4-1940, com o Sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de 19.980 metros cúbicos de lenha;
 - 12) — Em 11-4-1940, com o sr. Francisco Pinto Valadares, para o fornecimento de 30.000 dormentes;
 - 13) — Em 15-4-1940, com os srs. Miguel Gontijo & Cia., para o fornecimento de 30.000 dormentes;
 - 14) — Em 29-4-1940, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de 199.800 metros cúbicos de lenha;
 - 15) — Em 15-5-1940, com o Dr. Paulo Monteiro Machado, para o fornecimento de 170.000 dormentes;
 - 16) — Em 27-6-1940, com a Companhia Telefônica Brasileira, para uso dos postes da Rêde;
 - 17) — Em 1-6-1940, renovação de contrato com o Sr. Antônio Pinto Martins, como locador o Estado de Minas Gerais, representado no ato pelo Eng. Dermeval José Pimenta, Diretor da Rêde Mineira de Viação, devidamente autorizado pelo Sr. Governador do Estado, e como locatário o referido Sr. Antônio Pinto Martins;
 - 18) — Em 20-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 140.000 dormentes;
 - 19) — Em 20-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 30.000 dormentes;
 - 20) — Em 21-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 102.200 metros cúbicos de lenha;
 - 21) — Em 21-6-1940, com o Sr. Dercílio Rodrigues Dias, para o fornecimento de 5.600 metros cúbicos de lenha;

- 22) — Em 6-7-1940, com o Sr. Antônio Adriano da Silva, para o arrendamento de um cômodo destinado à instalação de um bar na estação de Três Corações;
- 23) — Em 28-8-1940, com as Usinas Junqueira, para o transporte mínimo de 50.000 sacos de açúcar cristal bruto;
- 24) — Em 24-9-1940, com a “The Caloric Company”, para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio.
- 25) — Em 25-9-1940, com o Eng. Arésio Lopes Cançado, para o fornecimento de 15.000 dormentes;
- 26) — Em 30-9-1940, com a Companhia Usinas Nacionais, para o transporte mínimo de 72.000 sacos de açúcar bruto;
- 27) — Em 1-10-1940, com a S. A. Leon Israel & Cia., para o transporte de 50.000 sacas de café;
- 28) — Em 5-10-1940, o termo de transferência do contrato firmado com o Sr. Francisco Faleiro, arrendatário de um cômodo na estação de S. João del-Rei, onde funciona um “restaurante e bar”, para o Sr. Amado José Vieira;
- 29) — Em 7-10-1940, o termo de aditamento ao ajuste firmado pelo Sr. Vitorino Jardim, concessionário do restaurante de Azurita;
- 30) — Em 9-10-1940, com a “Atlantic Refining Company of Brasil”, para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio;
- 31) — Em 24-10-1940, com a Sociedade Anônima Ma-

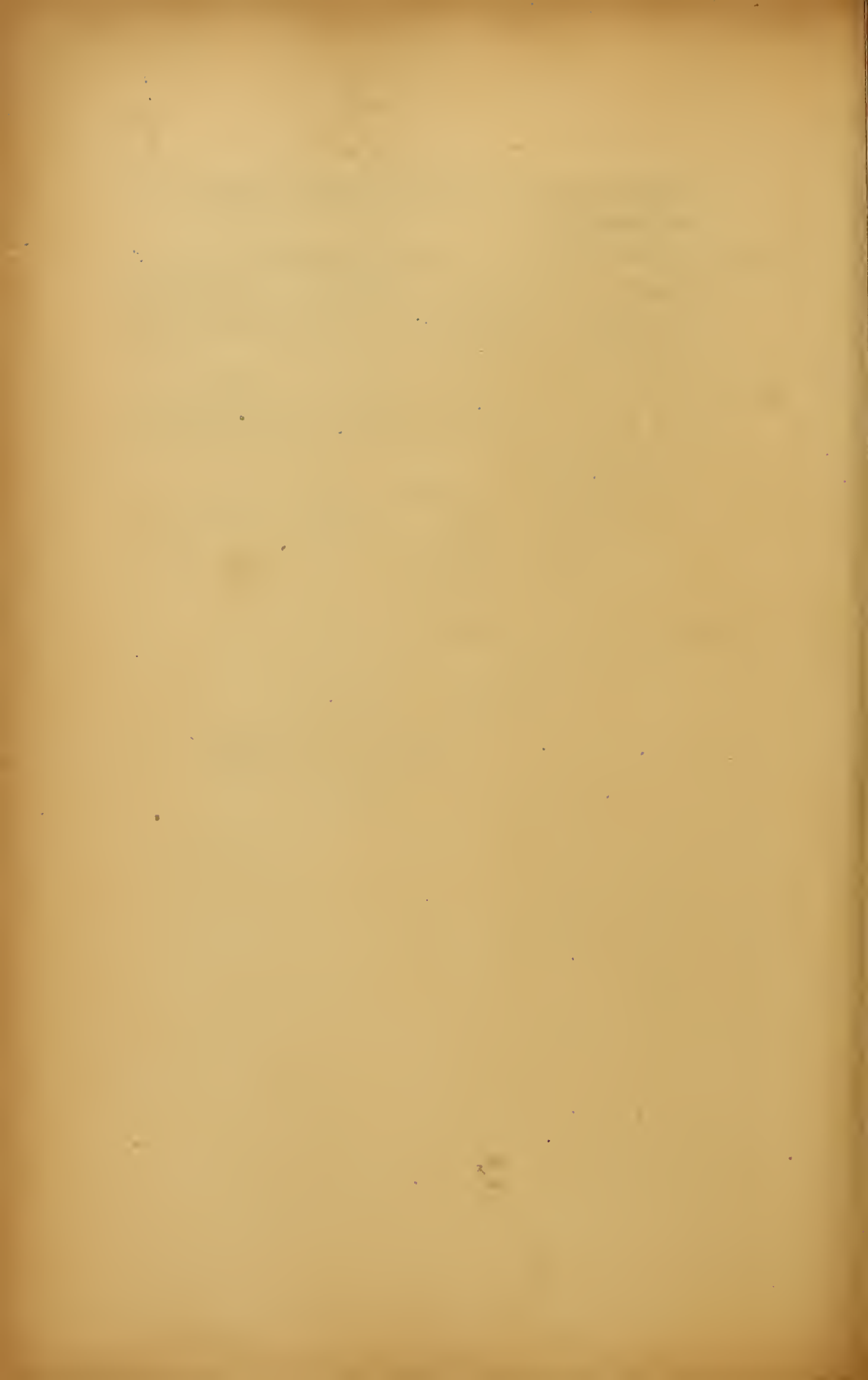
galhães, para o transporte mínimo de 45.000 sacos de açúcar bruto;

- 32) — Em 5-11-1940, com a "Standard Oil Comp. of Brasil", para efetuar por quinzena o pagamento dos fretes correspondentes ao transporte dos produtos do seu comércio;
- 33) — Em 30-11-1940, com a Prefeitura de Dôres do Indaiá, para o transporte mínimo de 50 pranchas de areia comum;
- 34) — Em 7-12-1940, com o Eng. Augusto T. de Azevedo Antunes, para o transporte mínimo de 40.000 toneladas métricas de minério de ferro.

Belo Horizonte, 15 de Fevereiro de 1941.

Atenciosas saudações

JOSE' PINTO DA SILVA
Secretário



Serviço Jurídico

SR. DIRETOR

Tenho a satisfação de apresentar-vos, em resumo, o relato do que fez o Serviço Jurídico da Estrada, durante o ano de 1940:

I

A repartição continuou funcionando no Edifício Chagas Dória, instalada a principio no 4.º e, posteriormente, até o fim do ano, no 5.º andar.

II

Não houve, durante o ano, modificação no quadro do pessoal, continuando o funcionamento normal dos serviços com os seguintes advogados:

Dr. Silvio Marinho — Chefe.

Dr. Nelson Luiz Lage Mascarenhas — Advogado no Rio.

Dr. Alvaro Sancho Loureiro, que serviu apenas alguns meses.

Dr. João Luiz de Carvalho, aux. adm. de 1.ª, funcionando como advogado.

III

Os serviços desempenhados por esta repartição, no

ano de 1940, podem ser resumidos nos seguintes dados numéricos:

1) *Pareceres jurídicos:*

a) Emitidos pela Chefia - - - - -	30
b) Idem pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas - - -	92
c) Idem pelo Dr. João Luiz de Carvalho - - - - -	93
d) Idem pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro - - - - -	4

2) *Minutas de contratos:*

a) Organizadas pela Chefia - - - - -	0
b) Idem pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas - - -	2
c) Idem pelo Dr. João Luiz de Carvalho - - - - -	4
d) Idem pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro - - - - -	0

3) *Viagens em serviço:*

a) Pelo Chefe - - - - -	3
b) Pelo Dr. Nelson L. L. Mascarenhas - - - - -	0
c) Pelo Dr. Alvaro Sancho Loureiro - - - - -	2
d) Pelo Dr. João Luiz de Carvalho - - - - -	4

I V

O Chefe dos Serviços, além dos pareceres que diretamente emitiu, visou e censurou quase todos os pareceres dados pelos seus auxiliares. O Dr. Nelson L. L. Mascarenhas continuou representando a Estrada junto ao Conselho Nacional do Trabalho.

V

O serviço de acidente do trabalho, graças ao louvável desejo vosso de vê-lo normalizado, tomou notável impulso, sendo movimentada, para solução final, a quase totalidade dos processos dessa natureza, que aqui se achavam.

VI

Foram expedidos, em 1940, 34 ofícios e registrados no Protocolo da repartição — 342 processos.

São êstes os principais fatos ocorridos no ano próximo findo que levo ao vosso conhecimento pelo presente relatório.

Belo Horizonte, 24 de abril de 1941.

Saudações

SILVIO MARINHO
Chefe do Serviço Jurídico



Serviço Sanitário

SR. DIRETOR

Passo às vossas mãos o quadro junto, do movimento do Serviço Sanitário, relativo ao ano de 1940.

Continuaram como auxiliares eficientes desta Chefia os meus distintos colegas Drs. Guilherme Halfeld e Adolfo Portela.

Belo Horizonte, 6 de abril de 1941.

Saudações

ALFREDO LIMA
Chefe do Serviço Sanitário

QUADRO DEMONSTRATIVO DE ATIVIDADES
DO SERVIÇO SANITARIO DA R.M.V.

Inspecções de saúde:

	Primeira Inspecção	Re-inspecção	Total
Janeiro - - - - -	90	35	125
Fevereiro - - -	94	39	133
Março - - - - -	74	42	116
Abril - - - - -	136	65	201
Maió - - - - -	78	66	144
Junho - - - - -	71	45	116
Julho - - - - -	78	67	145
Agosto - - - - -	59	75	134
Setembro - - - -	54	60	114
Outubro - - - - -	52	63	115
Novembro - - -	89	80	169
Dezembro - - -	81	65	146
	—	—	—
	956	702	1.658

Resultado de inspecções de saúde:

	Aptos	C. peq. capacidade	Em observação	Incapazes	Atestados de licença
Janeiro - - - -	79	5	1	21	19
Fevereiro - - -	83	5	2	20	23
Março - - - - -	67	4	2	25	18
Abril - - - - -	121	6	4	40	30
Maió - - - - -	80	5	1	19	39
Junho - - - - -	77	4	1	14	20
Julho - - - - -	89	4	2	10	40
Agosto - - - -	75	7	2	15	39
Setembro - - -	65	7	2	20	24
Outubro - - -	48	7	4	22	34
Novembro - -	100	7	1	30	31
Dezembro - - -	95	2	4	12	33
	—	—	—	—	—
	971	63	26	248	350

Candidatos a emprego:

	Nº de examinados	Julgados incapazes
Janeiro - - - - -	88	17
Fevereiro - - - - -	92	18
Março - - - - -	73	18
Abril - - - - -	131	32
Maió - - - - -	70	13
Junho - - - - -	68	11
Julho - - - - -	75	6
Agosto - - - - -	58	9
Setembro - - - - -	51	14
Outubro - - - - -	48	16
Novembro - - - - -	83	20
Dezembro - - - - -	76	8
	—	—
	-----	-----
	913	182

Representação da Rêde no Rio

Os serviços da Representação da Rêde no Rio de Janeiro correram normalmente, durante o ano de 1940.

A' frente dos mesmos continuou o Engenheiro Silvio Alvares da Silva, secretariado pelo oficial de 1.^a classe Otávio Bertrand de Macêdo Fernandes.

A Representação efetuou, durante o exercício, os seguintes recebimentos:

Saldo das contas em tráfego mutuo - -	1.373:345\$500
Venda de cadernetas quilométricas - -	51:400\$000
Contas de ajustes de fretes - - - - -	1.166:596\$600
Recebimentos diversos - - - - -	2.518:499\$000
	<hr/>
SOMA - - - - -	5.109:841\$100

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

SR. DIRETOR.

Em obediência ao Regulamento, tenho a honra de vos apresentar o Relatório dos principais serviços executados por êste Departamento, em 1940.

Durante o ano de 1940, serviram como: Chefe do Departamento — o Eng.º José Brêtas Bhering; Ajudante do Movimento — o Eng.º Lauro Paulo de Oliveira; Ajudante da Tração — Eng.º Silvio Magalhães Lustosa; Ajudante da Linha — Eng.º Waldemar Baêta Neves; Encarregado Geral do Movimento — o Sr. José Lazaro Zeringotha; Encarregado Geral do Telégrafo — o Sr. Manoel Lourenço da Costa; Encarregado Geral da Fiscalização — Sr. Carlos Alves Filgueiras; Chefe do Escritório Central do Departamento — o Sr. Alberto Rios; Chefe da 1.ª Divisão — Eng.º Armando Gouvêa; Inspetor da Tração e Estações da 1.ª Divisão — Eng.º Pedro de Magalhães Filho; Inspetor da Linha da 1.ª Divisão — o Eng.º Osvaldo de Barros; Encarregado do Movimento da 1.ª Divisão — o Sr. Modesto de Oliveira; Chefe do Escritório da 1.ª Divisão — o Sr. João Bento Alves; Chefe da 2.ª Divisão — o Eng.º Lucas Lopes; Inspetor da Tração e Estações da 2.ª Divisão — o Eng.º Lauro Melo Silva; Inspetor da Linha da 2.ª Divisão — o Eng.º Archimédes Manso Monteiro Bastos; Encarregado do Movimento da 2.ª Divisão —

o Sr. Hildebrando José Rodrigues; Chefe do Escritório da 2.^a Divisão — o Sr. Oscar de Paula Duarte; Chefe da 3.^a Divisão — o Eng.^o Lincoln Moreira dos Santos Pena; Inspetor da Tração e Estações da 3.^a Divisão — Eng.^o Augusto de Moraes Brito Conde; Inspetor da Linha da 3.^a Divisão — Eng.^o Antônio Olinto Alves; Encarregado do Movimento da 3.^a Divisão — Sr. Antônio Musa; Chefe do Escritório da 3.^a Divisão — Sr. Geraldo da Silveira Mendes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Pelo Escritório Central dêste Departamento foram expedidos, durante o ano de 1940, 20.390 ofícios; e foram, no mesmo período, registrados 27.328 processos.

MOVIMENTO

Veranistas — Em 1940, foi de 36.725 o número de aquistas destinados às nossas estações de cura. Em 1939, êsse número atingiu a 32.659, havendo, pois, um acréscimo de 4.066 (quadro n.^o TP-1).

O transporte de aquistas correu normalmente, embora fossem registradas algumas reclamações sôbre atraso, quase sempre procedentes da Central do Brasil.

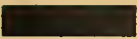
O confôrto oferecido foi maior do que nos anos anteriores, graças aos melhoramentos introduzidos nos carros pelo Departamento da Locomoção.

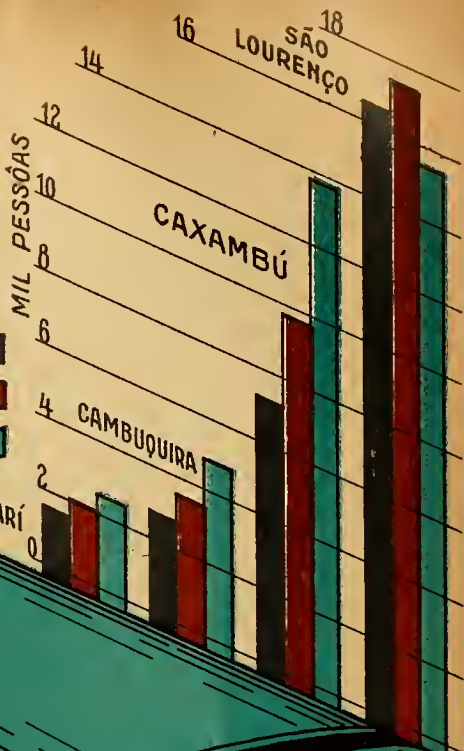
Romeiros — O movimento de romeiros, em 1940, superou ao de 1939, em 7.247.

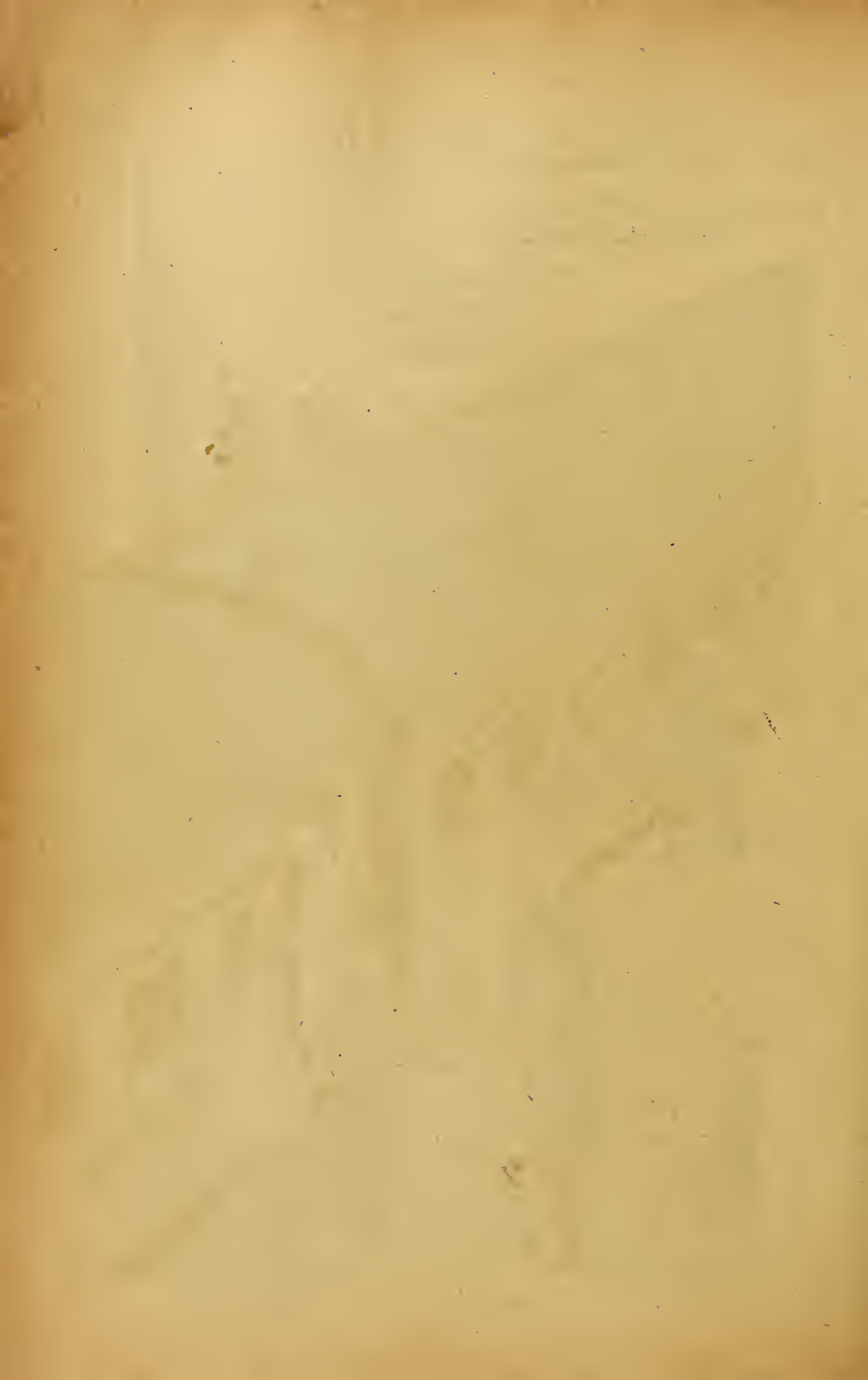
Em 1940, atingiu a 18.430 e em 1939, 11.283 romeiros (quadro n.^o TP-2).

Água Mineral — Durante o ano de 1940, foram transportadas 206.139 caixas de água mineral, contra 284.980

Movimento de Veranistas de 1938 - 1940

1938 
 1939 
 1940 





em 1939, verificando-se uma diminuição de 78.841 caixas. Motivou êsse decréscimo o aumento de frete da Central do Brasil, que favoreceu a concorrência de caminhões pela rodovia Areias-Caxambú, recentemente inaugurada (quadro n.º TP-3).

Bovinos — Em 1940, foram transportados 80.940 bovinos e, em 1939, 77.885, havendo um acréscimo de 3.055 cabeças (quadro n.º TP-4).

O novo tipo de veículo estudado e construído pelo Departamento da Locomoção, com a capacidade para 25 bovinos, tornou êste transporte mais rápido e econômico.

Suínos — Foram transportados 80.080 suínos em 1940 e 86.248 em 1939, verificando-se a redução de ... 6.168 suínos (quadro n.º TP-4).

Cimento de Itaú — A Rêde Mineira de Viação, em 1939, firmou com a Companhia Cimento Portland Itaú um contrato para o transporte mínimo de 36.000 toneladas de cimento de sua fabricação, no prazo de seis anos.

E de tal modo esta Estrada tem conduzido o ajuste, que nos dois anos de sua vigência já transportou cêrca de 80% do que tinha obrigação de transportar em seis anos.

Com efeito, em 1939 transportamos 329 e em 1940 844 vagões, num total de 1.173.

Considerando-se que cada vagão dos que se acham nesse serviço, por fôrça do mesmo contráto, comporta 24 toneladas de cimento, conclue-se que já transportamos, até 31 de Dezembro de 1940, 28.152 toneladas.

Café — Safra 40/41 — Início 1-8-40, término, 31-3-41. Café despachado durante a safra — 1.346.876 sacas, destinadas a Santos, Maritima, Angra dos Reis e D. N. C. (quadro n.º TP-5). No dia 5-4-1941, concluiu-se o transporte do café da safra 40/41.

Durante o ano de 1940, o movimento de café foi de

1.150.979 sacas e de 1.012.507, em 1939, registrando-se o acréscimo de 138.472 sacas.

O transporte de café e de mercadorias em geral foi grandemente beneficiado pelo aumento da capacidade dos vagões existentes, pela construção de novos e pela rapidez e eficiência da reparação e reconstrução dos veículos avariados. A situação premente dos transportes na Rêde exigia a aquisição imediata de fechados, medida que as condições financeiras da Estrada não permitiam. O Departamento da Locomoção, atendendo a essas circunstâncias, não só construiu novos vagões, como projetou e vem executando o aumento de capacidade dos existentes. De 1938 até 31-12-1940, êsse aumento de capacidade, inclusive os novos vagões, já atingia 2.821 unidades, ou sejam 141 vagões de 20 toneladas.

Acidentes — Em 1940, verificaram-se 1.018 acidentes de trens, inclusive 13 fracionamentos; em 1939, 1.287 e, em 1938, 1931 (quadro n.º TP-6).

Em consequência de acidentes ocorridos em 1940, faleceram 9 pessoas e 126 sofreram ferimentos; em 1939 faleceram 9 e 68 sofreram ferimentos.

Baldeação nos entroncamentos — O movimento de baldeação nas Estações de entroncamento, consta do quadro n.º TP-7.

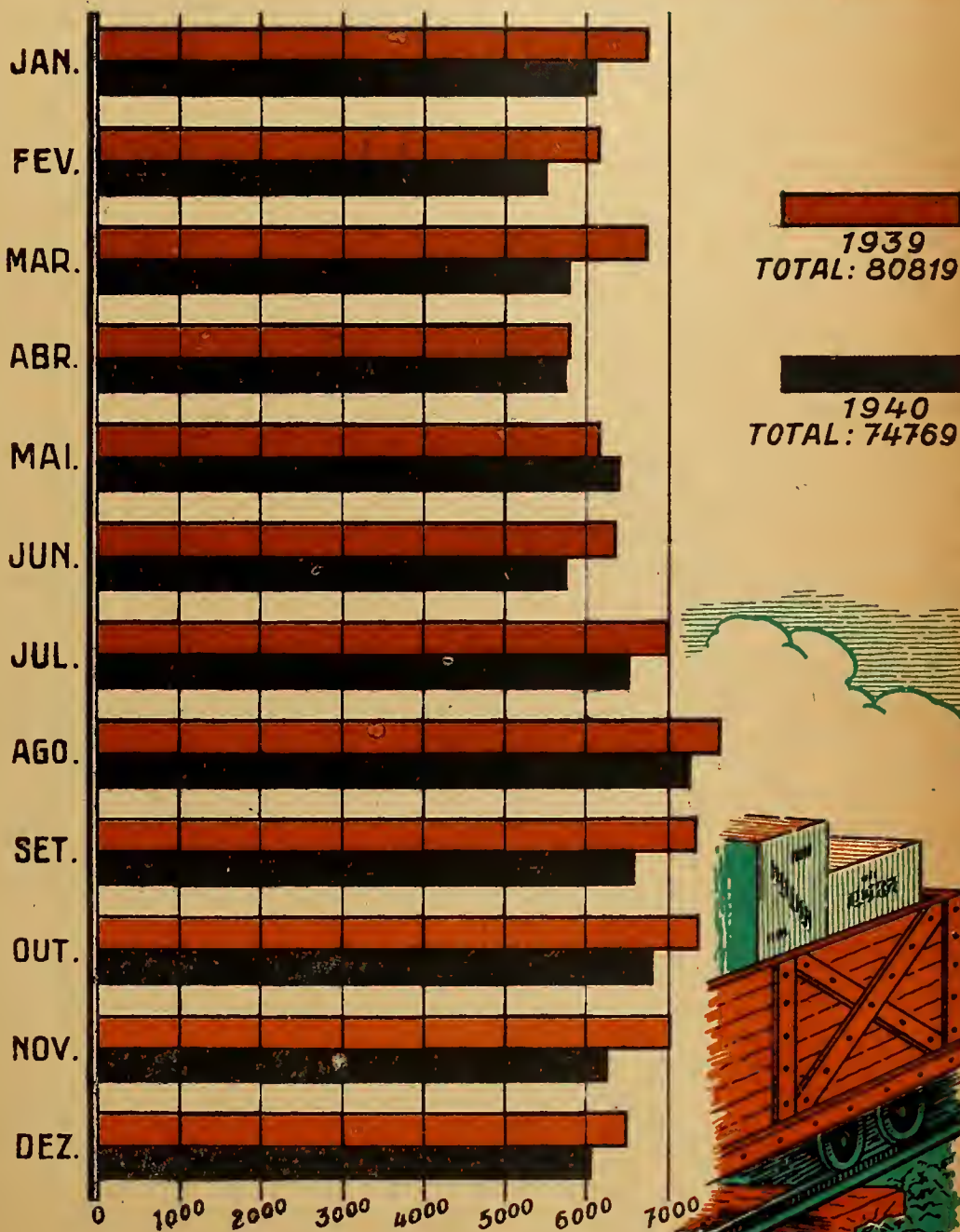
Intercâmbio de veículos — Consta do quadro n.º TP-8.

Veículos carregados — Quadro n.º TP-9.

Circulação de trens — Funcionaram com regularidade os serviços relativos à circulação de trens. Melhoraram sensivelmente os transportes de mercadorias, não se verificando reclamações fundamentadas sôbre atrasos de expedições.

Veículos carregados

durante o ano de 1940



TELÉGRAFO

Os serviços do Telégrafo compreendem a construção de novas linhas e conservação das existentes;

a fiscalização do telégrafo Morse, dos telefones, seletivo, da cronometria e a iluminação dos edifícios, bem como a direção da radiotelegrafia.

A reparação do material avariado é feita pelas oficinas do Departamento da Locomoção, em Divinópolis.

Incumbe ao Encarregado Geral do Telégrafo, sob a orientação do Ajudante do Movimento, a conservação das linhas e aparelhos, que é executada por intermédio dos Distritos Telegráficos — Encarregados e guarda-fios.

São os seguintes os Distritos Telegráficos:

1.^o *Distrito* — De Angra dos Reis a Lavras, exclusive, de Serranos a Passa Três e ramal de Bom Jardim — 639,033 klms. — 6 trechos de guarda-fios — Séde: Andrelândia — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 2.^a classe — Sr. Estanislau Fonseca.

2.^o *Distrito* — De Lavras a Garças, exclusive; de Sítio a Divinópolis exclusive; Ramais de Barbacena, Aguas Santas, Ribeirão Vermelho, Cláudio e Itapeçerica — ... 692,240 klms. — 7 trechos de guarda-fios — Séde: Lavras — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 4.^a classe — Sr. Antônio Batista Sampaio.

3.^o *Distrito* — De Garças a Monte Carmelo e Ramal de Uberaba — 663,596 klms. — 7 trechos de guarda-fios — Séde: Ibiá — Encarregado — Auxiliar-Administrativo — Alberto Dias Maciel.

4.^o *Distrito* — De Cruzeiro a Sapucaí; de Soledade a Serranos, exclusive, e Ramais de Delfim Moreira e Paraisópolis — 671,110 klms. — 5 trechos de guarda-fios — Séde: Soledade — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 5.^a classe — Sr. Pedro Quintanilha.

5.º *Distrito* — De Soledade a Tuiutí, Ramais de Campanha, São Gonçalo do Sapucaí, Lavras, Três Pontas e Machado — 417,746 klms. — 6 trechos de guarda-fios — Séde: Três Corações — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 5.ª classe — Sr. Waldemar Vale.

6.º *Distrito* — De Garças a Belo Horizonte, de Divinópolis a Barra do Paraopeba; Ramais de Paracatú, Pitanguí e Contagem — 808,958 klms. — 9 trechos de guarda-fios — Séde: Divinópolis — Encarregado — Auxiliar Administrativo de 6.ª classe — Sr. José Alves Pimenta.

RADIOGRAMAS E TELEGRAMAS

Em 1940, foram recebidos 218.801 radiogramas, com 5.411.558 palavras, e transmitidos 224.378, com 5.858.365 palavras (quadro n.º TP-10).

Telegramas em serviço — Recebidos 1.760.272, com 40.861.717 palavras. Transmitidos 1.297.366, com ... 21.089.945 palavras (quadro n.º TP-11).

Telegramas particulares — Recebidos 106.874, com 1.580.017 palavras. Transmitidos 91.940, com 1.446.455 palavras (quadro n.º TP-11).

Interrupção telegráfica em 1940 — Verificaram-se:

- 194 com menos de 6 horas;
- 109 com mais de 6 horas e menos de 12 horas;
- 116 com mais de 12 horas e menos de 24 horas;
- 31 com mais de 24 horas.

O desenvolvimento das linhas telegráficas e existência de aparelhos figuram no quadro n.º TP-12.

A rêde telegráfica, na parte que diz respeito à conservação, recebeu os melhoramentos exigidos; e a normalidade das comunicações, durante o ano de 1940, constitue o melhor índice da dedicação do pessoal empregado nesse serviço.


Movimento do serviço radiotelegráfico e radiotelefônico

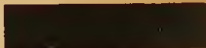
nos últimos 3 anos

*das estações
transmissoras
construídas
pela
Rêde Mineira
de Viação*



1940 
Recebidos 218.801
Transmitidos 224.378

1939 
Recebidos 195.510
Transmitidos 124.034

1938 
Recebidos 101.090
Transmitidos 118.740

Unidade: radiogramas

FISCALIZAÇÃO

A Fiscalização foi exercida como determinam o Decreto n.º 132 e as Instruções para êsse fim expedidas — I.F.S.

Trabalhos principais dos Fiscais em 1940:

Trens fiscalizados - - - - -	8.814
Estações examinadas - - - - -	208
Processos apurados - - - - -	1.451
Passagens apresentadas a pagar - -	22.045
na importância de 36:235\$600.	
Volumes a pagar - - - - -	6.404
cujos fretes importaram em - - - -	
6:749\$700.	
Ocorrências expedidas - - - - -	6.885

TRAÇÃO

Os serviços de Tração correram normalmente durante o ano de 1940.

Combustível — Durante o ultimo exercício (1940), houve um consumo de 10.101 toneladas de carvão estrangeiro, 3.226 toneladas de carvão nacional e 726.334 metros cúbicos de lenha. O custo desse combustível foi de 9.509:571\$498, ou 15% da despesa total da Estrada. E' necessário que sejam adotadas providências para reduzir êsse custo. A primeira, como já tem sido debatida, é a eliminação da queima de carvão. Sómente a parcela de carvão consumido monta a 3.156:328\$000. Substituída pela lenha, custaria apenas 1.052:841\$402. Haveria, portanto, uma economia de 2.103:486\$598.

Convém resolver o problema do recebimento de lenha, tornando mais flexível o sistema de estabelecimento dos preços, nas várias zonas servidas pela Estrada.

O preço da lenha está sujeito às oscilações das estações do ano e, por conseguinte, deverão ser organizadas

tabelas flexíveis e que atendam a essas circunstâncias.

E' fato de observação que os anos de crise de lenha para a Estrada coincidem com as épocas de melhores safras. O fenômeno é explicavel, pois o corte da lenha é feito mais como aproveitamento de braços que ficam livres da lavoura que como comércio organizado. Assim sendo, é natural que a rigidez dos preços só pode ser prejudicial aos interesses da Estrada. Deixa-se de comprar lenha porque os preços tabelados não interessam aos fornecedores e compra-se, em seu lugar, o carvão, cujo valor, economicamente, é cinco vezes maior. Por outro lado, ficaria a Estrada com liberdade de reduzir os preços em certas ocasiões oportunas.

Estas providências são, todavia, provisórias.

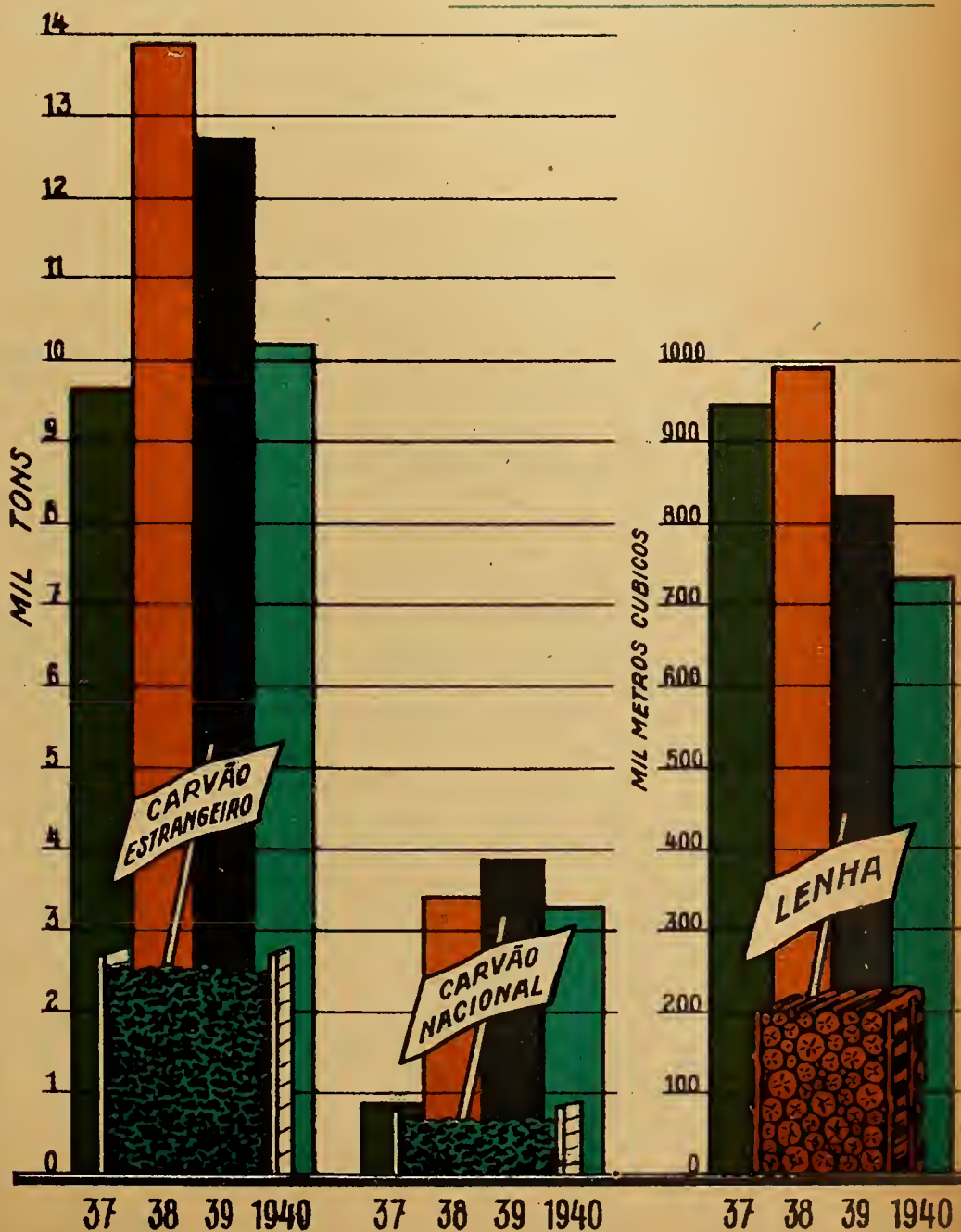
Os cortes que vêm sofrendo as matas continuamente vão encarecendo o preço da lenha, pelo aumento de custo do transporte para a margem de nossas linhas.

Torna-se, portanto, urgente o estabelecimento de Hortos Florestais, não só com o intuito de reflorestar e acumular reservas de combustível para um futuro próximo, como, também, para nos fornecerem lenha em quantidade suficiente e servir como reguladores no mercado desses combustíveis. Nos anos de crise teríamos a garantia dos nossos hortos e, nos anos de abundância, eles seriam poupados para os anos seguintes.

Providência inadiável é, também, o contrôle técnico do serviço de tração. Já se tem feito progresso notavel nesse terreno, mas ainda há muito a fazer. A publicação do "Quadro de Tração", estabelecido em bases inteiramente novas, foi um passo à frente. Entretanto, torna-se necessário aumentar ainda as lotações atribuidas a alguns tipos, que, com pequenas modificações, de ordem construtiva, podem ter um rendimento aumentado sensivelmente. Note-se que as locomotivas a vapor mais re-

Consumo *de* Combustível

nos últimos 4 anos





centes que possuímos estão com mais de 12 anos de serviço. Como é sabido, houve, de dez anos para cá, uma grande revolução na técnica de construção de locomotivas a vapor. Exames cuidadosos nas nossas máquinas, tem revelado que elas são portadoras da maior parte dos erros de ordem técnica constantemente cometidos nas construções anteriores ao período a que nos referimos. Não é difícil corrigir êsses erros. A palavra "rejuvenescimento" entrou para o domínio da técnica ferroviária há pouco tempo.

Rejuvenescendo as nossas máquinas antigas, elas se podem tornar muito mais eficientes, trazendo uma grande economia aos nossos serviços. Para isto, é necessário, todavia, o aparelhamento de material de contrôle e, principalmente, de um auxiliar técnico inteiramente dedicado ao problema. A contribuição que esta providência pôde trazer à economia de combustível é de ordem de 10 a 20%.

LUBRIFICAÇÃO

No ano de 1940, entrou em pleno e geral funcionamento a lubrificação de frisos das locomotivas. Os resultados estatísticos dessa prática só terão valôr dentro de 2 ou 3 anos. Por enquanto, podemos avaliar uma redução de 70% no desgaste dos frisos, não só das locomotivas como dos vagões e carros.

Algumas locomotivas que, em um ano, correram ... 60.000 klms. com frisos lubrificados, foram recolhidas a reparos e só foi necessário um passo de três milímetros para retificar o perfil dos aros. Antes da lubrificação, a situação era a seguinte:

20.000 kms. — Inversão de Rodas.

40.000 " — Torneio de aros (passo de 16mm).

A mesma diminuição de desgastes verificou-se nos carros e vagões. Por exemplo, os carros de bagagem e res-

taurantes, que só viajam em um sentido, invertiam, periódicamente, as rodas. Hoje, recolhem-se de ano em ano a reparos, sendo necessário, apenas, um pequeno torneio para retificar-lhes o perfil.

A economia no desgaste de trilho ainda não foi apurada, mas a observação direta na Serra da Mantiqueira afirma que houve uma diminuição muito grande.

Os serviços de lubrificação de cilindros e válvulas e demais partes das locomotivas correram sem maiores novidades. Uma ou outra vez apereceu uma pequena irregularidade, que, entretanto, era localizada e normalizada. O consumo de lubrificação para êsse fim é um pouco elevado, mas sua tendência para diminuir é acentuada, e disto dão conta os quadros estatísticos anexos.

Houve, também, uma grande melhoria no serviço de lubrificação de mancais de carros e vagões.

Atingimos o coeficiente de um mancal quente por . . 500.000 kms., o que é considerado ótimo. Entretanto, êsse percurso poderá ainda ser duplicado, pois todas as causas de aquecimento de mancais teem sido localizadas e providências estão sendo tomadas para eliminá-las. Veículos lubrificados — quadro n.º TP-14. Mancais quentes — quadro n.º TP-15. Material empregado pelos postos de conserva — quadro n.º TP-16.

Iluminação de carros de passageiros — O número de irregularidades nesse serviço foi ainda grande, mas bem menor que nos anos anteriores. Os casos de falta de luz eram anteriormente tão frequentes que já eram considerados normais. Isto foi devido ao abandono completo dos aparelhamentos dos carros e a falta de fiscalização e orientação técnica. O Departamento da Locomoção tem feito as reparações e construções de novas baterias e foram expedidas instruções técnicas rigorosas para a conservação das instalações. A situação estará inteiramente nor-

malizada até dezembro de 1941, pois até lá serão colocadas novas baterias nos carros que ainda têm material estragado.

Os dados estatísticos anexos dão conta dos percursos e consumos específicos nos serviços da tração (quadros números TP- 17, 18, 19, 20, 21 e 22).

Exerceram as funções de Chefe de Depósito em 1940 os seguintes Auxiliares Administrativos:

Sr. Pedro Vieira	1.º	Depósito B. Mansa
Sr. Miguel Rodrigues Pato	2.º	" R. Vermelho
Sr. José Marcelino Barbosa	3.º	" Ibiá
Sr. Geraldo Dinelli	4.º	" Barra do Pirai
Srs. Manuel Martins e Belmiro Loureiro	5.º	" Passa Quatro
Sr. Antônio Panisse	6.º	" Soledade
Sr. Henrique Virla	7.º	" Itajubá
Sr. Abraão Loureiro Pinto	8.º	" Três Corações
Srs. Silvério Moreira Junior e Manuel Martins	9.º	" S. João del Rei
Sr. Xisto Loureiro	10.º	" Divinópolis

LINHA

Pelo Regulamento, compete ao Ajudante da Linha:

- a) — estudar as medidas necessárias para a coordenação e uniformização dos serviços nas Divisões;
- b) — orientar os trabalhos das Divisões, referentes à linha, fiscalizando a racionalização do trabalho, sua distribuição pelas Divisões, Residências, Secções e Turmas, bem como a dis-

- tribuição e emprêgo do material; e auxiliar o estudo de sua padronização e uniformização;
- c) — inspecionar os serviços de conservação da linha e edifícios;
- d) — organizar o relatório mensal e anual, fazendo comparação e crítica dos resultados conseguidos.

Como é do vosso conhecimento, essas atribuições definidas pelo Decreto n. 132, de 23-9-1938, por vários motivos, não foram ainda observadas. Há necessidade de serem expedidas instruções detalhadas sôbre a racionalização dos trabalhos nas turmas, para melhor aproveitamento do pessoal e material, estabelecendo-se registros especiais dêsses trabalhos nos escritórios das Residências, Divisões e Departamento. Os estudos atinentes ao assunto dependem também do Departamento da Linha, como dispõe o artigo 45 do Regulamento.

Êsses estudos já foram iniciados pelos Srs. Chefe da 1.^a Divisão, Ajudante da Linha e Inspetor da Linha da 1.^a Divisão, com assentimento e colaboração do Sr. Chefe do Departamento da Linha.

Extensão das linhas em 31-12-940:

Bitola de 1,00 - - - - -	3.143,342 Km
Bitola de 0,76 - - - - -	729,109 "
Bitola mixta (1,00 e 0,76) - -	18,767 "
Extensão total - - - - -	3.891,218 "

Distribuição das Residências:

1.^a Residência — De Angra dos Reis a Rutilo — 202 quilômetros — 3 Secções — 27 turmas — Séde: Barra Mansa — Engenheiro Residente — Sr. Rainulfo Schetino.

2.^a Residência — De Rutilo a Ribeirão Vermelho — 199 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Lavras — Engenheiro Residente — Sr. Osvaldo de Sélos Rocha.

3.^a Residência — De Ribeirão Vermelho a Garças — 201 quilômetros — 3 Secções — 26 turmas — Séde: Formiga — Engenheiro Residente — Sr. Luiz Barbosa Martins Torres.

4.^a Residência — De Garças a Catiára — 232,404 quilômetros — 3 Secções — 30 turmas — Séde: Ibiá — Engenheiro Residente — Pio Porto de Menezes.

5.^a Residência — De Catiára a Monte Carmelo — 248 quilômetros — 2 Secções — 20 turmas — Séde: Monte Carmelo — Engenheiro Residente — Sr. Francisco Botelho Martins Vieira.

6.^a Residência — De Bueno Brandão a Barra do Pirai — Ramais de Passa Três e Bom Jardim — 247,877 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Barra do Pirai — Engenheiro Residente — Aurélio Pires Junior.

7.^a Residência — De Cruzeiro a Raul Chaves — de Soledade a Bueno Brandão — de Soledade a Itajubá — 270 quilômetros — 3 Secções — 30 turmas — Séde: Passa Quatro — Engenheiro Residente — Fortunato Ezague.

8.^a Residência — De Itajubá a Sapucaí — Ramais de Paraisópolis e Delfim Moreira — 276,429 quilômetros — 3 Secções — 29 turmas — Séde: Itajubá — Engenheiro Residente — Sr. José de Assis Fonseca.

9.^a Residência — De Raul Chaves a Flóra — Ramais de Lavras, Campanha e São Gonçalo do Sapucaí — ... 291,980 quilômetros — 3 Secções — 31 turmas — Séde: Três Corações — Engenheiro Residente — Fernando Levenhagem de Melo.

10.^a Residência — Flóra a Tuiuti — Ramais de Três Pontas e Machado — 248,775 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Varginha — Engenheiro Residente — Sr. José Albuquerque de Figueirêdo.

11.^a Residência — De Sitio a Aureliano Mourão — Ra-

mais de Ribeirão Vermelho, Barbacena, e Aguas Santas — 267,305 quilômetros — 3 Secções — 34 turmas — Séde: São João del Rei — Engenheiro Residente — Alberto Fernandes Torres.

12.^a Residência — Aureliano Mourão a Divinópolis — de Divinópolis a Henrique Galvão — Ramais de Itapecerica e Cláudio — 219,189 quilômetros — 3 Secções — 27 turmas — Séde: Oliveira — Engenheiro Residente — Sr. Otávio dos Reis Gordilho.

13.^a Residência — De Henrique Galvão a Barra do Paraopeba e Ramal de Pitanguí — 246,234 quilômetros — 3 Secções — 25 turmas — Séde: Pitanguí — Engenheiro Residente — Sr. Antônio Alexandre de Nogueira Mendes.

14.^a Residência — De Garças a Belo Horizonte e Ramal de Contagem — 302,078 quilômetros — 4 Secções — 41 turmas — Séde: Itaúna — Engenheiro Residente — Sr. Aristilo Cicero de Carvalho.

15.^a Residência — De Azurita a Barra do Funchal 254,894 quilômetros — 3 Secções — 26 turmas — Séde: Pará — Engenheiro Residente — Sir Palhano Cadaval.

16.^a Residência — de São Pedro a Uberaba — 273,010 quilômetros — 3 Secções — 34 turmas — Séde: Araxá — Engenheiro Residente — Sr. Jorge Boucherville Filho.

DORMENTES

Em 1940, foram recebidos 548.541 dormentes e empregados 659.481, passando para o ano de 1941 o saldo de 24.737 (quadros TP-23, 24 e 25).

Aplicação de dormentes no período de 1935 a 1940:

Ano	Quantidade	Importância	Preço médio
1935	580.737	2.755.564.579	4.744
1936	482.398	2.296.999.837	4.761
1937	528.603	2.491.357.300	4.713
1938	633.961	3.486.300.600	5.499
1939	724.389	4.160.714.800	5.743
1940	650.757	3.630.018.700	5.578
Total	3.600.845	18.820.955.816	5.173

TRILHOS

Os trilhos de 17 Kgs. da bitola de 0,76, com mais de 50 anos de uso, não oferecem segurança à circulação dos trens. São frequentes as fraturas de trilhos, que deixam de ser substituídos por falta de novos.

Essa situação, já por si precária na bitola de 0,76, vem-se agravando ultimamente, em consequência da escassez de dormentes dessa bitola. E' imprescindível a aquisição dos trilhos e acessórios a que se refere o vosso relatório de 1939, página 21.

Adquiridos novos trilhos, para bitola de 1,00, os velhos retirados atenderão aos trechos mais críticos da bitola 0,76.

Belo Horizonte, 1.º de setembro de 1941.

A. GOUVÊA

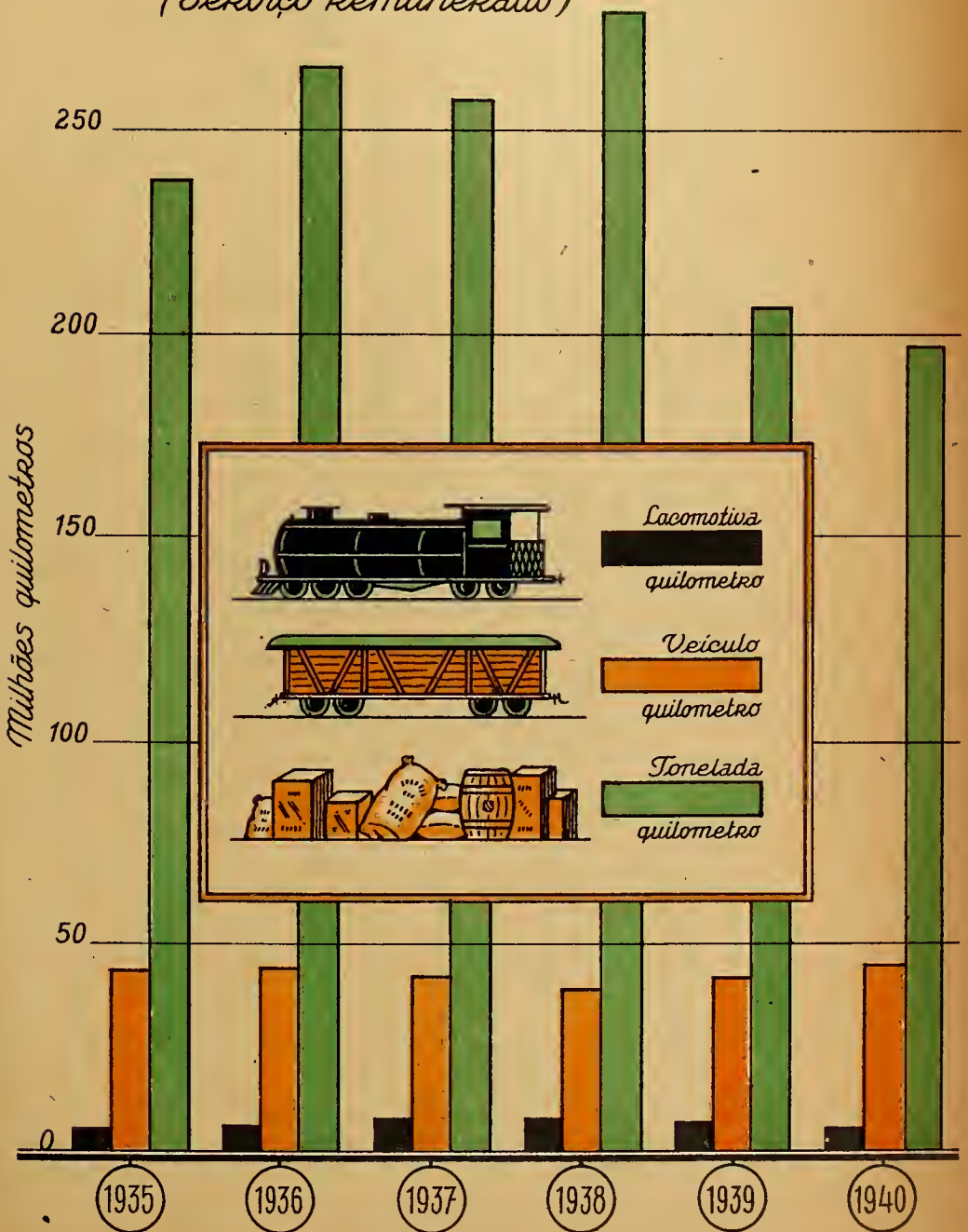
Chefe do Departamento de Transportes

Gráfico Comparativo

das principais unidades

de tráfego de 1935 a 1940

(Serviço remunerado)



REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES

MOVIMENTO DE VERANISTAS

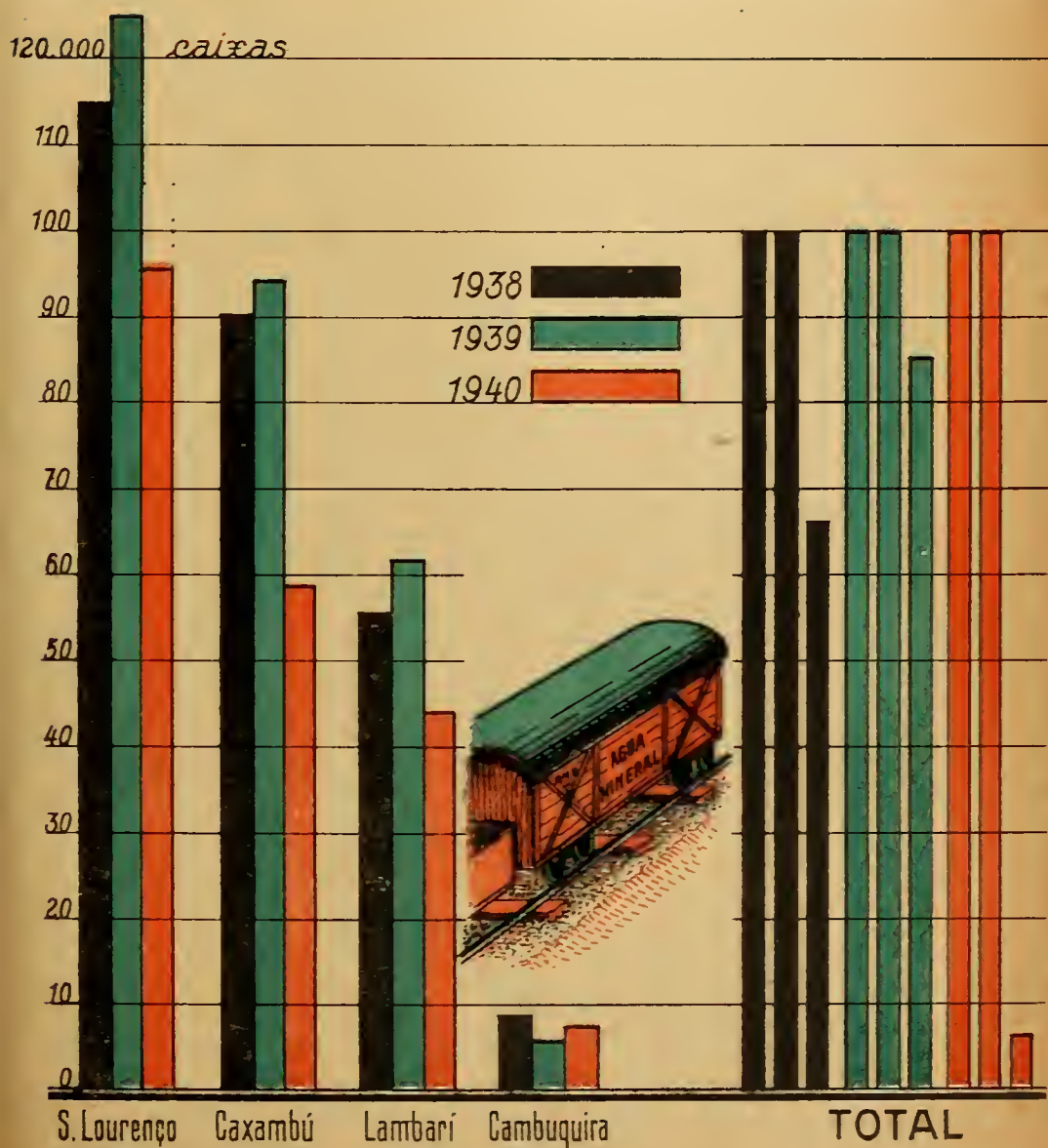
ESTAÇÕES	ANOS				TOTAL
	1937	1938	1939	1940	
Cambuquira	2.949	2.780	3.448	4.766	13.943
Caxambú	5.095	7.122	9.695	13.860	35.772
Lambari	1.401	1.674	2.009	2.595	7.679
São Lourenço	14.144	16.401	17.507	15.504	63.556
TOTAL	23.589	27.977	32.659	36.725	120.950



ROMEIROS TRANSPORTADOS DURANTE OS ANOS DE
 1938, 1939 E 1940

MESES	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 4 0
Janeiro	248	240	420
Fevereiro	—	—	—
Março	60	—	—
Abril	120	82	—
Maió	746	284	—
Junho	2.038	1.513	2.342
Julho	2.716	1.126	1.882
Agosto	1.618	1.814	1.562
Setembro	10.252	2.714	7.360
Outubro	6.464	2.507	2.664
Novembro	616	492	1.182
Dezembro	1.490	511	1.018
T O T A L . . .	26.368	11.283	18.430

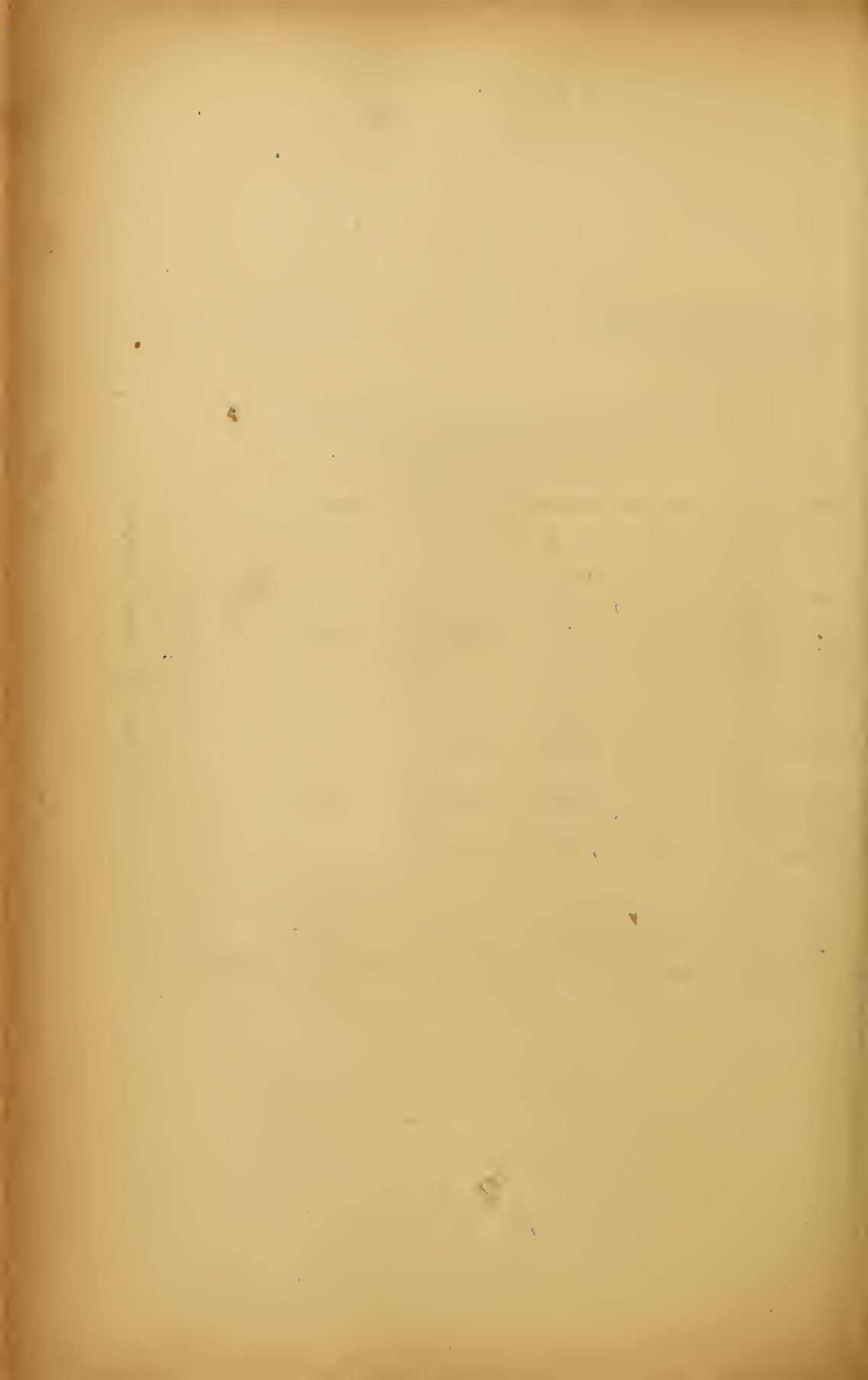
Transporte de Água Mineral nos últimos 3 anos





TRANSPORTE DE ÁGUA MINERAL
NOS ÚLTIMOS 4 ANOS

	1 9 3 7	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 4 0
S. Lourenço . .	109.164	114.199	124.849	95.528
Caxambú	86.025	90.009	93.700	59.189
Lambari	51.320	55.770	61.129	43.700
Cambuquira . .	9.680	8.531	5.302	7.722
Baependi	887	347	—	—
T O T A L . .	257.076	268.856	284.980	206.139



ANIMAIS TRANSPORTADOS EM LOTAÇÃO COMPLETA,
 NOS ANOS DE 1938, 1939 E 1940
 UNIDADE — CABEÇA

MESES	BOVINOS			SUINOS		
	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 4 0	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 4 0
Janeiro	8.600	9.070	11.791	7.651	9.678	6.934
Fevereiro	6.620	5.966	5.990	6.044	9.338	8.573
Março	4.326	1.300	2.725	5.056	8.761	7.887
Abril	3.350	791	3.697	5.677	8.877	6.711
Maió	3.278	1.070	4.226	8.145	6.453	5.144
Junho	4.778	2.545	1.232	5.804	8.169	4.965
Julho	6.572	5.704	6.195	6.329	4.867	10.843
Agosto	11.128	10.573	11.910	6.308	4.748	5.132
Setembro	15.363	11.089	12.465	5.747	6.482	4.759
Outubro	14.481	10.759	8.394	6.884	5.735	6.642
Novembro	5.863	9.644	6.040	6.639	6.747	8.035
Dezembro	12.893	9.374	6.275	7.216	6.393	4.455
T O T A L	97.252	77.885	80.940	77.500	86.248	80.080

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

MOVIMENTO DE CAFE' — SAFRA 40/41

Anos	Meses	Despachado	Carregado	Existência no armazém no último dia do mês
1940	Agosto	84.741	68.169	16.572
	Setembro	152.619	143.124	26.067
	Outubro	284.027	235.626	74.468
	Novembro	251.682	239.083	87.067
	Dezembro	224.827	193.914	117.980
1941	Janeiro	137.736	207.965	47.751
	Fevereiro	102.103	132.131	17.723
	Março	105.039	105.238	17.524
	Abril	4.102	21.626	—
	TOTAL	1.346.876	1.346.876	—

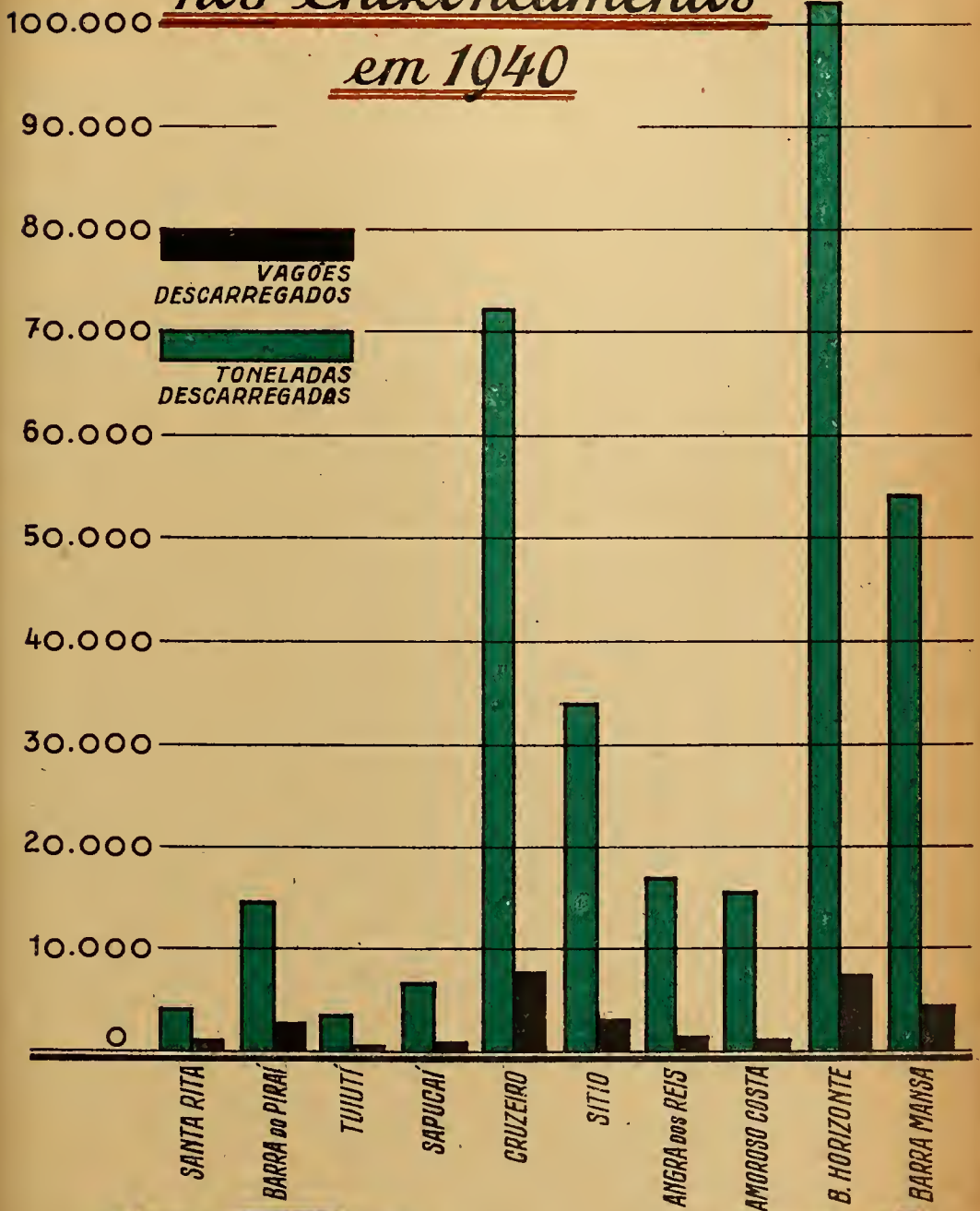
QUADRO N.º TP — 6

ACIDENTES DE TRENS VERIFICADOS NOS ANOS DE 1938, 1939 E 1940

MESES	1938								1939				1940					
	D	T	A	C	F	Total	D	T	A	C	F	Total	D	T	A	C	F	Total
Janeiro	220	6	—	—	—	226	144	13	2	—	—	159	160	9	3	2	1	175
Fevereiro	209	11	—	—	—	220	126	5	1	—	—	132	165	4	2	3	2	176
Março	234	10	—	—	—	244	103	2	6	1	—	112	117	5	—	1	—	123
Abril	151	1	—	—	—	152	103	1	1	—	—	113	80	—	2	—	—	82
Maior	153	3	—	—	—	156	89	7	3	—	—	99	78	3	—	—	—	83
Junho	148	8	—	—	—	156	72	1	4	—	—	76	47	2	2	2	—	53
Julho	115	8	—	—	—	123	82	6	2	—	—	90	43	3	3	2	3	54
Agosto	99	5	—	—	—	104	100	1	1	—	—	104	54	6	2	—	3	64
Setembro	79	5	—	—	—	84	70	1	2	1	—	80	28	1	—	1	—	30
Outubro	124	6	—	—	—	130	61	5	2	2	—	70	55	4	1	1	—	61
Novembro	138	16	—	—	—	154	93	6	3	—	—	102	51	5	4	2	1	63
Dezembro	167	15	—	—	—	182	139	9	2	—	—	159	44	4	4	—	1	53
TOTAL	1.837	94	—	—	—	1.931	1.185	67	28	4	—	1.287	922	46	23	14	13	1.018

D — Desmoronamento
T — Tombamento
A — Abalroamento
C — Colisão
F — Frenagem

Baldeação de Mercadorias nos Entroncamentos em 1940





QUADRO N.º TP — 7

MOVIMENTO DE BALDEAÇÃO DE MERCADORIAS NOS ENTRONCAMENTOS
ANO DE 1940

Entroncamentos	Descarregados		Baldeados C. B.		Baldeados C. M.		Baldeados Lolde	
	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas	Vagões	Toneladas
Barro Mansa . . .	4.030	53.775	2.497	47.313				
Belo Horizonte . .	7.243	102.123	609	6.794				
Amoroso Costa . .	916	15.260						
Angra dos Reis . .	947	16.748			752	9.189		
Sílio	2.707	34.872	1.701	12.861			1.790	32.377
Cruzeiro	0.794	71.708	2.461	40.452				
Sapucaí	517	6.514						
Tuiuti	270	2.644			1.320	17.885		
Barro do Piraí . .	1.934	14.104	215	1.411	1.445	24.370		
Santa Rita	580	4.666	22	340				

ral en- V.	Veículos da Mogiana entregues à R. M. V.				
	Total	A. Costa	Tuiuti	Sapucaí	Total
1	—	—	—	—	—
1	—	—	—	3	3
—	—	—	—	3	3
—	—	—	—	9	9
—	—	—	1	13	14
1	—	—	—	8	8
—	—	—	—	11	11
2	—	—	—	18	18
2	—	—	4	13	17
6	—	—	1	15	16
—	—	—	—	4	4
—	—	—	—	1	1
13	—	6	98	104	

li-
na.

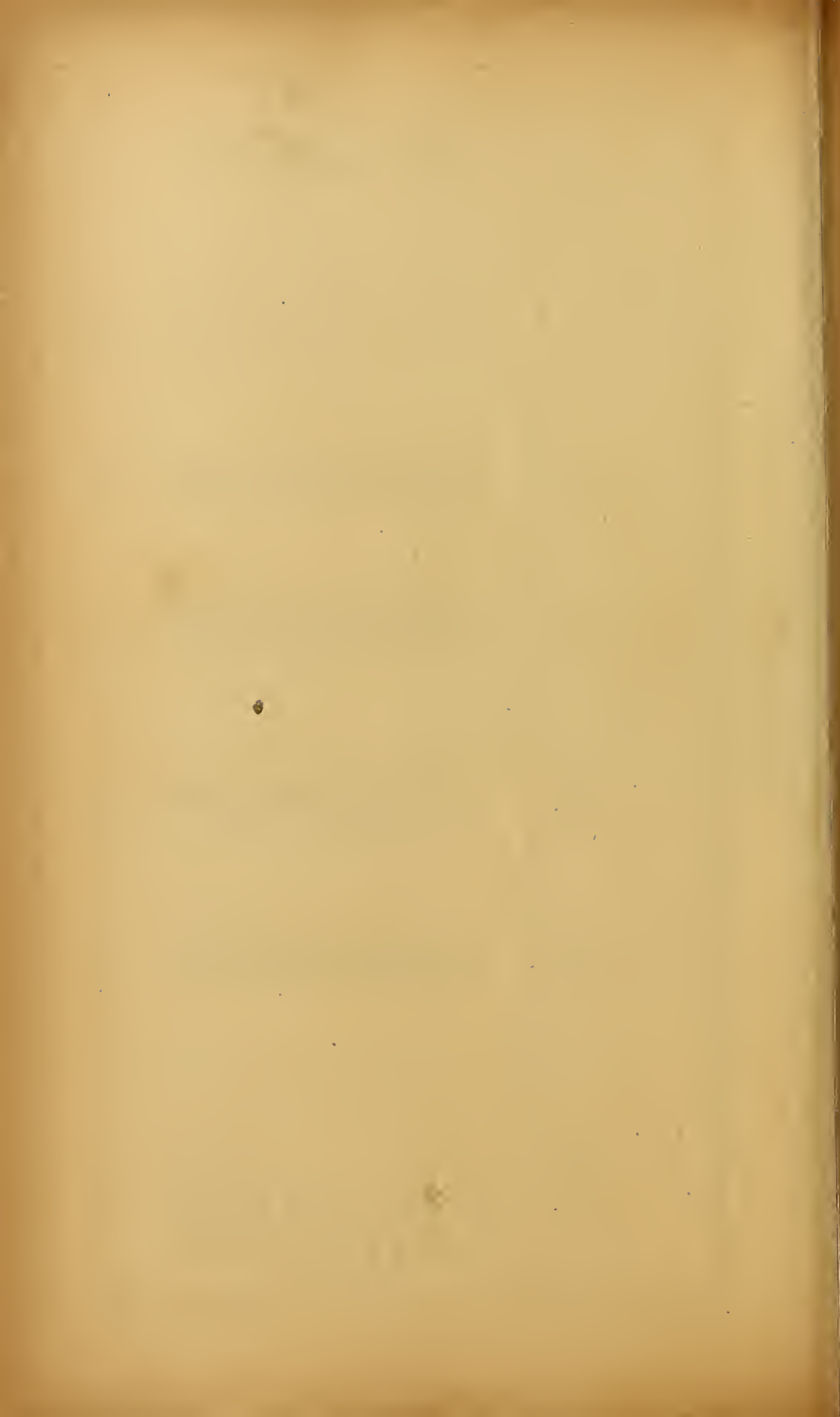
INTERCAMBIO DE VEICULOS — ANO DE 1940

MESES	Veículos da R. M. V. entregues à							Veículos da Central en- tregues à R. M. V.			Veículos da Mogiana entregues a R. M. V.			
	Central			Mogiana				B. H.	S. Rita	Total	A. Costa	Tuiuti	Sapucaá	Total
	B. H.	S. Rita	Total	A. Costa	Tuiuti	Sapucaá	Total							
Janeiro	16	—	16	—	61	9	63	1	—	1	—	—	—	—
Fevereiro	15	—	15	—	55	15	70	1	—	1	—	—	3	3
Março	19	—	19	—	48	8	56	—	—	—	—	—	3	3
Abril	28	—	28	—	50	20	70	—	—	—	—	—	9	9
Maio	37	—	37	—	55	31	86	—	—	—	—	1	13	14
Junho	31	—	31	—	82	36	118	1	—	1	—	—	8	8
Julho	28	—	28	—	68	30	98	—	—	—	—	—	11	11
Agosto	32	—	32	1	56	18	74	2	—	2	—	—	18	18
Setembro	42	—	42	—	45	8	53	2	—	2	—	4	13	17
Outubro	44	3	47	—	37	15	52	4	2	6	—	1	15	16
Novembro	30	10	40	—	36	4	40	—	—	—	—	—	4	4
Dezembro	30	8	38	—	21	8	29	—	—	—	—	—	1	1
T O T A L	352	21	373	6	607	202	809	11	2	13	—	6	98	104

OBSERVAÇÕES: — Alguns veículos da Sorocabana entraram nas linhas da R. M. V. por intermédio da Mogiana

VEÍCULOS CARREGADOS DURANTE OS ANOS
DE 1939 E 1940

	1 9 3 9	1 9 4 0	1 9 3 9	1 9 4 0	1 9 3 9	1 9 4 0
MESES	Bitola 0,m.76	Bitola 0,m.76	Bitola 1,m.00	Bitola 1,m.00	GERAL	GERAL
Janeiro	1226	1137	5538	4981	6764	6118
Fevereiro	1177	958	4977	4518	6154	5476
Março	1300	1152	5445	4642	6745	5794
Abril	1062	1229	4717	4501	5779	5730
Maió	1254	1251	4898	5155	6152	6406
Junho	1383	1349	4955	4422	6338	5771
Julho	1532	1439	5468	5089	7000	6528
Agosto	1500	1483	6144	5779	7644	7262
Setembro	1578	1287	5765	5310	7343	6597
Outubro	1433	1481	5955	5327	7388	6808
Novembro	1353	1190	5652	5059	7005	6.247
Dezembro	1145	922	5302	5108	6507	6030
T O T A L	15943	14878	64876	59891	80819	74769



ESTATÍSTICA DOS RADIOGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS DURANTE O ANO DE 1940

E S T A Ç Õ E S	R E C E B I D O S		T R A N S M I T I D O S	
	Quantidade	N° de palavras	Quantidade	N° de palavras
PSD - 2 — Barra Mansa	1.675	35.738	8.172	163.169
PSD - 3 — Belo Horizonte	165.430	3.939.586	20.007	558.517
PSD - 4 — Divinópolis	2.240	66.863	14.885	376.274
PSD - 5 — Três Corações	5.431	118.640	78.596	1.521.393
PSD - 6 — Ibiá	1.776	39.762	16.219	361.204
PSD - 7 — Lavras	8.543	260.182	80.982	2.723.480
PSD - 9 — Belo Horizonte	33.706	950.787	5.517	154.328
S O M A	218.801	5.411.558	224.378	5.858.365

QUADRO N.º TP — 11

ESTATÍSTICA DOS TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS EM SERVIÇO DA ESTRADA E PARTICULARES DURANTE O ANO DE 1940

DIVISÕES	EM SERVIÇO DA ESTRADA				EM SERVIÇO DE PARTICULARES			
	RECEBIDOS		TRANSMITIDOS		RECEBIDOS		TRANSMITIDOS	
	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras	Quantidade	N.º de palavras
1.ª	1010119	25532622	660228	8553771	73868	891446	61542	813397
2.ª	231738	5793450	273460	6836500	19103	477575	17742	441050
3.ª	384724	8385464	345954	5376051	13903	210996	12656	192008
Sala de Aparelhos do Departamento de Transportes	133691	1150181	11724	323623	—	—	—	—
TOTAL	1760272	40861717	1297360	21089945	106874	1580017	91940	1446455

AJUDANCIA DO MOVIMENTO — TELÉGRAFO

PARELHOS TELEGRÁFICOS EM SERVIÇO:

Registradores, corrente de repouso, com relais	373
Registradores, corrente de trabalho, sem relais	4
Não registradores, corrente de repouso, com relais (Sonders ou acústicos)	43

PARELHOS RADIOTELEGRÁFICOS	7
--------------------------------------	---

PARELHOS TELEFÔNICOS:

Centro seletivo para 50 aparelhos	1
Centro automático para 50 aparelhos	1

TELEFONES EM SERVIÇO:

Seletivos	30
Automáticos	49
Intercomunicantes	6
Fonoporo	4
De parede	76

TELEFONES PORTATEIS EXISTENTES:

Na 1.ª Divisão	65
Na 2.ª Divisão	2
Na 3.ª Divisão	20
Nos trens de socorros: Ribeirão Vermelho	1
Divinópolis	2
Itajubá	1
Barra do Pirai	1
Passa Quatro	1

TELEFONES PORTATEIS NECESSÁRIOS:

Para serviço de trens de passageiros	12
” o socorro de Bom Despacho	1
” ” ” Belo Horizonte	1
” ” ” Barra Mansa	1
” ” ” São João del Rei	1
” ” ” Ibiá	1

EXTENSÃO TOTAL DE FIOS EM METROS:

Telegráficos — R. M. V.	8.039.069
” — D. C. T.	1.171.884
Telefônicos — Seletivo	533.696
” — Comum	366.660
” — C. T. P.	3.400.364

POSTES:	75.870
-------------------	--------

COLADORES COMPLETOS:	269.590
--------------------------------	---------

QUADRO N.º TP — 13

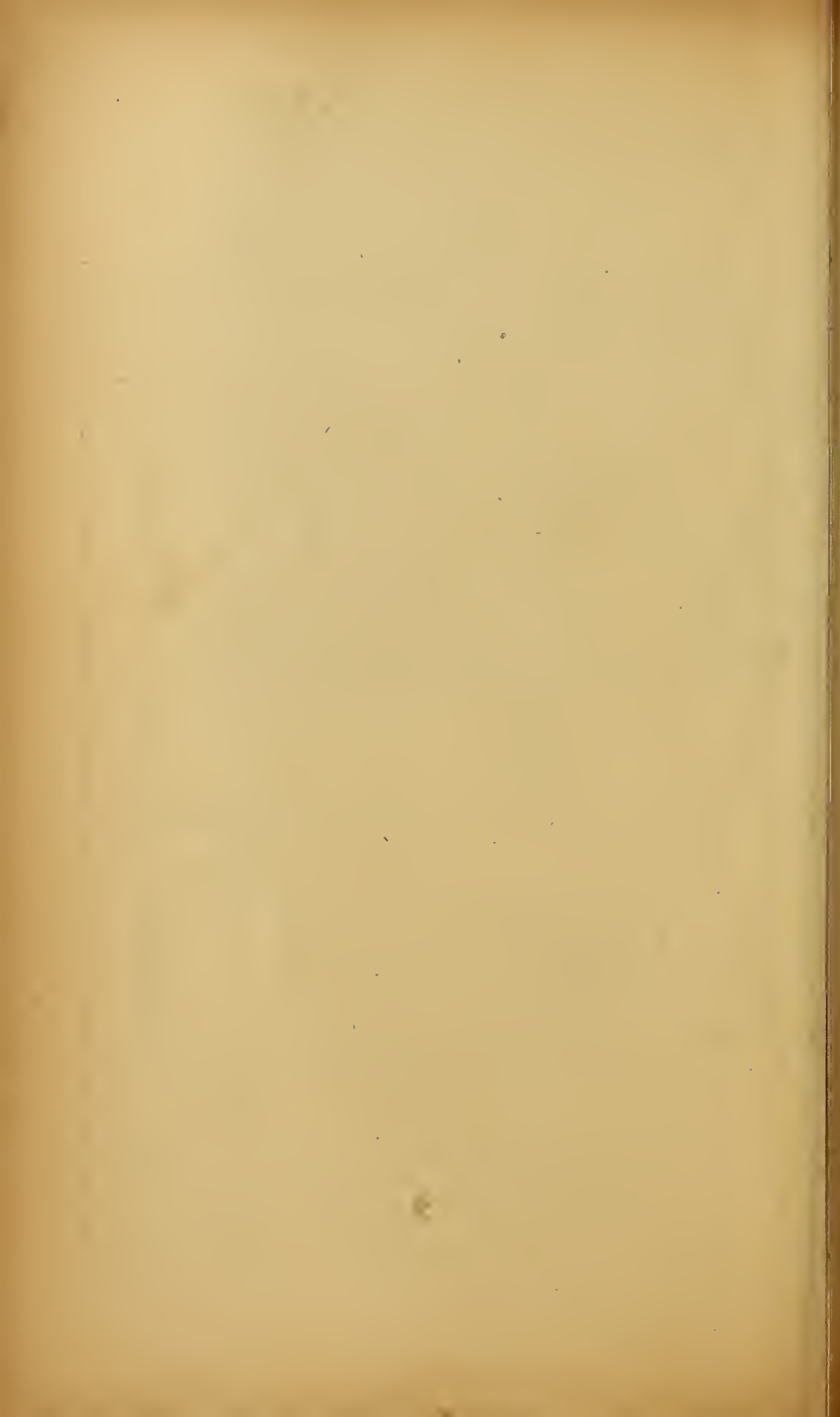
CONSUMO DE COMBUSTIVEL EM 1940

MESES	Lenha m3	CARVÃO		Total em Lenha	Custo global	Custo médio em lenha	Porcentagem de combustivel consumido		
		Estrangeiro reduzido a lenha m3	Nacional reduzido a lenha m3				Lenha	CARVÃO	
								Nacional	Estrang.
Janeiro	61.727,9	12.952,0	3.071,4	77.751,3	807:185\$417	10\$381	79,39	16,66	3,05
Fevereiro	52.987,0	15.764,0	2.151,0	70.903,2	836:427\$501	11\$796	74,77	22,23	3,04
Março	55.948,2	22.291,0	972,6	79.211,8	1.079:453\$924	13\$627	70,63	28,14	1,23
Abril	56.982,0	16.787,0	1.569,0	75.338,0	936:946\$034	12\$436	75,64	22,28	2,08
Mai	63.145,5	5.809,0	2.779,8	71.734,3	727:731\$129	10\$144	88,02	8,10	3,88
Junho	63.137,0	3.100,0	2.487,6	68.724,6	665:547\$709	9\$683	91,87	4,51	3,62
Julho	65.514,0	4.340,0	1.602,0	71.456,0	704:842\$992	9\$869	91,68	6,08	2,24
Agosto	65.113,0	3.889,0	1.139,4	70.141,4	719:682\$577	10\$259	92,83	5,54	1,63
Setembro	62.326,9	3.567,0	243,0	66.137,5	656:168\$902	9\$921	94,24	5,39	0,37
Outubro	63.830,0	4.380,0	358,8	68.568,8	701:066\$380	10\$223	93,09	6,39	0,52
Novembro	57.465,5	3.925,0	125,4	61.515,9	611:405\$428	9\$938	93,42	6,38	0,20
Dezembro	58.157,0	4.209,0	2.855,4	65.221,4	682:031\$245	10\$456	89,17	6,45	4,38
T O T A L	726.334,0	101.013,0	19.356,6	846.704,2	9.128:469\$237	10\$781	85,78	11,93	2,29

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DE
— TRANSPORTES —

VEÍCULOS LUBRIFICADOS NO ANO DE 1940

POSTO DE CONSERVA		QUANTIDADE	
NÚMERO	LOCAL	Vagões	Carros
3	Ibiá	32	283
9	São João	65	330
10	Divinópolis	79	548
12	B. Horizonte	132	125
13	Garças	11	63
14	V. da Taipa	4	19
1.ª Divisãc	T O T A L	323	1368
		1691	
1	B. Mansa	4	187
2	R. Vermelho	74	284
4	B. do Pirai	21	51
2.ª Divisãc	T O T A L	99	522
		621	
5	Passa Quatro	1	32
6	Soledade	134	321
7	Itajubá	41	116
8	T. Corações	112	638
11	Cruzeiro	134	365
3.ª Divisãc	T O T A L	422	1472
		1894	
R.M.V.	T O T A L	844	3.362
		4206	



RELAÇÃO DE MANCAIS QUENTES NO ANO DE 1940

POSTO DE CONSERVA		QUANTIDADE	
NÚMERO	LOCAL	Carros	Vagões
3	Ibiá	9	25
9	São João	2	15
10	Divinópolis	10	1
12	Belo Horizonte	7	17
13	Garças	10	22
14	Velho da Taipa	—	7
1.ª Divisãc	T O T A L	38	87
		125	
1	Barra Mansa	1	30
2	R. Vermelho	10	35
4	B. do Pirai	—	—
1.ª Divisãc	T O T A L	11	65
		76	
5	Passa Quatro	—	8
6	Soledade	14	36
7	Itajubá	1	5
8	T. Corações	1	13
11	Cruzeiro	—	8
3.ª Divisãc		16	70
		86	
TOTAL GERAL		65	222
		287	

1.ª DIVISÃO

Postos	LOCAL	Enchimento Quilos	N.º 3	LANÇAS		SAPATAS		MANGUEIRAS			CHIFRELOS		MANDIBULAS			
				N.º 4	N.º 5	Grande	Pequena	2"	3/4	AB	18"	15"	21"	Climax	Hemict	Diversas
3	Ilhé	6 438	49	684	—	1 706	—	103	26	—	120	36	—	1	4	—
9	São João	3 498	33	10	3	—	186	—	—	199	—	—	—	2	2	—
10	Divinópolis	5 877	101	136	—	897	117	25	—	30	95	34	6	16	15	12
12	B. Horizonte	2 474	7	250	—	792	—	67	7	—	158	78	—	1	—	—
13	Garcas	1 032	4	75	—	184	—	11	7	—	—	—	—	—	—	—
14	V. da Taipá	119	2	6	—	98	10	7	1	6	—	—	—	—	—	—
TOTAL		19 438	196	1161	3	3 677	313	216	41	235	373	148	6	27	21	12

2.ª DIVISÃO

1	Barra Mansa	2 985	43	100	11	711	—	124	11	11	28	19	—	—	—	2
2	R. Vermelho	6 277	38	149	2	995	—	66	10	—	162	70	—	3	4	—
4	B. Pirajá	1 610	4	11	—	732	—	29	2	15	—	—	—	1	—	—
TOTAL		10 872	85	320	13	2 438	—	219	26	26	190	89	—	5	4	7

3.ª DIVISÃO

5	Passa Quatro	1 496	7	24	—	854	—	20	—	20	—	—	—	—	—	—
6	Soledade	4 725	9	41	30	1 435	—	121	—	43	1	—	—	11	15	8
7	Hajubá	1 599	6	14	5	227	—	12	—	—	—	—	—	3	5	—
8	Três Corações	8 140	51	143	8	2 632	—	106	51	86	16	4	49	10	2	24
11	Cruzeiro	8 163	34	121	11	3 194	—	46	3	6	26	31	1	2	—	—
TOTAL		24 129	107	315	51	8 317	—	305	54	155	43	37	50	26	22	32
TOTAL GERAL		54 439	388	891	70	14 462	313	740	121	416	603	274	61	67	47	51

QUADRO N° TP — 17

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRACÇÃO A VAPOR
1.º DIVISÃO — BITOLA DE 0,76 — ANO DE 1940

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m³.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Estopa Kg.
			Nacional	Estrang.	Cilindro	Máquina	Friso	
Transportes remunerados passageiros comuns	33.235	1.920,0	1,2	1,0	206,6	177,4	20,3	113,0
" " passageiros especiais	5.967	926,0	—	—	110,0	100,3	3,9	49,5
" " trens mixtos	119.080	33.340,0	5,2	44,0	3.840,7	3.813,4	262,1	1.770,7
" " trens suburbanos	23.925	2.219,0	—	—	297,8	299,8	0,1	96,0
" " trens mercadorias	94.204	8.716,0	2,0	10,7	1.062,2	1.087,8	50,3	326,5
" " trens tropas	418	33,0	—	—	3,8	4,8	0,2	1,5
Fundo de Melhoramentos	63.273	6.008,0	2,6	3,6	690,2	690,1	23,3	287,5
Serviço de construção	93	6,0	—	—	1,0	1,0	—	—
Inspeção	542	46,0	—	—	4,9	4,9	—	1,0
Pagamento	15.384	906,5	—	—	145,6	133,7	1,2	30,5
Lastro de lenha	112.750	10.228,0	0,5	0,4	1.211,4	1.220,2	79,0	521,2
Lastro da V. P.	20.133	2.177,5	—	0,5	273,2	272,9	2,5	115,3
Soroso	1.098	113,0	—	—	16,1	16,2	1,3	9,0
Abastecimento do L. A. M.	14.635	1.252,0	—	0,5	172,0	171,8	1,3	72,0
Fiscalização	43	3,0	—	—	0,4	0,4	—	—
Locomotiva em experiência	540	76,0	—	—	10,4	12,9	0,2	4,5
" de auxilio	68	7,0	—	—	0,7	0,9	—	—
" isolada	11.951	1.019,0	0,1	0,7	219,5	219,7	12,0	114,5
" rebocada, ovarinda ou apngada	629	34,0	—	—	7,5	7,5	—	2,0
" rebocada, em anlem	479	7,0	—	—	2,5	2,0	0,1	1,5
Especial por conta da 1.ª Divisão	306	21,0	—	—	2,0	2,0	0,6	1,0
Sub - total	818.783	69.118,0	11,6	61,4	8.279,1	8.223,7	459,1	3.526,2
Manobras nas estações depósitos e oficinas	209.850	6.209,0	—	1,0	1.034,8	1.010,3	3,6	556,5
Prontidão nas estações, e depósitos	119.620	201,0	—	—	6,9	6,9	1,2	28,0
TOTAL GERAL	1.148.253	75.528,5	11,6	62,4	9.320,8	9.246,9	463,9	4.110,7

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

Bebo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"CONFERE"

Eulides José Ferreira
Chefe de Secção

QUADRO N.º TP — 18

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRACÇÃO A VAPOR
1.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Deslopa kg.
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Moquina	Friso	
Transporte remunerado passageiros comuns	554.178	43.802,5	6,5	143,2	4.449,7	4.448,9	1.094,3	1.859,4
" " passageiros especiais	5.347	574,0	—	—	49,7	46,3	6,7	18,0
" " trens mixtos	576.566	53.117,0	3,0	39,2	5.131,8	5.125,7	1.115,5	2.327,9
" " trens suburbanos	128 (29)	11.180,0	—	—	1.377,7	1.291,3	179,9	568,2
" " de mercadorias	668.519	76.809,0	5,1	127,1	6.969,5	7.000,6	835,7	1.978,3
" " de animais	30.397	3.465,0	0,5	7,5	303,8	307,1	51,1	107,3
" " trens tropas	27	3,0	—	—	—	0,2	0,2	—
Fundo de Melhoramentos	66.994	5.498,0	0,4	6,2	452,5	464,9	45,9	164,7
Serviço de eletrificação	63	7,0	—	—	0,2	0,2	0,1	—
Serviço de construção	301	8,0	—	—	1,0	1,0	—	1,0
Inspeção	1.553	124,0	—	0,8	11,0	14,0	1,5	6,5
Pagamento	17.932	1.316,0	—	4,8	167,7	166,8	21,4	49,7
Leito de lenha	109.067	24.749,0	1,0	12,8	2.107,7	2.170,2	216,4	652,8
Leito da V. P.	127.676	15.275,5	2,0	1,3	1.320,6	1.567,9	63,2	401,7
Socorro	4.192	535,5	—	0,3	69,2	68,5	7,0	26,0
Abastecimento do L. A. M.	19.008	2.568,0	0,5	1,6	230,9	234,6	18,2	66,5
Locomotiva em experiência	3.358	1.590,0	—	—	505,0	1.242,5	4,5	7,0
" " de auxilio	33.536	3.290,0	0,7	4,8	411,2	481,5	33,1	118,8
" " isolada	28.574	2.481,5	—	3,3	184,7	201,3	10,3	58,3
" " rebocada, avariada ou apagada	1.206	42,0	—	—	8,0	8,0	0,6	4,5
" " rebocada, em ordem	756	40,0	—	—	6,5	7,8	0,5	2,0
Especiais por conta do 1.º Divisão	709	57,0	—	—	7,0	7,0	2,3	4,4
Especiais por conta da Diretoria Geral	3.448	298,0	—	1,0	26,3	26,0	8,2	13,8
Especiais por conta do Dep.º da Lenha	142	18,0	—	—	1,0	1,0	0,5	—
TOTAL DE TRENS	2.473.379	249.866,0	19,7	353,9	23.801,2	24.891,7	3.726,1	8.496,4
Mãodras nas estâncias, depósitos e oficinas	345.360	14.051,0	0,4	1,7	1.577,4	1.613,1	22,2	499,6
Proteção nas estações e depósitos	378.539	2.272,0	—	—	27,6	33,3	6,7	291,2
TOTAL GERAL	3.197.278	266.189,0	20,1	355,6	25.406,0	26.538,1	3.755,0	9.287,2

"CONFEBE."
Eudiles José Ferreira
Chefe de Seção

Belm Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"
P. Lopes da Fonseca
Chefe do Estadística

QUADRO N° TP — 19

PERCURSO E CONSUMO POR ESPÉCIE DE TRENS — TRACÇÃO A VAPOR

2.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPÉCIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Estopa Kg.
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Máquina	Frlsn	
Transporte remunerado passageiros comuns	173.750	14.252,0	92,0	18,5	1.445,8	1.602,0	159,5	436,0
" " passageiros especiais	1.940	233,0	1,0	1,0	22,8	22,6	1,0	3,5
" " trens mistos	426.257	48.638,0	625,0	156,7	1.277,8	4.558,8	587,2	899,3
" " trens subúrbios	38	9,0	—	—	0,2	0,2	—	—
" " de mercadorias	511.082	58.536,4	725,0	175,1	4.820,5	5.388,9	631,9	1.100,6
" " de animais	39.638	4.987,0	—	8,8	376,1	435,6	36,5	160,0
" " trens tropas	950	120,0	—	—	11,0	12,5	2,0	3,0
Fundo de Melhoramentos	45.180	5.591,0	16,0	2,3	467,8	472,7	29,9	110,5
Serviço de electrificação	9.817	1.343,0	11,0	2,4	174,0	163,0	7,9	33,5
Serviço de construção	104	4,0	—	—	1,0	1,0	0,4	—
Inspeção	822	75,0	—	0,3	9,2	10,2	2,0	2,0
Pagamento	9.940	938,0	20,0	4,3	117,0	120,9	13,0	21,0
Lastro de lenha	118.250	17.128,0	75,0	30,7	1.418,6	1.485,3	117,9	207,0
Lastro da V. P.	76.425	10.592,0	53,0	5,7	926,0	965,0	38,7	190,7
Lastro da T. Eléctrica	201	19,0	7,0	0,0	2,5	2,5	—	6,5
Socorro	2.835	372,0	19,0	0,4	44,8	45,4	2,0	11,0
Abastecimento do L. A. M.	5.188	817,0	8,0	1,4	62,5	72,1	7,2	10,5
Composição de experiência	20	5,0	—	—	0,0	0,0	—	—
Locomotiva em experiência	305	30,0	—	3,5	22,5	19,2	—	4,1
" " de auxilio	526	46,0	—	—	10,3	5,2	0,1	2,0
" " isolada	23.507	1.881,0	4,0	4,3	266,2	272,8	14,5	21,0
" " rebocada, avariada ou apagada	13.016	404,0	—	—	123,3	130,9	9,3	9,0
" " rebocada, em ordem	21.965	619,0	—	—	217,4	232,8	14,0	28,5
Expressos por conta da Directoria Geral	2.179	176,0	—	3,6	21,9	23,8	2,5	0,8
Sub - Total	1.483.952	167.042,4	1.957,0	428,9	14.839,8	16.047,0	1.676,6	3.200,5
Manobras nas estações, depósitos e oficinas	259.010	14.280,0	5,0	1,8	1.711,1	1.616,8	38,2	403,3
Prontidão nas estações, depósitos e oficinas	320.158	2.271,0	—	1,0	81,1	65,8	0,4	51,0
TOTAL GERAL	2.063.120	183.593,0	19,0	432,6	16.632,3	17.729,6	1.716,2	3.654,8

"CONFERE"

Euclides José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1.º de Abril de 1941

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estadística

QUADRO N.º TP — 20

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRACÇÃO A VAPOR

3.º DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Lenha m3.	CARVÃO — TONS.		OLEOS — LITROS			Estopa Kg.
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Máquina	Friso	
Transportes remunerados passageiros comuns	886.564	55.944,0	704,2	2.829,9	7.723,0	8.938,3	639,9	1.715,1
" " passageiros especiais	4.135	313,0	4,6	20,9	50,0	56,0	2,7	10,2
" " trens mistos	386.433	32.410,0	508,2	990,0	3.982,4	4.599,0	477,3	1.077,5
" " trens suburbanos	5.140	1.248,0	4,5	13,6	92,0	95,0	20,4	100,0
" " trens mercadorias	683.265	61.415,2	865,7	3.560,1	7.273,3	8.250,2	653,1	1.143,4
" " trens annuaes	60.401	5.683,0	09,1	403,2	659,7	753,8	44,5	100,3
" " trens tropas	7.270	678,0	1,5	26,9	70,5	100,6	12,7	18,0
Fundo de Melhoramentos	60.329	8.756,4	83,0	74,1	688,0	784,8	75,9	97,0
Inspecção	3.152	172,0	2,5	17,1	34,8	38,4	3,5	6,5
Pagamento	20.940	1.390,0	11,5	28,7	191,1	221,0	8,8	31,3
Lastró de lenha	101.861	11.455,1	117,7	194,0	1.199,1	1.311,8	114,9	259,6
Lastró da V. P.	59.568	6.310,0	41,6	102,4	725,7	775,9	16,7	243,5
Lastró da T. Eléctrica	29	2,0	—	0,5	0,2	0,3	—	—
Socorro	4.571	473,0	5,3	17,3	54,0	58,9	5,0	12,0
Locomotiva em experiência	3.775	250,0	24,5	39,1	447,8	477,4	6,0	51,9
" de auxilio	19.462	2.422,0	40,3	394,3	281,2	316,2	33,4	49,2
" isolada	47.473	2.682,0	42,5	154,5	593,3	660,6	48,9	107,6
" rebocada, avariada ou apagada	960	37,0	—	0,9	0,6	10,7	0,1	—
" rebocada, em ordem	1.106	37,0	1,6	0,5	25,5	28,2	—	3,5
Especiais por conta da 3.ª Divisão	95	4,0	—	0,2	1,0	1,0	0,5	0,2
Especiais por conta da Directoria Geral	1.161	60,0	0,5	0,2	15,0	16,5	—	1,2
Especiais por conta do Dep. de Transportes	80	11,0	—	—	1,0	1,0	—	0,5
Especiais por conta do Dep.º Financeiro	40	2,0	—	—	6,0	6,0	—	0,5
Especiais por conta do Dep.º da Linha	17	2,0	—	—	0,5	0,5	—	—
Sub - total	2.366.833	191.991,7	2.528,8	8.884,1	24.134,6	27.492,1	2.170,2	5.031,6
Manobras nas estações, depósitos e oficinas	600.850	8.612,0	497,4	358,1	1.981,2	2.427,0	7,3	1.219,4
Proteção nas estações, depósitos e oficinas	510.343	420,0	2,0	8,5	21,9	29,8	0,5	20,5
TOTAL GERAL	3.478.026	201.023,7	3.028,2	9.250,7	26.137,7	29.948,9	2.178,0	6.271,5

"CONFERE"

Eulides José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

QUADRO N° TP — 21

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRACÇÃO ELÉTRICA
2.ª DIVISÃO — BITOLA DE 1,00 — ANO DE 1940

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas no trens	KWH	OLEOS — LITROS		ESTOPA kg.
			Máquina	Priso	
Transporte remunerado passageiros comuns	2.172	22.401	—	—	1,5
" " " passageiros especiais	2.392	26.882	4,5	2,5	0,5
" " " trens mixtos	235.025	2.621.261	419,0	367,5	199,0
" " " trens subúrbios	13	300	—	—	0,5
" " " de mercadorias	176.607	2.081.395	361,5	391,0	193,5
" " " de animais	21.057	204.689	16,5	30,0	9,0
Fundo de Melhoramentos	555	5.351	0,5	1,0	0,5
Serviço de eletrificação	163	1.545	—	—	0,3
Inspeção	253	1.592	—	—	1,0
Pagamento	1.788	13.709	—	—	0,5
Lastro de lenha	25.401	303.100	60,0	67,5	32,0
Lastro da V. P.	8.182	60.456	20,0	13,5	7,0
Lastro da T. Elétrica	16.570	143.726	67,0	52,5	27,0
Socorro	361	2.740	1,0	—	1,0
Abastecimento do L. A. M.	2.010	26.638	2,5	2,5	1,0
Locomotiva em experiência	440	1.405	0,5	—	—
" isolada	21.468	83.285	32,1	45,0	10,0
" rebocada, avariada ou apagada	4.271	3.440	1,0	7,0	2,0
" rebocada, em ordem	5.992	1.799	3,5	10,5	1,5
Especiais por conta da 1.ª Divisão	151	1.917	—	—	—
Especiais por conta da Directoria Geral	727	6.958	0,5	1,0	—
Sub - total	526.168	5.017.678	997,1	997,0	487,8
Manobras nas estações e depósitos	11.300	3.750	1,5	2,5	1,0
Proteção nas estações e depósitos	19.325	1.093	2,0	2,0	0,5
TOTAL GERAL	556.793	6.622.518	1.000,6	1.001,5	489,3

Belo Horizonte, 1 de Abril de 1941

"CONFERE"

Enelites José Ferrelra

Chefe de Secção

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca

Chefe da Estafete

QUADRO N.º TP — 22

PERCURSO E CONSUMO POR ESPECIE DE TRENS — TRACÇÃO A VAPOR
NAS TRÊS DIVISÕES — NAS DUAS DIVISÕES DE BOMBAZINHAS — ANO DE 1910

ESPECIE DE TRENS	Percurso de locomotivas ou trens	Leitura m3.	CARRÃO — TONS.		ÓLEOS — LITROS			Estopa kg.
			Nacional	Estrangeiro	Cilindro	Máquina	Friso	
Transporte remunerado passageiros comuns .	1.647.728	115.918,5	721,1	2.992,0	13.825,1	15.166,0	1.914,0	4.123,5
" " passageiros especiais .	17.389	2.070,0	4,7	22,8	232,5	234,2	14,3	31,2
" " trens mixtos .	1.808.330	167.507,0	378,7	1.236,5	17.232,7	18.000,5	2.442,1	6.075,4
" " trens subúrbios .	157.132	17.095,0	4,7	13,7	1.768,0	1.680,2	200,4	764,8
" " de mercaderias .	1.957.070	205.470,0	945,7	3.873,0	20.125,7	21.696,7	2.171,0	4.550,8
" " de materiais .	130.436	14.185,0	69,7	419,5	1.339,0	1.499,7	137,1	307,0
" " trens tropas .	8.671	834,0	1,7	26,0	94,2	108,1	15,1	22,5
Funda de Melhoramentos .	244.785	25.853,4	87,0	86,3	2.298,5	2.417,5	175,0	659,7
Serviço de eletrificação .	9.880	1.550,0	1,4	2,4	174,2	163,0	7,1	33,5
Serviço de construção .	498	18,0	—	—	3,0	3,0	0,0	1,0
Inspeção .	6.060	422,0	2,5	18,2	62,0	67,5	7,0	16,0
Pagamento .	61.202	4.550,5	13,7	37,8	621,0	642,4	44,4	141,5
Lastro de lenha .	532.828	63.360,0	126,7	237,1	5.036,8	6.196,7	529,1	1.640,0
Lastro da V. P. .	283.802	34.575,0	48,0	100,0	3.251,5	3.581,7	120,0	1.011,2
Lastro da T. Elétrica .	230	21,0	0,7	9,5	2,7	2,8	—	0,2
Socorro .	12.697	1.493,7	7,2	18,0	181,4	189,0	16,2	58,0
Abastecimento do E. A. M. .	39.731	4.637,0	1,9	3,7	465,4	478,7	26,7	119,0
Composição de experiência .	20	5,0	—	—	0,0	0,0	—	—
Fiscalização .	43	3,0	—	—	0,4	0,4	—	—
Locomotiva em experiência .	7.979	1.055,1	24,7	42,0	985,7	1.722,5	10,7	67,5
" de auxílio .	53.622	5.769,1	41,5	399,1	703,7	803,8	66,0	170,0
" isolada .	111.505	8.000,0	13,0	162,0	1.263,8	1.351,4	91,7	301,4
" retrucada, avariada ou apagada	15.811	517,0	—	0,0	148,4	157,1	10,0	15,0
" retrucada, em ardeur	21.308	733,0	1,0	0,7	251,1	270,8	14,0	35,7
Especiais por conta da 1.ª Divisão .	1.015	78,0	—	—	9,0	9,0	2,0	5,0
Especiais por conta da 3.ª Divisão .	95	0,0	—	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0
Especiais por conta da Directoria Geral .	6.788	534,0	0,7	13,8	63,2	66,2	10,7	21,8
Especiais por conta do Dep.º de Transportes .	80	11,0	—	—	1,0	1,0	—	0,5
Especiais por conta do Dep.º Financeiro .	40	2,0	—	—	6,0	6,0	—	0,5
Especiais por conta do Dep.º da Linha .	159	20,0	—	—	1,5	1,5	0,5	—
Sub-total .	7.142.947	678.018,0	125,8	9.728,7	71.055,4	76.654,5	8.032,0	20.254,7
Manobras nas estações, depósitos e oficinas .	1.415.070	43.152,0	498,2	362,8	6.304,5	6.073,2	71,3	2.678,8
Proteção nas estações, depósitos e oficinas .	1.328.060	5.164,0	2,0	10,4	137,8	135,8	8,8	390,7
TOTAL GERAL .	9.886.677	726.331,0	226,1	10.101,5	77.497,7	83.463,1	8.112,1	23.321,2

"CONFERE"

Euclides José Ferreira
Chefe de Secção

Belo Horizonte, 1 Abril de 1911

"VISTO"

P. Lopes da Fonseca
Chefe da Estatística

				TOTAL
Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
1185	—	—	2270	12612
1281	3439	2834	—	57292
—	258	—	—	1726
5727	1488	511	996	21215
12091	5195	1876	—	74178
2466	—	—	—	11533
—	4523	3611	—	28216
—	12149	6966	2825	97761
22750	27052	15798	6091	304533
—	—	—	—	—
—	2015	—	—	15477
7214	—	4197	—	44706
3709	—	3726	—	34872
10923	2015	7923	—	95055
3566	2108	983	—	39339
8827	2666	—	5938	53756
1801	2617	—	2110	26442
6267	—	1983	1181	29416
20461	7391	2971	9229	148953
54134	36458	26692	15320	548541

DEMONSTRAÇÃO DOS DORMENTES MARCADOS — EM 1940

LOCAL		MESES												TOTAL
Divisões	Residências	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
1.º	4.º	2101	—	1550	—	2680	—	2377	443	1185	—	—	2270	12612
	5.º	8011	1297	804	15400	2040	17001	—	5185	1281	3439	2834	—	57292
	11.º	232	210	—	—	1026	—	—	—	—	258	—	—	1726
	12.º	3038	—	—	—	—	4078	—	5377	5727	1488	511	996	21215
	13.º	1539	1796	6179	—	17031	—	18269	10208	12091	5195	1876	—	74178
	14.º	5069	—	840	1585	977	—	587	—	2466	—	—	—	11533
	15.º	1685	3017	552	—	—	7391	2867	4570	—	—	3611	—	28216
	16.º	17196	1540	11299	9785	—	14844	6555	11602	—	12149	6966	2825	97761
	Soma . . .	38871	7860	21233	26770	23760	43314	30049	40385	22750	27052	15798	6091	304533
2.º	1.º	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2.º	—	4922	—	—	—	—	7077	1463	—	2015	—	—	15477
	3.º	3216	—	—	5287	12009	—	2762	10021	7214	—	4197	—	44705
	6.º	—	7066	2832	—	—	—	16639	—	3709	—	3726	—	34872
		Soma . . .	3216	12888	2832	5287	12009	—	26478	11481	10923	2015	7923	—
3.º	7.º	3625	—	8277	—	9762	—	5634	5379	3566	2108	983	—	39339
	8.º	1340	—	2161	1549	3442	9901	11019	6910	8827	2666	—	5938	53756
	9.º	2955	—	2988	4256	—	4070	2488	3157	1801	2617	—	2110	26442
	10.º	2860	—	3511	—	—	10321	—	3290	6267	—	1983	1181	29416
		Soma . . .	10780	—	16937	5805	13204	24298	19141	18736	20461	7391	2971	9229
TOTAL DO DEPART		52867	20748	41002	37862	48973	67612	76268	70605	54134	36458	26692	15320	548541

				Total
Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
4939	3351	716	3717	47238
4185	1804	1034	1615	33889
3163	2531	985	143	17719
2904	1886	354	1158	19514
2363	3227	1422	539	21227
4010	7848	8453	5135	52436
3124	6553	2088	4679	40818
4141	5275	4241	4329	48857
28829	32475	19293	21315	281693
5621	2383	641	2578	42221
2238	1799	1941	2414	36610
3545	4247	2531	1610	37042
1637	3154	1555	1973	32302
13041	11583	6668	8575	148176
5379	3566	2108	988	40242
10207	3716	5466	4228	54557
5950	3646	3360	3688	62281
7190	11392	3479	1951	72527
28726	22320	14413	10855	229607
70596	66378	40374	40745	659481

DEMONSTRAÇÃO DO "EMPREGO DE DORMENTES" — EM 1940

LOCAL		MESES												Total
Divisões	RESIDÊNCIAS	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	
1.º	4.º Residência	4511	4587	4359	2213	5500	4921	4187	4237	4939	3351	716	3717	47238
	5.º "	—	4157	2373	3045	7172	3257	1820	3427	4185	1804	1034	1615	33889
	11.º "	2291	1511	436	368	1474	1917	1471	1426	3163	2531	985	143	17719
	12.º "	305	1416	375	638	964	3073	3351	2496	2994	1886	354	1158	19514
	13.º "	1827	1275	1035	1624	2106	1893	2697	1219	2363	3227	1422	539	21227
	14.º "	3982	1989	4441	1165	2595	3840	4659	4370	4010	7848	8453	5135	52136
	15.º "	1621	1957	2257	4327	1666	1410	7517	4219	3124	6553	2088	4679	46818
	16.º "	2717	2626	3282	4778	3438	3330	6047	4653	4141	5275	4241	4329	48857
	SOMA	17857	19512	18558	18098	24315	23650	31749	26047	28829	32475	19293	21315	281693
2.º	1.º Residência	2455	1523	2909	3518	3812	4616	5576	6889	5621	2883	641	2578	42224
	2.º "	2633	2916	1662	2175	3385	3175	6512	6360	2238	1799	1941	2114	36619
	3.º "	1586	1812	2331	2440	4480	5065	3202	4194	3545	4217	2531	1610	37014
	6.º "	4471	844	48	4856	2938	433	1099	9303	1637	3154	1555	1973	32362
	SOMA	10815	7095	6350	12989	14615	13289	16380	26746	13010	11583	6668	8575	148176
3.º	7.º Residência	3495	3364	1259	6178	2456	5815	5634	—	5379	3566	2108	988	46242
	8.º "	3169	3483	2675	2882	2651	3513	7586	4981	10297	3716	5466	4228	34557
	9.º "	8131	4593	5706	5184	5869	6572	4771	4808	5950	3646	3360	3688	62281
	10.º "	3686	4213	5791	7329	4970	3698	8758	10070	7190	11392	3479	1954	52527
	SOMA	18181	15653	15431	21573	15946	19598	26719	19859	28726	22320	11113	10845	229607
TOTAL DO DEPARTAMENTO		47186	42260	40339	52660	54876	56537	74878	72652	70596	66378	60374	40715	659481

QUADRO N.º TP — 25

MOVIMENTO GERAL DE DORMENTES EM 1940

LOCAL		Saldo de 1939	Mercados	Total	Emprego nas residências	Saldo pa- ra 1941
Divisões	Residências					
1.ª	4.ª Residência	10957	12112	23069	47238	3684
	5.ª "	—	17242	57292	33889	1023
	11.ª "	1891	1726	3617	17719	525
	12.ª "	781	21215	21996	19514	480
	13.ª "	19713	10178	93891	21227	237
	14.ª "	5654	15333	17187	52436	1799
	15.ª "	1780	28016	29996	40818	552
	16.ª "	10702	10761	108463	48857	4483
	SOMA	51478	4533	356011	281698	12783
2.ª	1.ª Residência	19420	—	19420	42221	490
	2.ª "	29152	1477	43629	30610	152
	3.ª "	2281	14746	46987	37043	—
	6.ª "	5716	4072	40588	32302	1621
		SOMA	56569	1655	151624	148.176
3.ª	7.ª Residência	5402	39	44741	40242	500
	8.ª "	4478	1750	58234	54557	8277
	9.ª "	9626	142	36068	62281	—
	10.ª "	5671	1416	35087	72527	914
		SOMA	25177	1.953	174130	229607
TOTAL DO DEPARTAMENTO . .		133224	6541	681765	659181	24737

NOTA: — A 3.ª Divisão recebeu em 1940, 2153 dormentes dos que lhe foram transferidos em 1939, como suprimento.

DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO

DEPARTMENT OF AGRICULTURE

SR. DIRETOR

Em obediencia ao que preceitúa o item 4.º, § 1.º, do artigo 9.º, do Regulamento, estou passando a vossas mãos o relatorio dos serviços executados por êste Departamento, no ano p. passado, de 1940.

MOVIMENTO DE PAPEIS NO
ESCRITORIO CENTRAL

Processos:

Entrados - - - - -	9.230
Saídos - - - - -	6.223
Registrados - - - - -	7.029
	<hr/>
Soma - - - - -	22.482

Ofícios:

Expedidos - - - - -	6.230
---------------------	-------

PESSOAL:

CHEFIA:

Eng.º Geraldo Soares de Albergaria — Chefe do Departamento	1
Eng.º Carlos José Mendes — Ajudante de Oficinas de 1-1-40 a 14-7-40	} 1
Eng.º Valdemar Baeta Neves — Ajudante de Oficinas de 21-11-40 a 31-12-40	
Eng.º Paulo de Moura Fernandes — Ajudante Técnico	1
<hr/>	
Total	3

ESCRITORIO:

Valdemar Machado — Chefe do Escritório	1
Pessoal	21
<hr/>	
Total	22

OFICINAS:

DIVINÓPOLIS:

Eng.º Francisco Botelho Martins Vieira — Chefe — de 1-1-40 a 9-2-40	} 1
Eng.º Heitor Noronha - Chefe - de 9-2-40 a 31-12-40	
Eng.º Luiz Mastragrano - Aux. Técnico (Químico)	1
Escritorio	11
Oficinas	620
<hr/>	
Total	633

CRUZEIRO:

Eng.º Heitor Noronha - Chefe - de 1-1-40 a 8-2-40	}	1
Eng.º Silvio C. Pascoal - Chefe - de 8-2-40 a 31-12-40		
Escritorio		8
Officinas		427
Total		<u>436</u>

LAVRAS:

Eng.º Antônio Peixoto Filho - Chefe - de 1-1-40	}	1
a 1-8-40		
Eng.º Francisco Peixoto - Chefe - de 1-8-40 a	}	4
31-12-40		
Escritório		4
Officinas		280
Total		<u>285</u>

S. JOÃO DEL REI:

Antonio Loureiro Pinto - Chefe - até 13-7-40 . . .	}	1
Eng.º José de Oliveira Fonseca - Chefe - de 8-6-40		
a 31-12-40		4
Escritório		4
Officinas		112
Total		<u>117</u>

BARRA MANSA:

Eng.º Francisco Peixoto - Chefe - de 1-1-40 a 1-8-40	}	1
Eng.º Antônio Peixoto Filho - Chefe - de 1-8-40		
a 31-12-40		1
Escritorio		1
Officinas		24
Total		<u>26</u>

TOTAL GERAL DO PESSOAL DO DEPARTAMENTO DA LOCO-
MOÇÃO EM 1940 1.522

SERVIÇOS EXECUTADOS NO DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO DURANTE O EXERCÍCIO DE 1940

Reparação de Locomotivas: — Durante o ano foram feitas 258 reparações de locomotivas, sendo 217 a vapor e 19 elétricas, da bitola de 1,00 e 22 da bitola de 0,76.

As reparações das locomotivas a vapor da bitola de 1,00 se classificaram em 101 grandes reparações, 81 médias e 25 pequenas; e das elétricas foram: 4 grandes, 3 médias e 12 pequenas reparações.

As reparações das locomotivas a vapor da bitola de 0,76, foram: 3 grandes, 17 médias e 2 pequenas reparações.

Construção e reparação de carros: — Durante o ano de 1940 foram construídos e reparados pelas Oficinas da Locomoção 244 carros das duas bitolas, sendo 206 da bitola de 1,00, inclusive 5 construções, e 38 da bitola de 0,76.

BITOLA DE 1,00

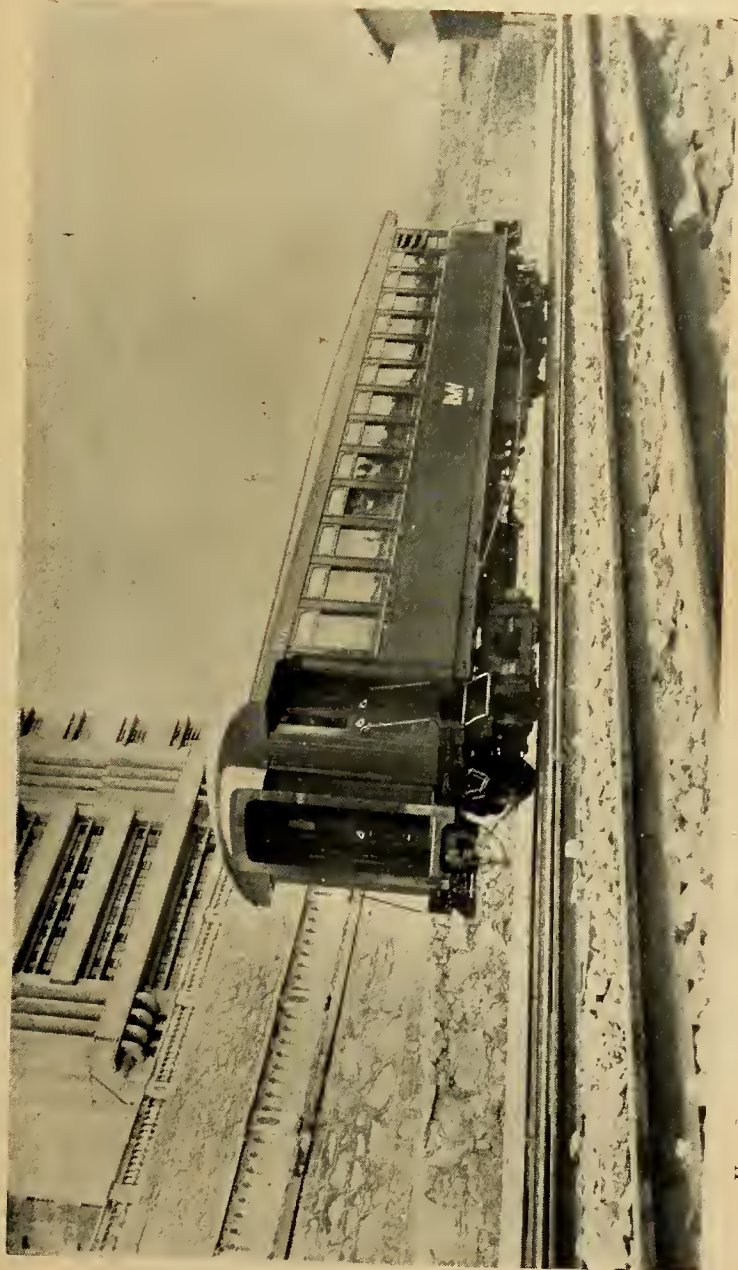
Os carros construídos foram: B-163, primeira classe e os dormitórios serie D, de numeros 110, 111, 112 e 113.

As reparações foram assim classificadas: 4 reconstruções, 32 grandes, 125 médias e 40 pequenas reparações.

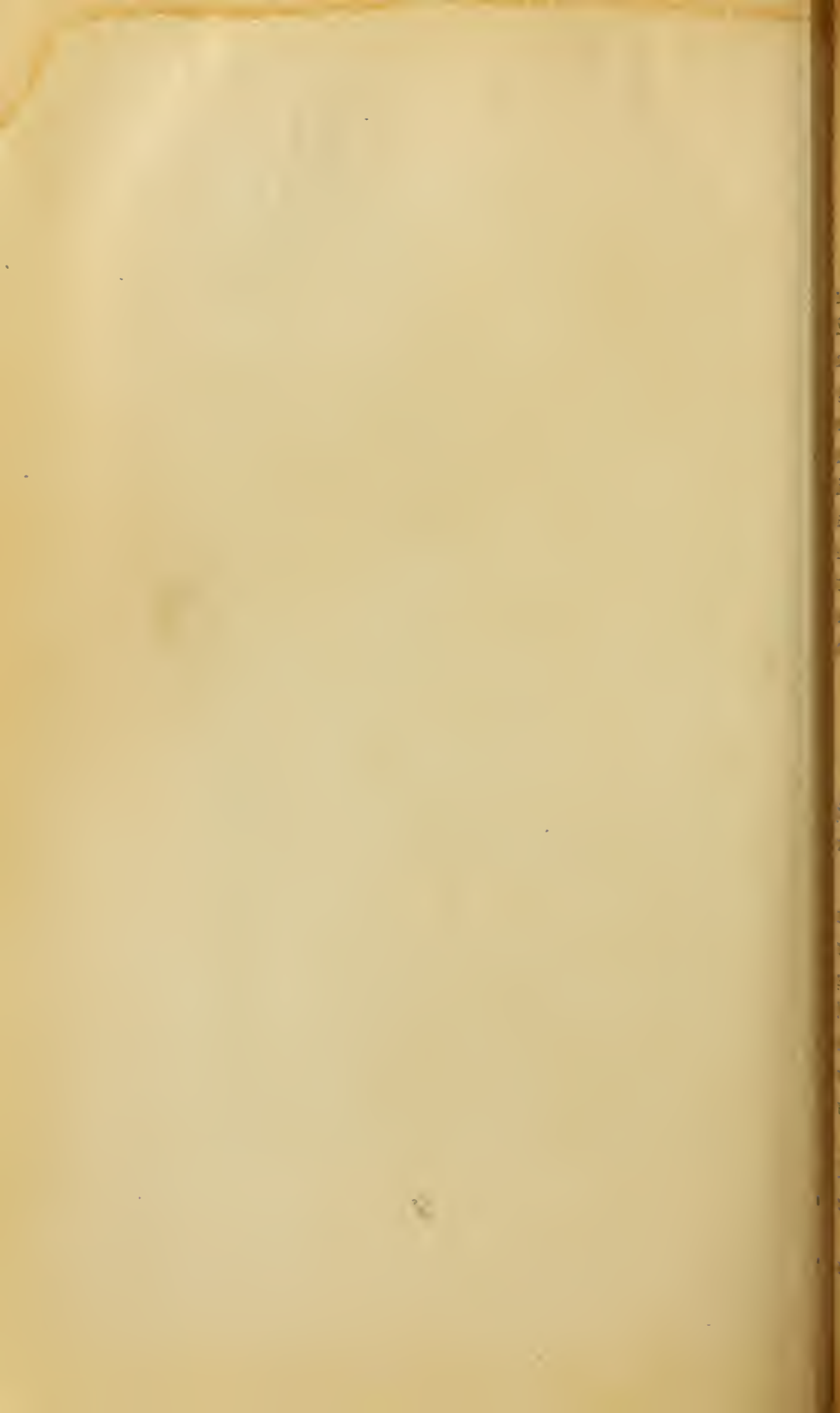
BITOLA DE 0,76

Quanto às reparações dos carros da bitola de 0,76, foram as mesmas classificadas em 3 reconstruções, 10 grandes, 22 médias e 3 pequenas reparações.

Construção e reparação de vagões: — O numero de construções e reparações de vagões feitas pelas Oficinas deste Departamento, durante o mesmo período, foi de 918, sendo 808 da bitola de 1,00, inclusive 95 construções, e 110 da bitola de 0,76.



Um dos carros de 1.^a classe construídos pela Rede Mineira de Viação nas Oficinas de Laurás



BITOLA DE 1,00

Os vagões construídos foram: 1 da serie VF, de numero 100, com capacidade para 36.000 quilos de lotação; 28 da serie VE, numerados de 141 a 164 e de 176 a 179, com capacidade para 30.000 quilos de lotação; 26 da serie KC (gaiolas para bovinos) numerados de 202 a 227, com capacidade cada uma para transportar 25 bois; 20 pranchas da serie QC, para 18.000 quilos de lotação, numeradas de 250 a 269, e mais 20 da serie ZC, tambem com capacidade para 18.000 quilos de lotação, numeradas de 200 a 219. As pranchas das series QC e ZC foram providas de rodas fundidas nas Oficinas de Divinópolis. Quanto às reparações, foram as mesmas classificadas em 22 reconstruções, 427 grandes reparações, 211 médias e 53 pequenas.

BITOLA DE 0,76

Foram as seguintes as reparações sofridas pelos vagões da bitola de 0,76: 10 reconstruções, 59 grandes reparações, 39 médias e 2 pequenas.

Aumento de lotação: — Do mesmo modo que nos anos anteriores, este Departamento, verificando que as estruturas de 104 veículos da bitola de 1,00 suportavam tonelagem superior, providenciou o aumento dos mesmos, de 18, 20 e 24 para 24 e 30 toneladas, ficando, assim, sem aquisição de novas unidades, aumentada a lotação de nossos vagões, de 436 toneladas, ou seja um aumento equivalente a cerca de 21 veículos de 20.000 quilos de lotação.

Instalação de freio a vacuo: — Durante o ano de 1940, 48 locomotivas da bitola de 1,00 receberam instalação completa de freio a vácuo.

No mesmo periodo foram providos de tubos de passagem e de instalação completa, 269 veículos, tendo 20

carros e 56 vagões sido providos de tubos de passagem, e 43 carros e 150 vagões com instalação completa.

Lubrificadores de frisos de rodas: — Durante o ano de 1940, foram colocados 262 aparelhos lubrificadores de frisos em 127 locomotivas das duas bitolas, assim distribuidos:

240	em	120 locomotivas a vapor da bitola de 1,00
16	em	4 locomotivas electricas da bitola de 1,00
6	em	3 locomotivas a vapor da bitola de 0,76.

Melhoramentos de carros e vagões: — Este Departamento, como vem fazendo nos anos anteriores, providenciou em 1940 a colocação de vestibulos e sanfonas em mais 21 carros da bitola de 1,00, tendo 10 primeiras classes, 1 dormitorio e 1 restaurante sido providos de sanfonas e 9 segundas com vestibulos.

Providenciou tambem para que todos os carros de passageiros que sofressem reconstrução ou grandes reparos tivessem seus mobiliarios substituidos ou aumentados.

Assim, 6 carros de 1.^a classe, da bitola de 1,00, tiveram os seus lugares aumentados de 37 para 48 lugares e 39 das duas bitolas (27 da bitola de 1,00 e 12 da de 0,76) sofreram grandes melhoramentos em seus mobiliarios.

Dentre os carros da bitola de 1,00 que receberam tais melhoramentos, contam-se: 16 primeiras classes, 3 segundas, 5 mixtos e 3 restaurantes e os da bitola de 0,76: 6 primeiras classes, 4 segundas e 2 mixtos.

Afim de proteger as mercadorias, de goteiras, faguilhas etc., este Departamento providenciou para que fossem forrados os tétos de 95 vagões fechados para mercadorias, sendo 71 para 24.000 quilos e 24 para 18.000 quilos de lotação.

Baixa de material rodante: — E' o seguinte o material rodante que, durante o ano findo de 1940, teve baixa do inventario da Rêde: locomotiva n.º 80 da ex-Sul, cedi-

da à Estrada de Ferro Petrolina a Terezina e os vagões VD-232, VC-210 e V-199, por terem ficado completamente queimados, em consequencia do acidente ocorrido no quilometro 713, na linha de Garças a Belo Horizonte, no dia 6 de maio de 1939.

A baixa desses vagões foi autorizada pelo Snr. Ministro da Viação e Obras Publicas, em o officio n.º 8.518, de 11-12-39, conforme consta da pagina 689 do Boletim n.º 16, da Inspeçtoria Federal das Estradas.

Baixas solicitadas: — Por terem sido julgados imprestaveis, foi solicitada baixa, do inventario da Rêde, dos seguintes veículos:

Da ex-Oeste: — B-3, 5, 10, 15 e 25; DL-5, 6, 12, 13 e 14; H-6, 45, 25, 43, 68, 69, 137, 141, 143, 145, 155 e 158; I-5, 6, 7, 11, 13, 14, 15 e 16; OT-83 e 85; S-3 e 21; V-8 e 79 e VT-3, todos da bitola de 1,00; e LL-26 da bitola de 0,76.

Da ex-Sul: — D-16, R-7, HV-29 e PV-18.

Da seriação nova (RMV): — UC-101, VC-100 e 130 e VD-242.

Transformação de veículos: — O vagão QF-1, da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie ZC, a qual recebeu o numero 165 da citada serie; e bem assim o vagão-gaiola H-25, tambem da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie QC, recebendo o numero 209.

Foram igualmente transformados mais 16 veículos da ex-Oeste, sendo 8 de cada uma das duas bitolas.

Os da bitola de 1,00 foram: LL-1, 2, 28, 31, 33, 37, 41 e 42 (gondolas), que foram, respectivamente, transformadas nas seguintes pranchas: ZC-153, 181, 177, 172, 155, 110, 170 e 171.

Os da bitola de 0,76 foram: L-1, 14, 15, 16, 17, 19 e 20 (pranchas), que foram transformadas, respectivamente, nas seguintes gondolas: MC-32, 39, 33, 27, 28, 34 e 29;

e o VC-5, coletor, que foi transformado em VA-6, fechado para mercadorias.

Sendo prancha o RB-113 e estando com a serie em desacôrdo com suas características, foi a mesma alterada, passando de RB-113 (socorro), para QC-189 (prancha).

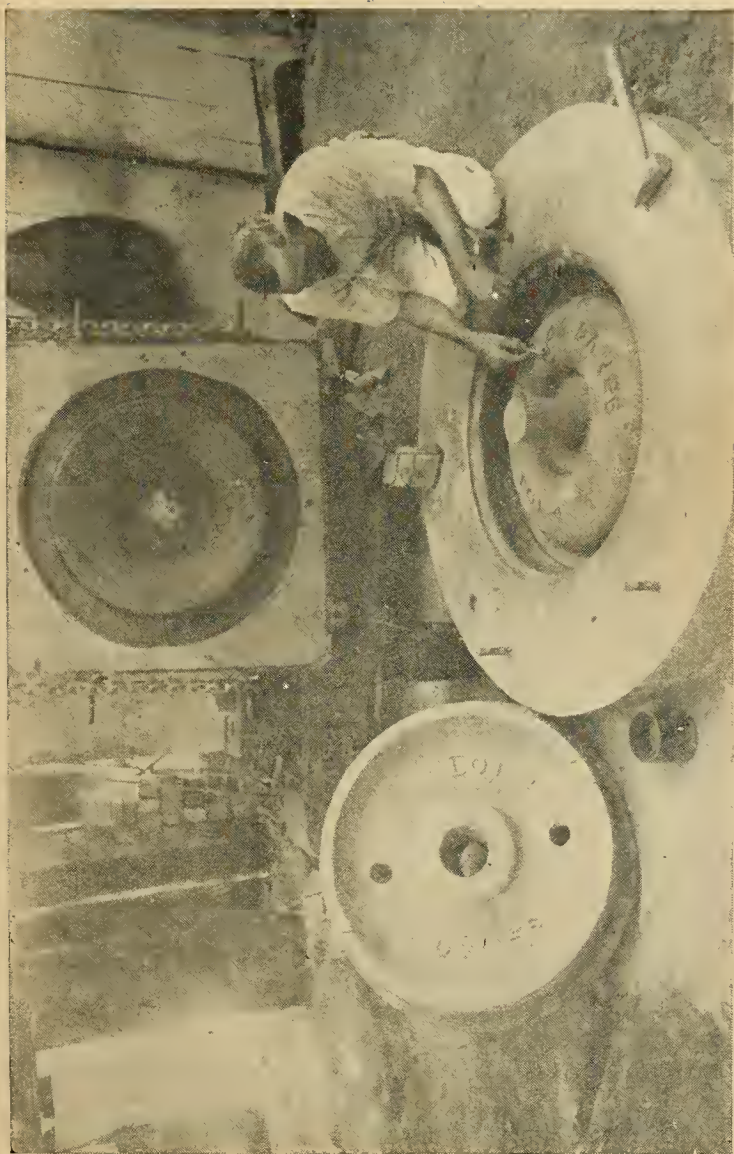
Existencia de veículos: — Com a construção de 100 veículos e baixa de outros 3, ficou aumentado, de mais 97, o total existente na Rêde, de 2.262 em 1939, para 2.359 em 1940, inclusive os que aguardam baixa.

Fabricação de rodas de ferro fundido: — Dos diversos serviços executados por este Departamento, durante o ano de 1940, destaca-se, sem dúvida, a fabricação de rodas inteiriças de ferro fundido regelado, pois, a-pesar de terem sido fabricadas com aparelhamento rudimentar, ainda não se verificaram quaisquer acidentes, fraturas ou deslocamentos nessas rodas em serviço.

O processo para fabricação dessas rodas é o de fundição em coquilha que, como se sabe, dá lugar a um grande endurecimento superficial do ferro vasado em temperatura conveniente nos moldes e que entra em contacto imediato com as partes da coquilha. Esse endurecimento, que vai até a uma profundidade uniforme de cerca de 12 a 20 milímetros, faz com que a roda suporte perfeitamente os varios esforços a que fica submetida em serviço, já havendo rodas com 50.000 quilometros de percurso não apresentando ainda qualquer sintoma de deterioração ou enfraquecimento.

Nas Oficinas de Divinópolis, onde estão sendo fabricadas, já foram fundidas 416 rodas, sendo que as pranchas de 18.000 quilos de lotação alí construídas (20-QC e 20-ZC) foram providas unicamente com essas rodas.

Logo esteja concluída naquelas Oficinas a instalação de uma grande fundição, com o emprego de métodos industriais convenientes, a produção terá o aumento neces-

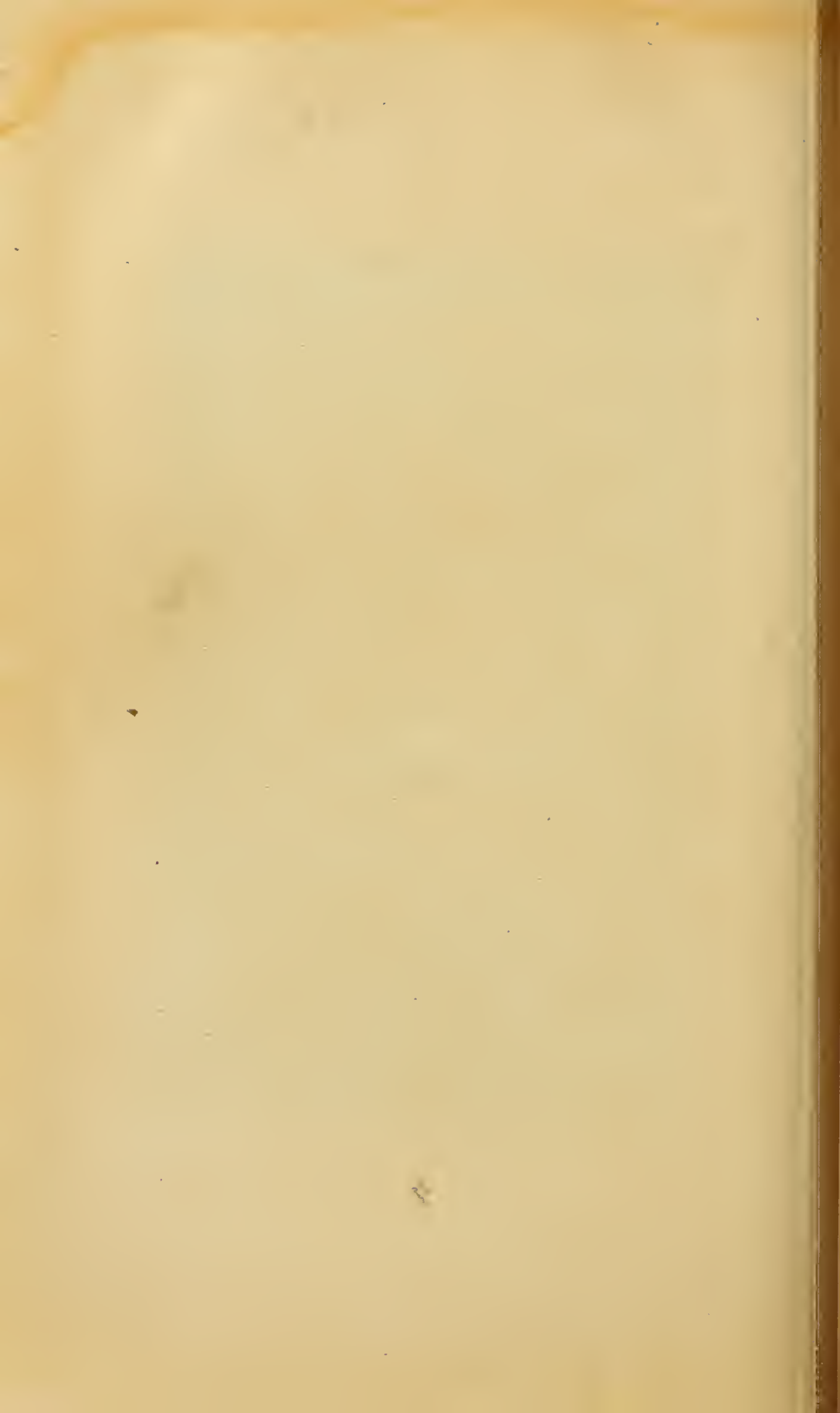


Fabricação de rodas, em coquilha, nas oficinas de Divinópolis





Uma roça fabricada em coquilha, nas Oficinas de Divinópolis



sario para fundição de 100 rodas semanalmente, dando como resultado uma economia de cerca de mil e quinhentos contos anualmente para a Rêde.

Construção de veículos — Dos 218 veículos, cujos projéto e orçamentos foram submetidos à vossa apreciação, em 1939, pelos officios ns. 350 e 687-A, de 9 de março e 13 de maio, e em 1940, pelos officios 1.222, 1241 e 1558-A, de 6 e 11 de outubro e 12 de dezembro, respectivamente, nos quais solicitei autorização para construí-los, afim de atendermos às necessidades do trafego sempre crescente, e, principalmente, devido ao aumento de cerca de 200 quilometros provenientes da ligação do trecho de Patrocínio-Ouvidor, — já foram construídos 124, sendo 24 em 1939 e 100 em 1940, inclusive 1 da serie VF, de que será feito expediente para autorização regular da construção.

Dos veículos acima citados, ficou concluída a construção dos 50 vagões fechados para mercadorias, da serie VE (m/m 350-A de 9-3-39) e 20 pranchas da serie ZC, destinadas ao transporte de lenha (m/m 687-A de 13-5-39). A construção desses últimos foi autorizada pelo decreto 4.368 de 10-7-39, do Sr. Presidente da República.

A despêsa para a construção dos vagões VE foi orçada em 2.028:719\$800; e a das pranchas ZC em 431:734\$980.

Quanto ao valor real da despêsa da construção desses veículos, cabe ao Departamento Financeiro apresentá-la, visto estar a cargo da Contabilidade a sua apuração.

Centralização de serviços de carros — Em 1940 ficou concluída a transferência do pessoal e de algumas máquinas operatrizes, da Oficina de marcenaria de Cruzeiro para a de Lavras, afim de, centralizando a reparação de carros, facilitar a uniformização do material reparado ou construído.

Na exposição por mim feita em o m/m 1.328-A, de 28-8-39, no qual pedia a aprovação dessa Diretoria para centralizar os serviços de carros em Lavras, tive oportunidade de demonstrar as desvantagens que ocorriam com as reparações de carros em Oficinas diferentes, e as vantagens providas da centralização desses serviços em uma única Oficina.

A centralização em Lavras ficou concluída no primeiro semestre desse ano e o seu resultado já está se fazendo sentir. Assim é que, em 1939, pelas duas Oficinas (Cruzeiro e Lavras) sofreram grandes e médias reparações, 151 carros da bitola de 1,00, ao passo que, em 1940, essas reparações, somente em Lavras, foram, no mesmo período, elevadas para 166, incluindo-se 5 carros (4 dormitórios e 1 de primeira classe), que foram construídos de conformidade com programa previamente traçado por este Departamento, sendo que estes, por terem sido construídos unicamente ali, saíram rigorosamente padronizados, o que, dificilmente, seria conseguido, si tais serviços fossem executados separadamente, isto é, em Cruzeiro e Lavras.

Como se vê, não foi necessário longo tempo para que se fizessem sentir os bons resultados da centralização, bastando apenas um semestre para que fossem verificados.

PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM 1940

A principal produção das Oficinas do Departamento da Locomoção, para os seus serviços e fornecimentos aos demais Departamentos, é a seguinte:

Bronze em obra - - - - -	93.094,500	kgs.
Enchimento preparado - - -	105.963	"
Carvão vegetal - - - - -	49.500	"
Ferro fundido - - - - -	789.787	"

Madeira desdobrada - - - -	2.962	Ms3.
Metal patente - - - - -	11.563,500	kgs.
Buchas de metal patente -	43	
Parafusos de ferro (di- mensões diversas) - - -	16.000	kgs.
Pinos de ferro de - - - - -		
7/8" x 3 1/2" - - - - -	533	"
Rebites de ferro (dimen- sões diversas) - - - - -	1.610	"
Solda forte - - - - -	50	"
Latão fundido - - - - -	119	"

Continuando o programa adotado, para melhoria dos carros de passageiros, houve, para êsse fim, a produção abaixo, principalmente:

Acumuladores - - - - -	720
Janelas basculantes - - - - -	33
Plafouniers uniformizados (grandes) - -	56
Plafouniers uniformizados (pequenos) -	40
Sanfonas completas para passagem entre carros - - - - -	46
Lâmpadas de leitura para carro - - - - -	26
Dínamos para carro (reparados) - - - -	12

Para instalação de freio vácuo, foi, notadamente, a seguinte:

Cilindros simples de 15 - - - - -	31
Cilindros simples de 18 - - - - -	329
Cilindros simples de 21 - - - - -	72
Cilindros combinados de 18 - - - - -	47

Na Secção de Aparelhos Telegráficos, de Lanternas,

Lampeões, etc., das Oficinas de Divinópolis, foram feitas, acentuadamente, as seguintes reparações:

Aparelhos telegráficos - - - - -	76
Telefones diversos - - - - -	11
Relógios de ronda - - - - -	23
Relógios de parede - - - - -	29
Carimbadores de bilhetes - - - - -	25
Lampeões de mesa e centro - - - - -	49
Lampeões "Olho de Boi" - - - - -	36
Lampeões Belga - - - - -	2
Lampeões Tulipa - - - - -	20
Lanternas e lampeão de sinal - - - - -	297
Miliamperímetro - - - - -	6
Pinças para selar - - - - -	29

Na Secção de Marcenaria das Oficinas de Divinópolis, de reparo de Móveis e Utensílios destinados a varias dependencias da Rêde, verificou-se, notadamente, a seguinte produção:

Armário para Secção Técnica - - - - -	1
Bancos para plataforma - - - - -	14
Cadeiras giratorias (reparadas) - - - - -	2
Cadeiras de braço (reparadas) - - - - -	2
Cadeiras (reparadas) - - - - -	128
Cadeiras - - - - -	59
Carrinhos para limpeza (reparados) - - - - -	36
Carrinhos para baldeação e descarga (reparados) - - - - -	72
Fichários diversos - - - - -	16
Mesas (reparadas) - - - - -	5
Mesas para escritório - - - - -	16
Mesas para máquina de escrever - - - - -	14
Mesas para aparelho telegrafico - - - - -	1
Prancheta para desenho (reparada) - - - - -	1

Peças para sala de espera (reformadas)	7
Pranchas para descarga em estações - -	53
Sofá (reparado) - - - - -	1
Guaritas - - - - -	27
Trolis completos - - - - -	4

Na Secção das Oficinas de Divinópolis, de reparação de chaves, de caixas d'água e serviços outros, houve, principalmente, a seguinte produção:

Talas de junção para trilhos (adaptadas) - - - - -	1.300
Parafusos para caixa d'água de Ibiá	900
Bitolas para linha de 1,00 - - - - -	20
Selas para apóio de trilhos - - - - -	24.000 kgs.
Cadeados para chave, tipo "Baêta Neves" - - - - -	53
Chaves completas - - - - -	61
Cruzamentos - - - - -	3
Caixa d'água de ferro fundido - - - - -	9 paineis

Nas Oficinas de Barra Mansa, destinadas a serviços de reparação de locomotivas elétricas, além das locomotivas reparadas, de que se fez menção em outro local, houve, para conservação de locomotivas em tráfego, a produção indicada abaixo:

Bobina de campo de ventilador (reparo) -	2
Induzido de ventilador (reparo) - - - - -	1
Bobina de induzido para motor do ventilador (confecção) - - - - -	1
Resistência de tração (reparo) - - - - -	1
Bronze para manga de eixo (tornear) - - -	2
Contator de tração (reparo) - - - - -	2
Resvalador para pantógrafo (reparo) - -	3

Resvalador p/ pantógrafo (confeccionado)	16
Convertidos para locomotiva (reparo) - - -	4
Bobina para induzido de compressor (reparo) - - - - -	1
Bobina campo exaustor (reparo) - - - - -	1
Pantógrafo para locomotiva (reparo) - - -	6
Motor exaustor de locomotiva (reparo) - -	1
Induzido do convertidor (reparo) - - - - -	6
Bobina para compressor (confeção) - - -	38
Contator completo para compressor de ar (reparo) - - - - -	1
Grupos inferiores de pantógrafo (reparo)	3
Induzido de compressor (reparo) - - - - -	1
Coletor de 50 volts (reparo) - - - - -	2
Velocímetro registrador (reparo) - - - - -	1
Coletor para resistência (confeção) - - - -	1
Bomba de vácuo (reparo) - - - - -	3

Além da produção já enumerada, nota-se, por ser de alguma importancia, mais a seguinte:

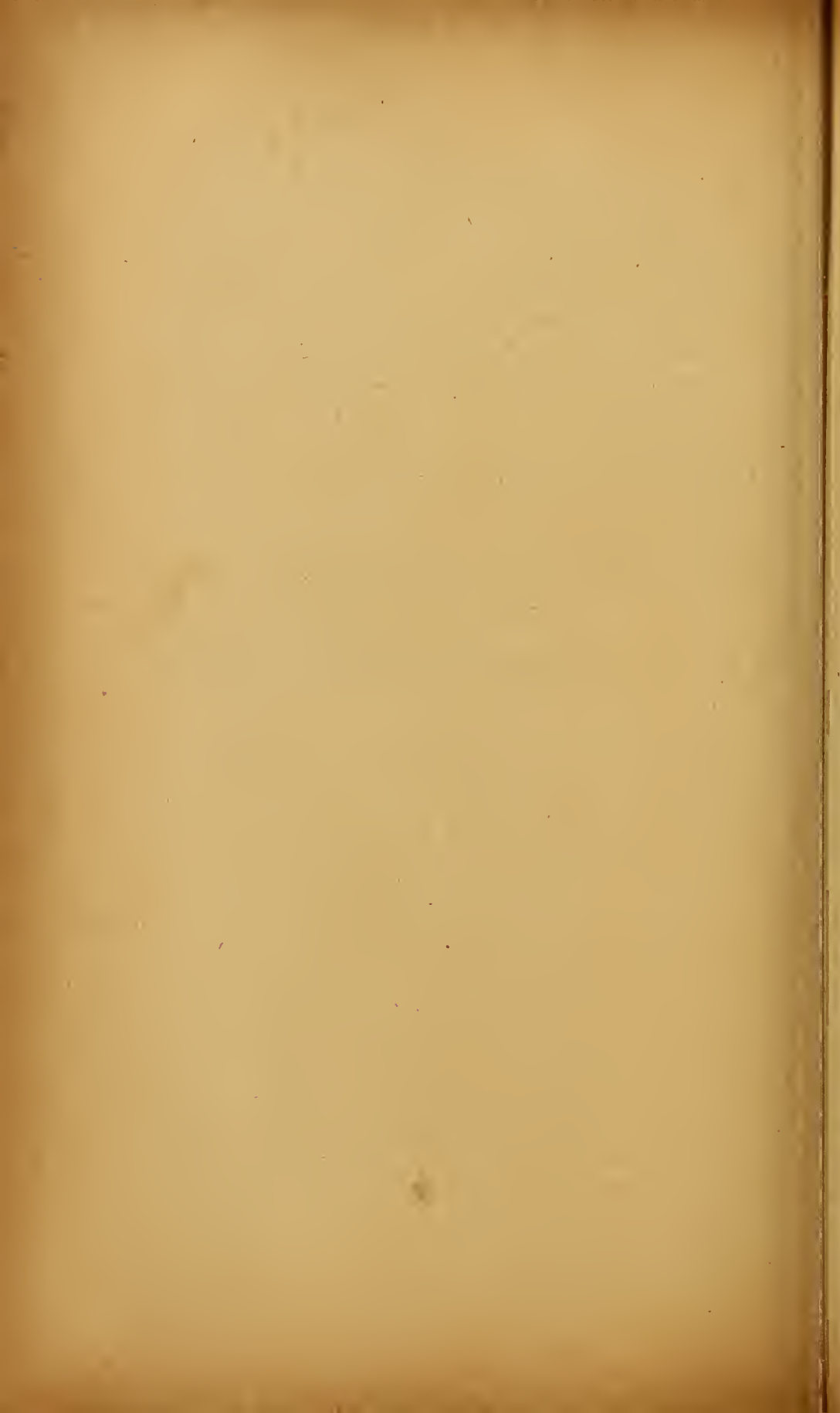
Lubrificadores para frisos de roda de locomotiva - - - - -	378
Tintas para aparelho telegráfico - - - -	720
Estrêlas de zinco para telégrafo - - -	6.000
Garras de bronze para fio canelado - -	700 pares
Água distilada - - - - -	1.060 litros
Botijões para água distilada - - - - -	71
Ligação para iluminação de carros (reparo) - - - - -	57
Bateria para tração elétrica (reparo)	5
Bateria completa de locomotiva elétri- ca (confeção) - - - - -	1
Rail-bond para eletrificação (con- fecção) - - - - -	2.346 kgs.

Bolsa para relógios de ronda (con- fecção) - - - - -	10
Bolsa para expediente (confeccção) - -	4
Retensores (confeccção) - - - - -	1.700
Cruzetas para linha de transmissão de energia elétrica (fabricadas) - - -	300
Cruzetas para poste telegráfico (fa- bricadas) - - - - -	100
Bombas de vácuo (reparadas) - - - -	4
Bomba de vácuo (confeccionada) - - -	1
Rodas de ferro fundido - - - - -	416

Belo Horizonte, 20 de Fevereiro de 1941.

GERALDO ALBERGARIA

Chefe do Departamento da Locomoção



QUADRO N.º LO — 1

TIPO	BITOLA DE 1,00				BITOLA DE 0,76				TOTAL			
	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA	RS	ENC	ES	SOMA
4-4-0	—	—	13	13	1	5	16	22	1	5	29	35
2-0-0	3	4	20	27	—	—	—	—	3	4	20	27
4-6-0	4	—	47	51	1	—	13	14	5	—	60	65
4-6-2	2	—	37	39	—	—	—	—	2	—	37	39
2-8-0	1	—	39	40	3	—	19	22	4	—	58	62
2-8-2	1	—	26	27	—	—	—	—	1	—	26	27
0-4-2-T	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-6-2-T	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-4-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-4-2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
2-6-2	—	3	1	4	—	—	—	—	1	—	—	1
2-6-4	—	—	3	3	—	—	—	—	—	3	1	4
0-8-0	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	3	3
2-4-4-0	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	1	1
2-8-4	—	—	3	3	—	—	—	—	1	—	1	2
SOMA	13	7	194	214	5	5	48	58	18	12	242	272

"ELÉTRICAS"

TIPO	BITOLA DE 1,00			
	RS	ENC	ES	SOMA
0-4-4-0	1	—	12	13

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941

A locomotiva n° 80 da ex-Sul, tipo 2-6-0, foi cedida á
E. F. Terezina.

RS: Retirada do serviço
ENC: Paradas
ES: Em serviço.

Valdemar Machado
Chefe do Escriit.º Central do Dept.º

Geraldo Albergaria
Chefe do Dept.º da Locomoção

José Catharino de Sant'Anna
4.º Escriiturário

QUADRO N.º LO — 2

Espécie	CT	R C		G R		M R		P R		TOTAL	
	B. 1,00	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76
Locomotivas . . .	—	—	—	105	3	84	17	47	2	236	22
Carros	5	4	3	32	10	125	22	40	3	200	38
Vagões	95	22	10	427	59	211	39	53	2	808	110

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941

- CT: — Construção
- RC: — Reconstrução
- GR: — Grande Reparação
- MR: — Média Reparação
- PR: — Pequena Reparação.

José Catharino de Sant'Anna

4.º Escrifturnário

Valdemar Machado

Chefe do Escrit. Central do Dept.º
da Locomoção

Geraldo Albergaria

Chefe do Dept.º da Locomoção

MATERIAL RODANTE EXISTENTE NAS OFICINAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940.

E S P E C I E	AGUARDANDO		EM REPARAÇÃO		TOTAL	
	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76	B. 1,00	B. 0,76
	Locomotivas	—	2	14	3	14
Carros	14	8	26	4	40	12
Gaiolas	3	5	10	—	13	5
Gondolas	11	5	6	—	17	5
Pranchas	4	—	4	—	8	—
Vagões	32	1	36	—	68	1
Alojamentos	—	—	—	—	—	—
Carros de socorro	—	—	1	—	1	—
Veículos da ant. E. F. Trespontana	1	—	—	—	1	—

Belo Horizonte, 28 de Fevereiro de 1941.

Valdemar Machado

Chefe do Escri. Central do Dept.º da Locomoção

José Catharino de Sant'Anna
4.º Escriurario

Geraldo Albergaria
Chefe do Dept. da Locomoção



QUADRO N.º LO — 4

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO EXISTENTE NA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1939

ESPECIE	OESTE		SUL		R. M. V.		TOTAL GERAL		OBSERVAÇÕES			
	Bit. 1,00		Bit. 0,76		Bit. 1,00		Bit. 0,76					
	Série	Quant.	Série	Quant.	Série	Quant.	Série	Quant.				
LOCOMOTIVAS:												
A vapor	Loc.	111	Loc.	58	Loc.	103	--	--	211	58	CESSÃO DE LOCOMOTIVA: A locomotiva n.º 89, da ex-Sul foi cedida à Estrada de Ferro Leopoldina a Teresina Processo n.º 353 Loc. 40	
Elétricas		13		--		--			11	--		
CARROS:											CONSTRUÇÃO: Foram construídos 100 veículos da bitola de 1,00, a saber: 5 carros e 95 vagões. Os carros construídos foram: o B-163, 1.ª classe e os dormitoribus serie D, de numeros 110, 111, 112 e 113. Os vagões foram: 29 fechados para mercadorias, sendo 28 da serie VI, numerados de 141 a 164 e de 176 a 179 e 1 da serie VII, de numero 100; 26 gondolas para bovinos, serie KI, numerados de 202 a 227; 20 pranchas com lueiros, serie QC, numeradas de 250 a 269 e mais 20 olitas, de furoiros com grades nas testeeiras de numeros 200 a 219.	
Administração	A	2	A	1			A	13	5	15		6
Pagador		--		--			A	3	1	3	1	
Dormitorio		--	D M	1			D	14	6	14	7	
Salão	B S	1		--			I	5	--	5	--	
Restaurante		--		--	R	1	G	11	1	15	1	
1ª classe	B	5		--	B	2	B	62	15	69	18	
2ª classe	D	7	D	4	C	6	C	52	14	63	18	
Mixto	B D	12		--	D	1	E	27	7	30	7	
Bonde		--	D D	7				--	--	--	7	
Bagagem e correio	F	2		--	E	3	F	40	17	54	17	
" " uniuuiais	O	3	O	3			H	5	6	8	9	
Funebre		--	Z	1			J	1	--	1	1	
VAGÕES												BAIXAS AUTORIZADAS: -- Os vagões VD-232 e VC-210 da vertação R. M. V. e o V-199 da ex-Oeste, tiveram baixa, em virtude de terem ficado completamente queimados, em consequencia do acidente ocorrido no quilometro 713, na linha de Barçoz a Belo Horizonte, no dia 6 de maio de 1939. A baixa dos vagões acima mencionados, foi solicitada pela Diretoria da Rede à L. F. E. e ao U. Distrito, em 16 de junho de 1939, nos ofícios L. 546 e L. 535 e autorizada pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, em ofício n.º 8 518, de 11/12/39, conforme consta da pagina 689, do Boletim n.º 16, da Inspectoria Federal das Estradas. BAIXAS SOLICITADAS: -- Por terem sido julgados imprestaveis, foi solicitada a baixa dos seguintes veiculos: Da ex-Oeste da bitola de 1,00: B-3, 5, 10, 15, e 25; DL-5, 6, 12, 13 e 14; H-6, 25, 43, 45, 68, 69, 137, 141, 143, 145, 155 e 158; L-5, 6, 7, 11, 13, 14, 15 e 16; DT-83 e 85; S-3 e 21, V-8 e 79; VT-3 e LL-20 de 0,76. Da ex-Sul: D-16, H-7, HV-29 e PV-18 e os da serieação nova (OMV): UC-104, VI-100 e 130, e VD-242. TRANSFORMAÇÃO: O vagão frigorifico, QF-1, da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie ZI, a qual recebeu o numero 165 da cidade sero e bem assim o vagão-gaiola, H-25, tambem da ex-Sul, foi transformado em prancha da serie QC, recebendo o numero 209. Foram igualmente transformados mais 16 veiculos da ex-Oeste, sendo 8 de cada uma das duas bitolas. Os da bitola de 1,00, foram: LL-1, 2, 28, 31, 33, 37, 41 e 42 (gondola) que foram respectivamente transformados nas pranchas seguintes: ZI-153, 181, 177, 172, 155, 110, 170 e 171. Os da bitola de 0,76, foram: L-1, 14, 15, 16, 17, 19 e 20 (pranchas) que foram transformadas, respectivamente, nas seguintes gondolas: MG-32, 39, 33, 27, 28, 31 e 29 e o VC-5, colch., que foi transformado em VA-6, fechada para mercadorias. Sendo prancha o vagão BB-113 e estando com a serie em observação em suas caracteristicas, foi a mesma alterada, passando de BB-143 (ocorrido) para QC-189 (prancha) BALANÇO: Com a construção de 100 veiculos e baixa de outros 3, ficou augmentado, de num. 97, o total de veiculos existentes na Rede, de 2 262, em 1939, para 2 359 em 1940, inclusive os que aguardam baixa.
Coletor para avis		--	V C	2					1	--	2	
" " mixto		--		--			X B	9	--	9	1	
" " " "		--		--			X D	9	--	9	22	
Gaiola para animais	H	28	H	22	H	11				9	9	
" " bovinos		--		--	H V	9			15	--	15	
" " " "		--		--			K A	--	11	--	11	
" " " "		--		--			K B	110	--	110	11	
" " " "		--		--			K C	100	--	100	--	
" " " "		--		--			L B	21	--	38	2	
Fechado para mercadorias	H S	5	HS	2	S	11			--	1	1	
" " " "		--		--	Q	1			--	1	12	
" " " "		--		--	Q I	1			--	1	17	
" " " "		--		--	L Q	17			--	17	51	
" " " "	V	38	V	29	V	13			29	--	29	
" " " "		--		--			V A	33	55	33	55	
" " " "		--		--			V B	132	--	132	--	
" " " "		--		--			V C	318	--	318	--	
" " " "		--		--			V D	80	--	80	--	
" " " "		--		--			V E	1	--	1	--	
" " " "		--		--			V F	1	--	1	--	
" " " "		--		--			V G	5	--	5	--	
" " " "	V T	1		--			V H	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V I	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V J	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V K	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V L	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V M	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V N	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V O	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V P	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V Q	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V R	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V S	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V T	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V U	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V V	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V W	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V X	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V Y	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V Z	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AA	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AB	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AC	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AD	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AE	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AF	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AG	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AH	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AI	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AJ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AK	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AL	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AM	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AN	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AO	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AP	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AQ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AR	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AS	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AT	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AU	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AV	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AW	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AX	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AY	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V AZ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BA	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BB	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BC	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BD	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BE	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BF	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BG	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BH	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BI	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BJ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BK	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BL	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BM	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BN	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BO	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BP	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BQ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BR	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BS	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BT	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BU	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BV	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BW	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BX	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BY	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V BZ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CA	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CB	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CC	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CD	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CE	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CF	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CG	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CH	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CI	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CJ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CK	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CL	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CM	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CN	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CO	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CP	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CQ	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CR	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CS	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CT	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CU	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CV	5	--	5	--	
" " " "		--		--			V CW	5	--			

DEPARTAMENTO FINANCEIRO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

SR. DIRETOR:

Dando cumprimento ao estabelecido no Regulamento da Estrada, tenho a satisfação de apresentar-vos o Relatório dêste Departamento, referente ao exercício de 1940.

Pela organização administrativa da Rêde, incumbe ao Departamento Financeiro escriturar a receita e a despesa da Estrada, adquirir, guardar e distribuir os materiais necessários aos seus serviços e providenciar, com os recursos da Tesouraria e dos suprimentos fornecidos pelo Estado, a liquidação das contas, faturas e folhas de pagamento do pessoal da Rêde, da Construção da linha de Ouvidor e dos serviços da Eletrificação.

Em virtude das dificuldades financeiras e decorrentes do desequilíbrio orçamentário da Estrada e da falta de regularidade no fornecimento de recursos para cobertura dos deficits de custeio que se vêm verificando na exploração do tráfego das linhas férreas arrendadas, tivemos, durante o exercício de 1940, como nos anos anteriores, os nossos trabalhos perturbados pela dívida flutuante da Estrada.

Temos vencido e enfrentado, com a melhor bôa vontade, uma situação de grandes dificuldades.

Todavia, o atraso na liquidação de coberturas comerciais, como sabeis, afeta diretamente o crédito da Estrada e encarece exageradamente o preço dos materiais adquiridos em concorrência, agravando ainda mais as nossas dificuldades.

Como medida capaz de solucionar a crise financeira da Estrada, peço vênha para vos sugerir um entendimento com o Estado, no sentido de ser promovida a consolidação da dívida flutuante da Rêde, por meio de um empréstimo a longo praso, amortizavel mensalmente pela Secretaria das Finanças.

A Estrada de Ferro Sorocabana, em situação quase idêntica à da Rêde, procedeu assim em 1939, conforme consta do relatório dessa Estrada, referente ao citado exercício: negociou um empréstimo de 10.000 contos com um Banco da Capital paulista e com o dinheiro obtido conseguiu normalizar a situação de suas contas em atraso.

Temos fundada esperança em que a Rêde atingirá, em 1942 ou 1943, o seu almejado equilíbrio orçamentário.

A dívida flutuante desta Estrada, representada pelos descobertos financeiros dos exercícios de 1936 a 1940, é de responsabilidade do Estado e se encontra registrada na Secretaria das Finanças, a crédito da conta corrente da Rêde, em consequência de operações decorrentes da execução orçamentária nos exercícios citados.

Atingido o equilíbrio financeiro, a Rêde Mineira de Viação poderá reembolsar o Estado do que fôr despendido com a operação de crédito sugerida por êste Departamento e que se nos apresenta como medida capaz de debelar a crise financeira que atravessamos, cuja agravação poderá comprometer a eficiência dos serviços ferroviários desta Rêde, tão elogiados pelo público.

Não obstante os impecilhos apresentados, os serviços a nosso cargo correram regularmente, durante o ano de 1940, conforme vereis pelos dados que se seguem, apresentados pelos Chefes de Serviço das repartições que integram o Departamento Financeiro:

Chefia do Departamento.

Ajudância de Materiais.

Contabilidade.

Tesouraria.

Serviços de Pessoal.

CHEFIA DO DEPARTAMENTO

Continuou, durante o ano de 1940, como Ajudante desta Chefia o Dr. Alarico Irineu de Araujo.

Durante o exercício em referência foram recebidos e despachados pela Chefia 11.201 processos. A correspondência expedida constou de 537 memoranda, 219 ofícios e 13 cartas. Durante o ano trabalharam na Chefia do Departamento 8 funcionários.

AJUDANCIA DE MATERIAIS

Os serviços da Ajudância, a cargo do Eng.º Artur Lourival da Fonseca, estão sub-divididos nas seguintes repartições:

Secção de Compras.

Almoxarifado.

Tipografia e Secção de Impressos.

Foram organizadas, em 1940, 33 concorrências, ten-

do sido expedidas 711 encomendas no valôr de
22.520:923\$800, assim distribuidas:

Dormentes - - - - -	2.995:127\$200
Lenha - - - - -	5.552:370\$100
Móveis e Utensílios - - - - -	67:880\$000
Madeira - - - - -	910:962\$800
Materiais diversos - - - - -	10.954:916\$500
Carvão - - - - -	1.228:876\$000
Lubrificantes - - - - -	810:791\$200

Por adiantamentos aos Srs. Representante da Rêde, no Rio, Almojarife e Armazenistas Regionais, foram adquiridos materiais no valôr de 372:394\$300.

A codificação dos materiais não pode ser feita em 1940, dado o atraso que se verificava no serviço do Almojarifado.

Os serviços da Ajudância de Materiais eram executados por 15 funcionários em Janeiro de 1940, passando a 21 em Abril e decrescendo para 18 em Dezembro. Neste número estão incluídos os 4 Recebedores de Madeira e dormentes.

SECÇÃO DE COMPRAS

A Secção foi chefiada, até 2 de Abril, pelo Auxiliar Administrativo de 2.^a, Sr. Adalberto Gonçalves, tendo sido êste substituído, em 3 de Abril, pelo Sr. José Batista Sampaio — Chefe do Escritório Central.

O movimento da Secção pode ser resumido no quadro abaixo:

Papeis procedentes da Chefia do Departamento
Financeiro, Ajudante de Materiais, Conta-
bilidade e Secção de Materiais - - - - -
Papeis procedentes do Almojarifado, Armazens

Regionais, Secção de Impressos e Oficinas Gráficas - - - - -	1.724
Papeis procedentes dos Departamentos de Transportes, Locomoção, Linha, Tráfego, 1. ^a , 2. ^a e 3. ^a Divisões, Construção e Eletrificação - -	1.716
Correspondência recebida de fornecedores, exclusive contas - - - - -	566
Correspondência dos Recebedores - - - - -	74
Papeis de empregados, inclusive licenças - - - -	168
Papeis sôbre assuntos diversos - - - - -	144
Cartas expedidas - - - - -	619
Ofícios expedidos - - - - -	295

Em 1940, iniciou-se o serviço de que trata o artigo 7.º das Instruções para aquisição, recebimento, escrituração, fornecimento e guarda de materiais, tendo a Ajudância de Materiais enviado aos Departamentos as relações de que cogitam as referidas Instruções, para efeito da organização do orçamento referente ao ano de 1941.

ALMOXARIFADO

Durante o exercício de 1940, esteve à testa do Almo-xarifado o Sr. Inácio Valadares Ribeiro.

Os Serviços dessa repartição, que já estiveram em grande atraso, continuam melhorando sempre, esperando-se, no próximo exercício, a sua completa normalização.

Valôr dos materiais em estoque em

1.º de Janeiro - - - - -	8.943:050\$811
Materiais recebidos durante o ano - - -	24.472:908\$804
Materiais fornecidos durante o ano - - -	25.512:122\$100
Saldo para o ano de 1941 - - - - -	7.903:837\$515
Número de funcionários existentes - - - -	128
Telegramas recebidos durante o ano - - -	2.075

Telegramas transmitidos - - - - -	2.732
Ofícios expedidos - - - - -	2.566
Processos registrados - - - - -	12.192
Faturas comerciais processadas - - - - -	2.531

OFICINAS GRÁFICAS — PRODUÇÃO

Obras em andamento em 1.º de Janeiro	23:710\$570
Valôr da despêsa pessoal aplicada durante o ano - - - - -	109:817\$000
Valôr de materiais transformados em obras - - - - -	328:359\$807
Valôr das obras concluídas - - - - -	433:103\$536
Saldo que passa para 1941 - - - - -	28:783\$841

CRÍTICA DAS OFICINAS GRÁFICAS

Com a precariedade de aparelhamento e a deficiência de pessoal, agora mais acentuada, a situação das Oficinas Gráficas agrava-se, de momento para momento, assumindo um aspêto cada vez mais delicado. Se, de um lado, é para lastimar a escassez de pessoal, de outro lado, muito mais para lastimar ainda é que êsse pessoal seja constituído, em parte apreciável, de trabalhadores, alí entrados em substituição a empregados já especializados, dali saídos, uns por se haverem demitido, outros por terem sido removidos. Essa substituição, forçosamente, há de afetar, como de fato vem afetando, o coeficiente de produção.

Atualmente, está o quadro de pessoal das Oficinas Gráficas reduzido aos seguintes empregados: 1 Chefe de Oficinas, 3 compositores, 4 impressores, 6 encadernadores, 1 linotipista, 1 pautador, 6 trabalhadores e 2 aprendizes.

Além desses motivos, a fálta de papel tambem concorre para justificar, em grande parte, a retenção de requi-

sições de impressos nas Oficinas Gráficas e em número que já sobe a mais de duzentas.

Sobre serviços do Almojarifado, temos uma sugestão a apresentar.

Afim de se evitar retenção de faturas nessa repartição, devido a divergências entre estas e os materiais recebidos e conferidos pelos Armazens Regionais, seria conveniente um entendimento da Estrada com os fornecedores, no sentido de que, quando fôsse despachado qualquer material destinado aos nossos Armazens, se remetesse, conjuntamente com o conhecimento, uma nota de entrega, discriminativa, na qual seria firmado, pelo Armazenista Regional, o recibo do material que tivesse sido entregue em ordem e na conformidade das exigências constantes dos respectivos pedidos.

Quaisquer divergências verificadas seriam anotadas e comunicadas aos fornecedores. De posse da nota de entrega, que lhes seria devolvida imediatamente após o recebimento e conferência do material, os fornecedores, baseados nela, extrairiam a fatura contra a Estrada, debitando unicamente o material de que tivesse sido passado recibo. O material entregue em desacôrdo com o pedido ficaria em suspenso, aguardando solução de processo e só deveria ser faturado quando devidamente autorizado o recebimento.

Com a adoção dessa medida ficariam igualmente beneficiadas ambas as partes — Estrada e fornecedor: primeiro, porque evitar-se-ia atraso no processamento das faturas, pois acontece, não raro, ficarem retidas no Almojarifado, durante longo tempo, faturas de valôres vultosos, simplesmente por se ter verificado divergência em

material de pequena importancia, o que se não daria se esse material fôsse faturado posteriormente, á parte; segundo, porque afastaria, definitivamente, os inconvenientes das notas de crédito e, bem assim, os prejuizos decorrentes de anulação de faturas; terceiro, porque, eliminadas as discordâncias entre comprovantes de recebimento e faturas, ficariam suprimidas, automaticamente, todas as complicações sobrevindas no serviço de processamento destas.

SERVIÇOS DE PESSOAL

A' frente dos Serviços de Pessoal continuou o Snr. Francisco Horta de Castro, official administrativo desta Rêde.

Estão a cargo dêsses Serviços os seguintes trabalhos:

- a) — Organizar as folhas de pagamento dos empregados;
- b) — Averbar as consignações;
- c) — Manter o assentamento dos atos de interêsse dos empregados, publicando o almanaque do pessoal;
- d) — Expedir a carteira funcional; e
- e) — Organizar e arquivar os dados referentes aos accidentes do trabalho.

Os serviços correram com regularidade, tendo o seguinte movimento de expediente, durante o ano:

Processos entrados - - - - -	16.876
Número de folhas de pagamento organizadas:	
Serviço ordinário - - - - -	2.361
Accidentes do trabalho - - - -	455
	<hr/>
	2.816

PRINCIPAIS FATOS OCORRIDOS NO SERVIÇO

Em 1940, por entendimento havido entre o Chefe dos Serviços de Pessoal e o do Escritório Central do Departamento,

mento de Transportes, foi organizado, de maneira conveniente, um registro de transferência dos empregados, desaparecendo, assim, grande número de casos de empregados excluídos das folhas de pagamento, por falta de registro, em tempo útil, dos atos de transferência. Com essa providência, tem-se evitado o descontentamento dos interessados e conseguido sensível redução no movimento de papeis.

O movimento de processos, pelo motivo acima, sofreu grande redução. Esta, entretanto, não se refletiu em nossos serviços, porque, por outro lado, foi grande o número de papeis de que tomamos conhecimento para retificação de nomes de empregados.

Como é sabido, antes da existência da Caixa de Aposentadorias e Pensões e da exigência de apresentação de certificados de reservista, a maioria dos trabalhadores era admitida com seus nomes adulterados ou inexatos, e até mesmo com cognomes populares e assim registrados em fé de officio.

Foi, pois, de grande vulto o número de alterações procedidas no decorrer do ano findo, quando, por motivo das últimas promoções, tiveram os interessados de apresentar os seus títulos de reservista e fazer suas inscrições regulares na Caixa de Aposentadorias e Pensões da Rêde.

Uma providência que trouxe sensível melhora aos nossos serviços foi a adoção de conta-corrente para os compromissos assumidos pelos empregados com a referida Caixa de Aposentadorias. Anteriormente, êsse trabalho apresentava falhas por falta de tal providência, visto como não dispunham os encarregados das fichas de ponto de elementos que lhes permitissem cessar os descontos em folhas, tão logo se verificasse a liquidação do débito. Com êsse conta-corrente, têm-se evitado descontos indevidos e consequentes reclamações dos empregados.

TESOURARIA

Acham-se a cargo dessa Repartição os seguintes serviços:

- a) — Receber a renda das estações e as importâncias provenientes de outras origens;
- b) — Guardar em cofres ou depositar em Bancos o dinheiro, títulos e valôres que lhe forem confiados;
- c) — Efetuar os pagamentos autorizados pelo Diretor; e
- d) — Promover a cobrança das contas que lhe são encaminhadas para êsse fim.

Os seus trabalhos também correram com regularidade.

À frente dos Serviços da Tesouraria continuou o Snr. Jerônimo Sá de Miranda Pinto, Tesoureiro da Rêde.

Foi o seguinte o movimento da Tesouraria em 1940:

Ofícios expedidos - - - - -	1.849
Ordens de pagamento expedidas - - - - -	70
Guias de "Vencimentos não reclamados" extraídas - - - - -	1.381
Resumo de férias - - - - -	395
Boletins diários de Caixa Geral - - - - -	294
Boletins diários de Caixa de Dep. e Cauções	89
Relações de "Vencimentos não reclamados"	51
Guias de suprimento aos Snrs. Fieis - - - - -	44
Guias de recolhimento dos Snrs. Fieis - - - - -	38

No dia 1.º de Janeiro de 1940 existiam nos cofres da Tesouraria os seguintes valôres:

Em dinheiro - - - - -	616:228\$700
Em títulos - - - - -	1.070:910\$000

e havia nos Bancos as seguintes importâncias pertencentes a esta Rêde:

Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais:

Em Belo Horizonte - - - - -	139:784\$400
Em Poços de Caldas - - - - -	928\$600
Em Angra dos Reis - - - - -	8:716\$100
Em Parreiras - - - - -	224\$500

Banco de Crédito Real de Minas Gerais:

No Rio de Janeiro - - - - -	165:351\$000
Em Belo Horizonte - - - - -	31:175\$800

Soma - - - - - 346:180\$400

No último dia do ano os valôres existentes nos cofres da Tesouraria eram os seguintes:

Em dinheiro - - - - -	715:228\$500
Em títulos - - - - -	1.164:410\$000

e existiam nos Bancos as seguintes quantias pertencentes a esta Estrada:

Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais:

Em Belo Horizonte - - - - -	68:752\$500
Em Parreiras - - - - -	438\$400
Em Angra dos Reis - - - - -	86:191\$000

Banco de Crédito Real de Minas Gerais:

No Rio de Janeiro - - - - -	42:748\$700
Em Belo Horizonte - - - - -	7:203\$500
Em Poços de Caldas - - - - -	420\$000

Banco Mineiro da Produção:

Em Belo Horizonte - - - - -	1:867\$000
-----------------------------	------------

O pessoal da Tesouraria é constituído de 19 empregados.

CONTABILIDADE

À testa dos serviços desta repartição continuou o Snr. José de Castro, Chefe da Contabilidade.

Estão afetos à Contabilidade, os seguintes serviços:

- a) — Efetuar a escrituração geral da Estrada, organizando os balancetes mensais, o Balanço anual e os quadros e documentos necessários às prestações de contas semestrais;
- b) — Processar os documentos de despêsa, organizar as contas a cobrar e as de repartições públicas;
- c) — Manter registro analítico dos bens patrimoniais da Rêde;
- d) — Organizar o orçamento anual e os balancetes do movimento financeiro-orçamentário, a serem enviados mensalmente à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita do Estado.

Durante o ano de 1940 transitaram pela Contabilidade 6.118 processos, alí registrados com o prefixo CT, sendo:

Cartas e ofícios recebidos - - - - -	2.317
Processos e papeis diversos - - - - -	3.801
Total - - - - -	<u>6.118</u>

A correspondência expedida pela Contabilidade, durante o ano, constou de:

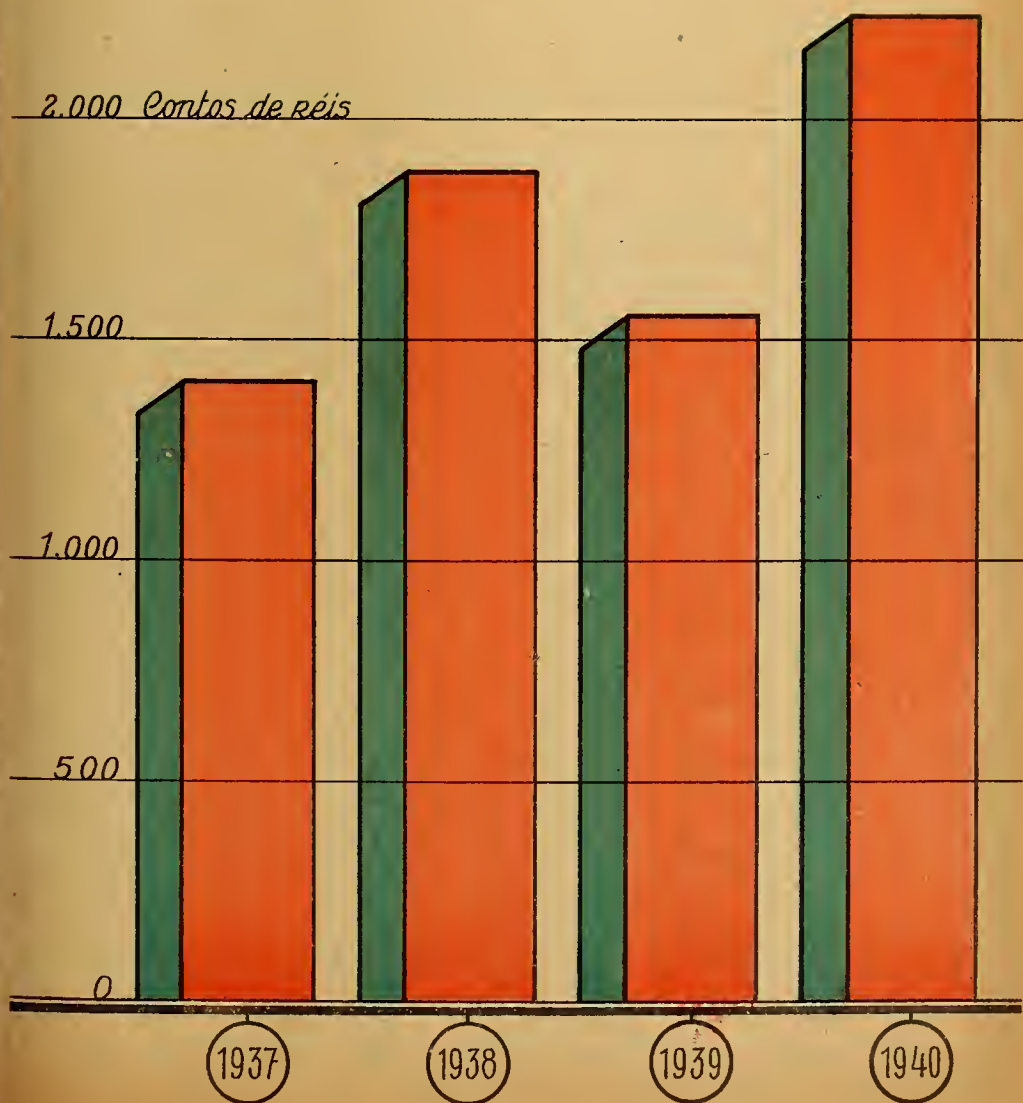
Contas extraídas - - - - -	2.452
Guias de pagamento - - - - -	618
Guias de recolhimento - - - - -	330
Cartas com o prefixo AR (aguardando resposta)	1.231
Cartas com o prefixo CT (contas da Contabilidade - - - - -)	540
Cartas com o prefixo CTI (informações da Contabilidade - - - - -)	325
Cartas com o prefixo SC (remessa de Contas a Cobrar) - - - - -	279
A transportar - - - - -	<u>5.775</u>

Movimento do

Trafego Mutuo

com a Contadoria Geral de Transportes

Saldos verificados a favor da Rede





Transporte - - - - -	5.775
Cartas com o prefixo ST (remessa de Contas de Transportes) - - - - -	1.841
Cartas com o prefixo SD (serviço de despêsa)	724
Memoranda-devolução de duplicatas - - - - -	1.098
	<hr/>
Total - - - - -	9.438

Tendo havido, durante o ano de 1940, 294 dias úteis de trabalho nos escritórios, verifica-se que a média diária do expediente da Contabilidade foi a seguinte:

Processos recebidos - - - - -	20,8
Guias e contas extraídas - - - - -	11,9
Cartas e ofícios expedidos - - - - -	20,5

MOVIMENTO DE TRÁFEGO MÚTUO

O movimento de tráfego mútuo, durante o ano de 1940, entre a Contadoria Geral de Transportes e a Rêde Mineira de Viação, apresentou um saldo de 2.236:507\$100 a favôr desta Estrada, conforme os seguintes dados apurados pela Contabilidade, à vista das contas correntes mensais fornecidas por aquela Contadoria:

DÉBITO DA RÊDE

Passagens - - - - -	669:838\$500
Encomendas - - - - -	770:585\$000
Animais - - - - -	745:852\$300
Mercadorias - - - - -	5.066:702\$300
Reclamações etc. - - - - -	17:080\$500
Transportes requisitados de pessoal e material - - - - -	409:377\$300
Saldo a favôr da Rêde - - - - -	2.236:507\$100
	<hr/>
TOTAL - - - - -	9.915:943\$000

CRÉDITO DA RÊDE

Passagens - - - - -	800:578\$800
Encomendas - - - - -	421:505\$000
Animais - - - - -	7:675\$800
Mercadorias - - - - -	8.657:406\$200
Reclamações e contas diversas -	28:777\$200
	<hr/>
TOTAL - - - - -	9.915:943\$000

O saldo das contas de tráfego diréto, com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, no ano de 1940, importou em Rs. 217:820\$800, favoravel àquela Companhia, como se vê da demonstração a seguir:

DÉBITO DA RÊDE

Importancia debitada pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, pelo movimento de tráfego diréto - - - - -	1.942:337\$300
Idem, idem, idem de reclamações - - - - -	7:448\$000
Idem, idem, idem de excessos de fretes	9:758\$100
Idem, idem, idem de estadia de vagões	9:833\$400
Idem, idem, idem de diversas contas - - -	35:828\$900
	<hr/>
TOTAL - - - - -	2.005:205\$700

CRÉDITOS DA RÊDE

Importancia creditada pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, pelo movimento de tráfego diréto - - - - -	1.762:068\$000
Idem, idem, idem de excessos de fretes	2:910\$600

Idem, idem, idem de estadia de veículos	15:800\$000
Idem, idem, idem de reclamações - - - - -	1:769\$400
Idem, idem, idem de alugueis - - - - -	3:600\$000
Idem, idem, idem de diversas contas - -	1:236\$900
Saldo a favor da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro - - - - -	217:820\$800
	<hr/>
TOTAL - - - - -	2.005:205\$700

RECLAMAÇÕES

Foram registradas na Contabilidade 535 fichas de reclamações deferidas pela Diretoria, durante o ano em aprêço, as quais acusaram o seguinte resultado:

Deferidas por conta da Estrada - - -	229	116:101\$800
Deferidas por conta de outras Estradas - - - - -	81	18:022\$200
Deferida por conta da Sul América	1	3:870\$000
Deferidas por conta da Segurança Industrial - - - - -	39	35:266\$400
Deferidas por conta da Adriática - -	79	56:710\$600
Deferida por conta do E. de Minas	1	700\$000
Deferidas por conta de Empregados	105	5:773\$800
	<hr/>	<hr/>
TOTAL - - - - -	535	236:444\$800

CONTAS DE TRANSPORTES

Foram extraídas, registradas e encaminhadas pela Contabilidade a diversas repartições federais, 1852 contas de transportes atendidos pela Rêde, a requisições de

autoridades do Governô Federal, nas seguintes importâncias:

Ministério da Guerra - - - - -	804	—	909:512\$900
Ministério da Agricultura - -	597	—	97:833\$500
Ministério da Viação - - - - -	156	—	21:546\$300
Ministério da Fazenda - - - - -	57	—	13:146\$200
Ministério da Justiça - - - - -	82	—	11:313\$900
Ministério do Trabalho - - - -	33	—	2:595\$100
Ministério da Educação - - - -	35	—	12:444\$900
Ministério da Marinha - - - - -	1	—	36\$800
Instituto Brasileiro de Geogra- fia e Estatística - - - - -	87	—	37:395\$100
			<hr/>
TOTAL - - - - -	1852	—	1.105:824\$700

CONTAS A RECEBER

Foram preparadas e encaminhadas para cobrança, 600 contas a receber, provenientes de trabalhos executados pela Rêde para particulares e frêtes de transportes de cafés, pertencentes ao D. N. C., num total de 554:432\$800.

GUIAS DE RECOLHIMENTO

Foram extraídas pela Contabilidade 330 guias de recolhimento, num total de 9.802:136\$400.

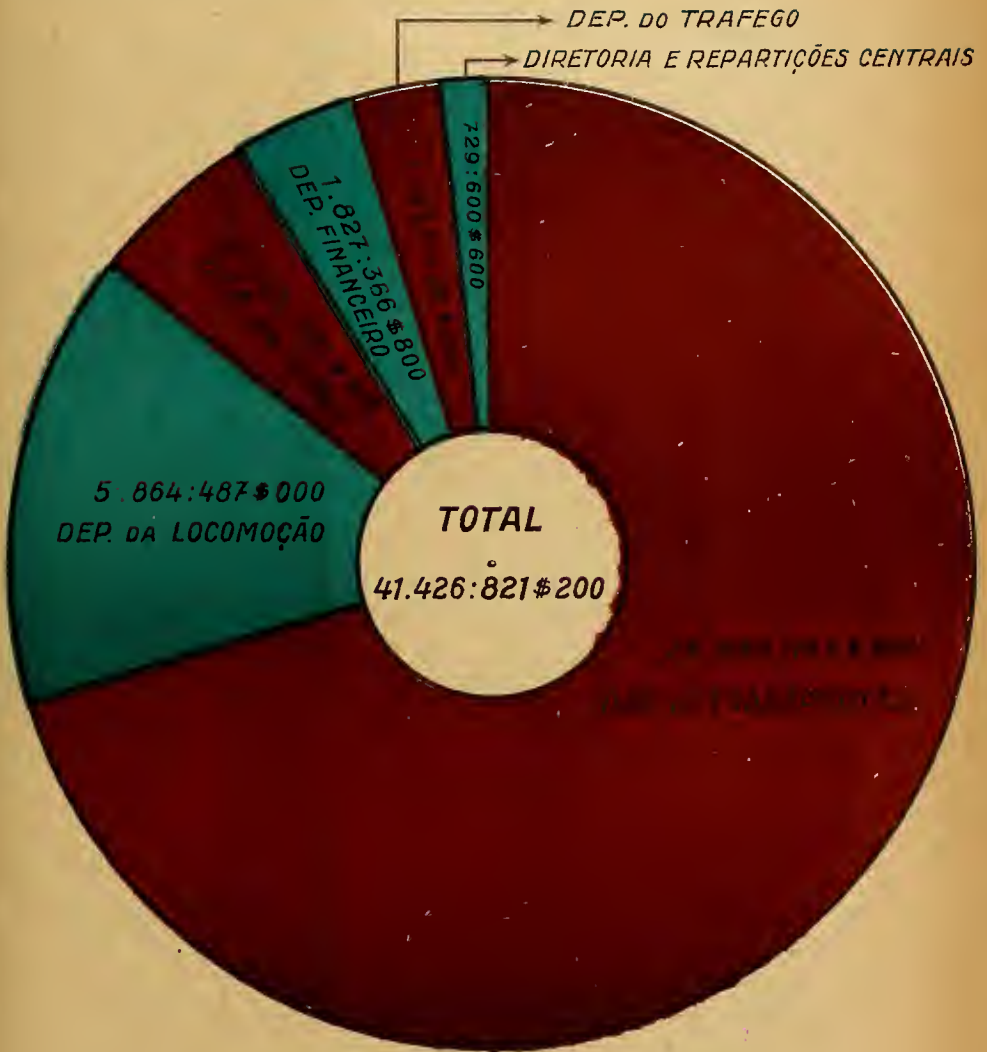
GUIAS DE PAGAMENTO

Foram organizadas pela Contabilidade 618 guias de pagamento, num total de 29.235:764\$000.

CONTAS A PAGAR

Foram processadas e contabilizadas na mesma repar-

Despesa pessoal por Departamentos



no ano de 1940



tição, 4.949 contas e faturas no valôr total de - - - - -
21.190:829\$000, sendo:

Fornecedores do país - - - - -	2.607	18.091:234\$700
Fornecedores em moêda estran- geira - - - - -	12	1.989:989\$200
Contas de despesas diversas - -	2.194	880:400\$900
Credores da Construção - - - -	105	185:563\$800
Credores da Eletrificação - - -	31	43:640\$400
	<hr/>	<hr/>
TOTAL - - - - -	4.949	21.190:829\$000

VENCIMENTOS NÃO RECLAMADOS

Foram registradas e escrituradas pela Contabilidade 1.381 guias de vencimentos não reclamados extraídas pela Tesouraria, acusando o total de Rs. 250:736\$200.

BOLETINS DE CAIXA

Foram conferidos e escriturados pela Contabilidade 294 boletins de caixa da Tesouraria, sendo o movimento financeiro desta Estrada, até 31-12-1940, de Rs. - - - - -
95.568:006\$600.

FOLHAS DE PAGAMENTO

Foram registradas e escrituradas pela Contabilidade 2.816 folhas de pagamento, organizadas para o pessoal desta Rêde de Viação, com o seguinte resultado:

Administração Superior - - - - -	3.838:105\$500
Departamento de Transportes - - - - -	28.679:167\$300
Departamento da Locomoção - - - - -	5.864:487\$000
Departamento da Linha - - - - -	3.045:061\$400
	<hr/>
Sub-total - - - - -	41.426:821\$200

Serviços de Eletrificação - - - - -	192:821\$400
Construção da Linha de Patrocínio a Ouvidor - - - - -	627:978\$900
TOTAL - - - - -	42.247:621\$500

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTÁRIO

O orçamento financeiro desta Rêde, aprovado para o exercício de 1940, foi o seguinte:

Receita prevista - - - - -	64.400:000\$000
Despesa orçada - - - - -	69.400:000\$000
Deficit previsto - - - - -	5.000:000\$000

tendo os balanços financeiros do ano de 1940 apresentando o seguinte resultado:

Receita arrecadada - - - - -	56.144:898\$500
Despesa processada - - - - -	67.377:206\$500
Deficit financeiro - - - - -	11.232:308\$000

Nos ultimos cinco anos os orçamentos financeiros da Rêde, que figuraram no orçamento geral do Estado, foram os seguintes:

Receita prevista - - - - -	252.700:000\$000
Despesa orçada - - - - -	292.300:000\$000

Os balanços financeiros dos exercícios de 1936, 1937, 1938, 1939 e 1940, organizados pela Contabilidade e remetidos à Secretaria das Finanças, para incorporação à escrita geral do Estado, apresentaram os seguintes resultados:

Receita arrecadada - - - - -	266.106:068\$100
Despesa processada - - - - -	313.354:974\$100
Deficits verificados - - - - -	47.248:906\$000

Para cobertura dos deficits financeiros do quinquê-

nio 1936-1940, a Secretaria das Finanças forneceu à Rêde os seguintes suprimentos:

Em dinheiro - - - - -	4.878:382\$500
Saldo da conta de impostos arrecadados pela Estrada	10.052:614\$500
Em apolices do Emprestimo Mineiro de Consolidação	10.859:055\$000
Pagamento à Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, por conta da Rêde - - - - -	2.422:375\$900
Idem a fornecedores, idem idem - - - - -	2.502:403\$900
Pagamentos diversos, por conta da Rêde - - - - -	698:822\$500
Liquidação de títulos à conta da Rêde em Bancos, por intermedio da Secretaria das Finanças - - - - -	2.550:000\$000
	<hr/>
	33.963:654\$300

Além das despêsas normais de custeio da Rêde, esta Estrada, no quinquênio em aprêço, liquidou, por conta do Estado, com recursos proprios da sua renda normal, as seguintes despêsas relativas à conta de Capital, conforme quadro n.º DF-24:

Construção da linha Patrocínio a Ouvidor	8.358:851\$971
Serviços da Eletrificação - - - - -	2.062:448\$172
	<hr/>
TOTAL - - - - -	10.421:300\$143

O quadro n.º DF-1 mostra o movimento financeiro orçamentário da Rêde nos ultimos cinco anos.

Em relação ao ano de 1939, a receita arrecadada aumentou de Rs. 799:805\$200.

Do quadro n.º DF-2 consta a receita comparada com a indicação das diferenças para mais e para menos.

A despêsa processada, em comparação com a do exercício anterior, aumentou de 792:085\$700, tendo havido acréscimo nas seguintes rubricas:

Pessoal - - - - -	136:156\$800
Materiais diversos - - - - -	6.623:743\$500
Transportes - - - - -	48:670\$600
Restituições e indenizações - - -	113:198\$000
Serviços Hollerith - - - - -	8:980\$000

Em 1940, houve diminuição nas seguintes sub-verbas, além de outras de menor vulto:

Dormentes - - - - -	1.395:601\$400
Carvão - - - - -	2.044:079\$800
Lenha - - - - -	1.855:252\$400

O quadro n.º DF-3 apresenta-nos a despêsa comparada dos anos de 1939 e 1940, com indicação de diferenças verificadas para mais e para menos.

RECEITA DAS ESTAÇÕES

As férias arrecadadas das estações, no ano de 1940, importaram em Rs. 52.435:648\$100, ou sejam, menos 2.375:151\$300 que no ano anterior e mais 14.011:061\$200 que as arrecadadas em 1934.

O quadro n.º DF-4 demonstra a receita comparada das nossas estações, indicando, por mês, as diferenças para mais e para menos, nos anos de 1939 e 1940.

De Março de 1931 a Dezembro de 1940, as férias arrecadadas pelas estações montaram a Rs. 462.419:343\$000, conforme o quadro n.º DF-5.

Os números índices correspondentes às férias anuais, desde a formação da Rêde, foram os seguintes:

1931	-----	85
1932	-----	106
1933	-----	97
1934	-----	92
1935	-----	100
1936	-----	110
1937	-----	126
1938	-----	136
1939	-----	131
1940	-----	125

MOVIMENTO MONETARIO

As operações de Caixa, durante o ano de 1940, atingiram a Rs. 95.568:006\$600, contra 103.816:144\$287, em 1939.

O balancete do movimento anual de Caixa, constante do quadro n.º DF-6, discrimina os recebimentos e pagamentos efetuados no ano.

Os quadros numeros DF-7 e DF-8 resumem as operações de Caixa dos anos de 1939 e 1940, demonstrando as diferenças verificadas para mais e para menos.

CONTAS DAS ESTAÇÕES

O movimento geral das contas das estações atingiu, no ano de 1940, a importancia de Rs. 126:873:251\$650.

Os frêtes a arrecadar pelas estações importaram, em 31 de Dezembro de 1940, em Rs. 6.575:180\$700. As férias das estações, em trânsito para a Tesouraria no ultimo dia do ano, montaram a Rs. 765:509\$000.

O quadro n.º DF-9 demonstra o resultado das opera-

ções contabilizadas durante o ano nas contas das estações, indicando os saldos devedores e credores.

DEVEDORES POR TRANSPORTES

Ainda não conseguimos regularizar a situação das Contas de Transportes de anos anteriores, pendentes de pagamento por parte do Governo Federal, a-pesar das providencias adotadas pela Diretoria no ano de 1937 e dos esforços empregados por este Departamento e pela Representação da Rêde no Rio.

Durante os anos de 1938, 1939 e 1940, recebemos as quantias de Rs. 891:463\$800, 950:330\$700 e - - - - - 1.545:371\$500, contra 402:256\$600 em 1937.

Nos ultimos seis anos as contas de transportes concedidos à requisição das repartições federais montaram a Rs. 5:879:546\$500, tendo os recebimentos importado em Rs. 4.071:166\$600, isto é, 69,3% das contas extraídas e encaminhadas para pagamento às repartições devedoras. Verifica-se, pelos dados acima, que o serviço melhorou muito de 1937 para cá, mas ainda não se conseguiu liquidar no exercício seguinte todas as contas de Transportes do ano anterior.

O quadro n.º DF-10 demonstra as importancias das contas organizadas e recebidas nos dez ultimos anos.

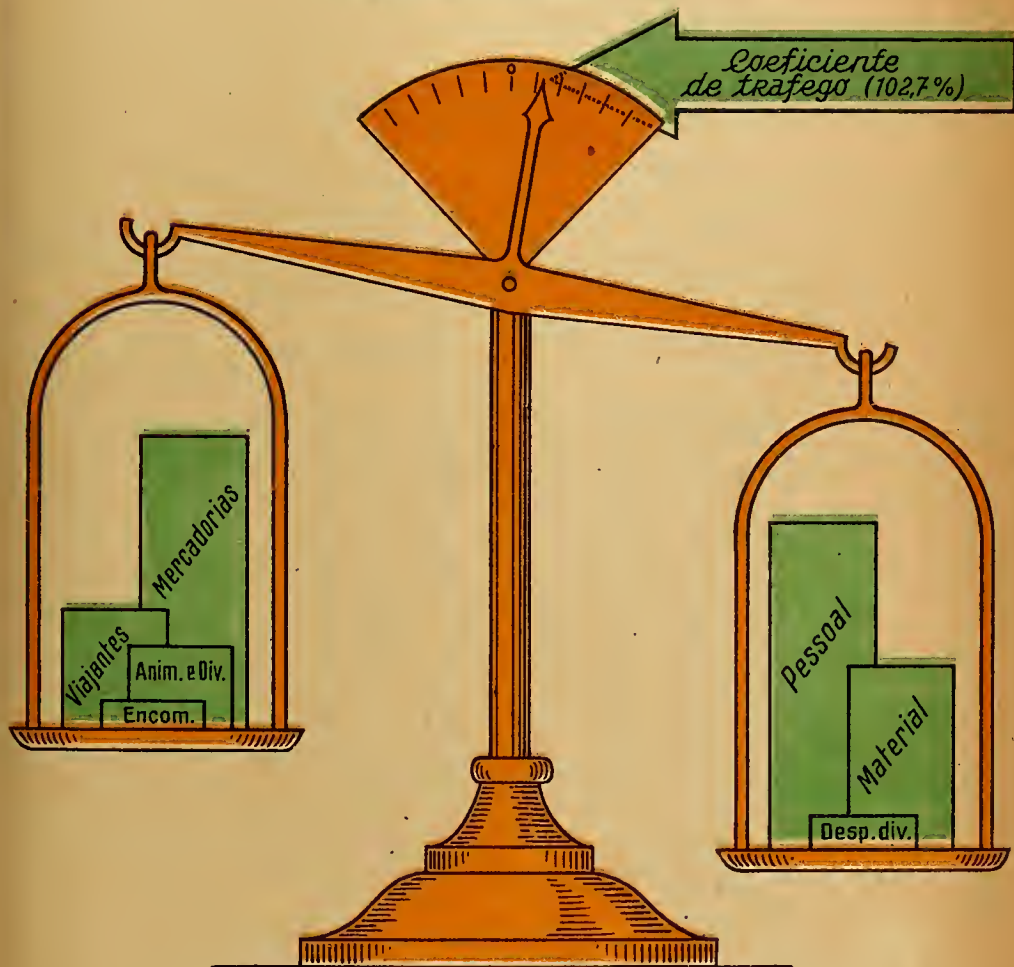
RESULTADO DE EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL

Não obstante os esforços despendidos em toda a Rêde, os resultados de exploração industrial das linhas arrendadas ainda foram deficitarios no ano de 1940.

O quadro n.º DF-11 demonstra a renda industrial e as despesas de custeio nesse exercício.

Resultados gerais de exploração

Renda e Custeio em 1940



RENDA

Viajantes	13.792 : 856 \$ 300
Encomendas	3.156 : 967 \$ 300
Mercadorias	33.224 : 593 \$ 000
Animais e Diversos	9.481 : 849 \$ 757
SOMA	59.656 : 266 \$ 357

CUSTEIO

Pessoal	37.095 : 342 \$ 121
Material	20.973 : 566 \$ 617
Desp. Diversas	3.239 : 069 \$ 418
SOMA	61.307 : 978 \$ 156



Nos ultimos seis anos os deficits de custeio da Rêde foram os seguintes:

Em 1935 - - - - -	9.801:698\$132
Em 1936 - - - - -	3.031:401\$537
Em 1937 - - - - -	7.843:361\$688
Em 1938 - - - - -	10.529:341\$797
Em 1939 - - - - -	9.232:663\$925
Em 1940 - - - - -	1.651:711\$799

O quadro n.º DF-12 demonstra os resultados gerais de exploração da Rêde desde a sua formação, em 1931, incluindo-se ali os dos pequenos ramais mineiros administrados pela Estrada e incorporados a esta ferrovia no 2.º semestre de 1938, por terem sido nessa época encampados pelo Governo Federal.

O deficit verificado na exploração industrial da Estrada no ano de 1940 foi menos 7.580:952\$126 que no ano anterior.

Houve uma diminuição de 2.294:433\$533 na despesa "material".

O quadro n.º DF-28 trás o movimento de materiais aplicados no ano.

Os resultados industriais de exploração, por quilometro de linha trafegada, foram os seguintes em 1940:

Extensão em tráfego: — 3.891,826 Kms.

Renda Industrial - - - -	15:331\$000
Custeio - - - - -	15:755\$472

Os quadros ns. DF-13 e 13-A discriminam a renda industrial e a despêsa de custeio da Estrada nos ultimos seis anos, por verbas e divisões de serviço.

Em relação ao ano anterior, a renda industrial da Rêde cresceu de 5.124:660\$307, ou mais 9,4%.

Pelo que se verifica, pelo quadro DF-14, contribuíram para esse aumento as seguintes verbas:

Viajantes - - - - -	315:303\$100
Encomendas - - - - -	116:912\$400
Animais - - - - -	320:011\$600
Mercadorias - - - - -	3.986:792\$800
Rendas diversas - - -	462:725\$107

Na Receita Acessoria dos Transportes dêste exercício acha-se escriturada sob o título "Receitas Diversas" a importância de 6.406:543\$757, referente a fretes de transportes realizados à conta de "Fundo de Melhoramentos", os quais somente agora foram reconhecidos e aceitos em tomada de contas.

A renda de passagens na Rêde representa 23,1% da renda total e a de mercadorias 55,7%.

De 1931 a 1940, a renda de passagens na Rêde Mineira de Viação importou em:

1931 - - - - -	5.404:808\$965
1932 - - - - -	7.612:936\$049
1933 - - - - -	6.281:837\$000
1934 - - - - -	6.971:040\$800
1935 - - - - -	7.575:204\$000
1936 - - - - -	10.839:086\$200
1937 - - - - -	12.086:082\$000
1938 - - - - -	13.540:948\$800
1939 - - - - -	13.477:553\$200
1940 - - - - -	13.792:856\$300
<hr/>	
TOTAL - - -	97.582:353\$314

O quadro n.º DF-15 mostra as porcentagens da renda industrial por verbas e as despêsas de custeio por divisões de serviço.

Despêsa pessoal de 1935 - 1940

0 mil contos.





O quadro n.º DF-16 demonstra o aproveitamento de veículos e indica as principais unidades de tráfego, nos anos de 1935 a 1940.

A renda por veículo-quilômetro em serviço remunerado, em 1940, foi de 1\$184,5, contra 1\$102,8, em 1939.

O quadro n.º DF-17 demonstra os resultados medios por trem-quilômetro em 1940, comparando-os com os do ano anterior.

Em 1940, foram transportadas 192.463.401 toneladas-quilômetros remuneradas (quadro DF-18), com o seguinte resultado:

Renda por tonelada-quilometro - - - - -	\$275,3
Custo do transporte - - - - -	\$318,5
Prejuizo por tonelada-quilometro transportada a qualquer distancia - - - - -	\$043,2

DESPESA PESSOAL

A despêsa total de pessoal na Rêde Mineira de Viação, foi a seguinte, nos seis últimos anos:

Em 1935 - - - - -	34.040:353\$810
Em 1936 - - - - -	35.222:085\$993
Em 1937 - - - - -	38.506:537\$700
Em 1938 - - - - -	41.614:210\$600
Em 1939 - - - - -	41.290:661\$400
Em 1940 - - - - -	41.426:821\$200

O anexo DF-19 discrimina, por Departamentos, as despêsas totais de pessoal em 1939 e o quadro n.º DF-20 fornece a comparação das mesmas com os orçamentos aprovados, por Departamentos e Divisões.

IMPOSTOS MINEIROS ARRECADADOS

Os impostos mineiros arrecadados pela Rêde, durante o ano de 1940, importaram em 4.100:694\$700.

As comissões pela arrecadação dos impostos montaram a 293:990\$500.

Durante o ano de 1940, o Estado requisitou a esta Rêde transportes e outros serviços na importancia de - - - - 3.435:173\$400, cujas importancias foram debitadas tambem nos balancetes mensais.

O saldo, por conseguinte, verificado a favor do Estado, importou, apenas, em 371:530\$800, importancia essa escriturada a credito de sua conta de suprimentos, para a cobertura dos deficits da Estrada, conforme autorização da Secretaria das Finanças.

DESPESAS ALFANDEGARIAS

As despêsas alfandegarias pagas pela Rêde em 1940 e relativas a materiais estrangeiros importados para os seus serviços, importaram em 223:453\$200.

De 1936 a 1940 essas despesas montaram a - - - - - 1.892:669\$600, conforme se verifica pelo quadro n.º DF-23.

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Prosseguindo nos trabalhos iniciados em 1938, de levantamento de todas as despêsas ralizadas pela Rêde à ccnta do "Fundo de Melhoramentos", no periodo de 1928 a 1940, para o exame prévio da Comissão Especial designada para esse fim, pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, conseguimos neste exercicio fornecer à referida Comissão grande parte das fichas e documentos relativos às despesas até 1938, inclusive.

No periodo de Novembro de 1928 a Dezembro de - - 1938, a receita do "Fundo de Melhoramentos" importou em Rs. 35.957:027\$100, conforme consta das atas de tomadas de contas da Estrada.

As despesas realizadas no mesmo período à conta do referido Fundo e já apuradas pela Comissão Especial, importaram em Rs. 43.146:762\$800, conforme demonstração a seguir:

	Orçamentos aprovados	Despesas apuradas	Glosas
Relatorio n.º 1, da Comissão Especial	953:589\$666	626:056\$971	63:509\$849
Relatorio n.º 2, da Comissão Especial	1.065:501\$776	657:304\$262	89:544\$406
Relatorio n.º 3, da Comissão Especial	3.078:810\$140	3.078:810\$140	— \$ —
Relatorio n.º 4, da Comissão Especial	909:434\$534	381:486\$891	14:632\$517
Relatorio n.º 5, da Comissão Especial	1.687:025\$863	1.389:062\$178	50:744\$787
Relatorio n.º 6, da Comissão Especial	1.373:660\$949	870:190\$935	7:879\$568
Relatorio n.º 7, da Comissão Especial	1.395:318\$060	769:975\$648	— \$ —
Relatorio n.º 8, da Comissão Especial	2.031:685\$713	1.340:378\$972	80:846\$488
Relatorio n.º 9, da Comissão Especial	247:954\$667	173:975\$395	43:231\$775
Relatorio n.º 10, da Comissão Especial	1.560:214\$173	1.099:977\$691	— \$ —
Relatorio n.º 11, da Comissão Especial	11.690:251\$812	12.333:588\$477	— \$ —
Relatorio n.º 12, da Comissão Especial	14.264:996\$709	13.961:275\$463	— \$ —
Relatorio n.º 13, da Comissão Especial	4.427:398\$104	4.427:398\$104	952:634\$587
Relatorio n.º 14, da Comissão Especial	997:033\$285	321:847\$797	18:486\$156
Relatorio n.º 15, da Comissão Especial	2.024:477\$500	1.715:433\$920	70:691\$801
TOTAL	47.707:352\$951	43.146:762\$844	1.392:201\$934

Existem ainda, entretanto, fichas do mesmo período,

cujas apurações ainda se processam no Rio de Janeiro, pela referida Comissão Especial.

A receita do Fundo de Melhoramentos, nos exercicios de 1939 e 1940, importou em Rs. 9.249:235\$000, assim demonstrada:

1939

1.º Semestre - - - - -	1.988:353\$600
2.º Semestre - - - - -	2.413:843\$800
	<hr/>
SOMA - - - - -	4.402:197\$400

1940

1.º Semestre - - - - -	2.258:263\$500
2.º Semestre - - - - -	2.588:774\$100
	<hr/>
SOMA - - - - -	4.847:037\$600

As despêsas realizadas nos dois exercicios citados, à conta do sobredito Fundo de Melhoramentos, importam em Rs. 11.882:856\$500, assim discriminadas:

1939

Substituição de trilhos - - - - -	20:604\$500
Revisão de linha - - - - -	15:611\$500
Lastramento c/ pedra britada e cascalho	3.148:192\$000
Construção, reconstrução e reformas de cercas - - - - -	99:398\$900
Construção e reconstrução de edificios -	416:815\$900
Construção e melhoramentos de obras darte - - - - -	364:678\$000
Construção de desvios, giradores, linhas telegráficas, etc. - - - - -	245:686\$200
Construção de estações radiotelegraficas e telefonicas - - - - -	63:939\$500
	<hr/>
A transportar - - - - -	4.374:926\$500

Transporte - - - - -	4.374:926\$500
Instalação de freio vacuo no material ro- dante e de tração - - - - -	202:094\$400
Construção de vagões - - - - -	172:344\$100
Aumento da serraria de Divinopolis e outros serviços - - - - -	46:710\$600
	<hr/>
SOMA - - - - -	4.796:075\$600

1940

Substituição de trilhos - - - - -	45:097\$400
Pessoal da linha - - - - -	162:739\$800
Lastramento das linhas com pedra bri- tada e cascalho - - - - -	3.049:450\$600
Construção, reconstrução e reformas de cercas - - - - -	88:281\$700
Construção de edificios, obras darte, etc.	721:051\$500
Construção de estações radio-telegrafi- cas e telefonicas - - - - -	18:502\$500
Construção de vagões VE - - - - -	1.663:619\$900
Construção de vagões VF - - - - -	28:354\$000
Construção de pranchas ZC - - - - -	227:893\$600
Instalação de freio vacuo no material ro- dante e de Tração - - - - -	928:887\$000
Construção de uma ponte rôlante nas ofi- cinas de Divinopolis - - - - -	24:026\$900
Aumento do barracão da serraria em Di- vinopolis - - - - -	26:437\$300
Instalação de lubrificadores de frisos em locomotivas - - - - -	60:067\$800
Outros melhoramentos executados pela Locomoção - - - - -	42:370\$900
	<hr/>
SOMA - - - - -	7.086:780\$900

A Comissão Especial designada pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, para proceder ao exame prévio das despesas em apreço e à constatação das obras executadas no período de 1928 a 1940, propondo as medidas necessarias à sua completa regularização, é composta dos seguintes Engenheiros da Inspetoria Federal das Estradas:

Dr. Antonio Vitorino Avila — Presidente

Dr. Graccho Peixoto da Costa Rodrigues — Membro.

Dr. Eudoro Lemos Oliveira — Membro.

A apuração rigorosa destas contas tem merecido da Contabilidade desta Rêde especial atenção. Não obstante o grande volume de trabalho a executar, o serviço vem sendo feito sem aumento de pessoal, graças à operosidade, espirito de cooperação e notavel bôa vontade de todos os funcionarios da citada repartição.

No proximo exercicio esperamos poder fornecer à Comissão Especial todas as fichas e documentos das despesas realizadas à conta do "Fundo de Melhoramentos" até 1940, inclusive colocando em dia este penosissimo trabalho iniciado em 1938, de revisão geral e apuração de contas relativas a um período de mais de 10 anos e de importancia superior a 50.000:000\$000.

CONTA DE CAPITAL

As despêsas relativas à conta de Capital, escrituradas durante o exercicio de 1940, foram as seguintes:

Construção da Linha Patrocínio a Ouvidor

Despesas contabilizadas durante o ano	2.076:334\$100
<i>Serviço da Eletrificação</i>	
Idem, idem, idem - - - - -	512:260\$000
SOMA - - - - -	2.588:594\$100

Além das despêsas acima indicadas, foram realizadas mais as seguintes, autorizadas pelo Governo Federal à conta de Capital:

	1939	1940	APROVAÇÃO
Construção de 8 carros dormitorios - - - - -	18:132\$900	316:551\$000	Dec. n.º 6581, de 9-12-940
Aumento das oficinas de Divinópolis - - -	4:763\$100	26:509\$700	Idem, n.º 7011, de 24-3-41.
Construção de 10 carros de passageiros - - -	— \$ —	207:280\$500	Idem, n.º 6580, de 9-12-40.
Construção de 50 pra- chas QC - - - - -	— \$ —	173:274\$200	Idem, n.º 6156, de 26-8-40.
Construção de 80 va- gões KC - - - - -	— \$ —	63:669\$100	Idem, n.º 6914, de 1-3-41.
SOMA - - - - -	22:896\$000	787:284\$500	

Tendo havido nas tomadas de contas anteriores glosas de despêsas realizadas à conta deste titulo, foi solicitada ao Ministerio da Viação a designação de uma Comissão Especial para revêr as referidas glosas, bem como apurar novas despêsas efetuadas pela Rêde depois de 1.º de Outubro de 1937.

Atendendo à solicitação da Rêde, em 27 de Novembro de 1939, por Portaria n.º 584, designou o Exmo. Sr. Ministro da Viação a seguinte comissão para proceder à revisão das contas e apurar outras despêsas realizadas à conta de Capital depois de 1.º de Outubro de 1937:

Eng.º Artur Pereira de Castilho

Eng.º Henrique Barbalho Uchôa Cavalcanti

Eng.º Dermeval José Pimenta.

Dando cumprimento à designação ministerial, a Comissão em apreço apresentou em 20 de Janeiro de 1940 o

seu relatório, concluindo pelo reconhecimento, como conta de Capital, das seguintes importâncias:

a) Glosas insubsistentes - - - - -	6.486:904\$100
b) Novas despesas realizadas com os serviços da construção da linha de Ouvidor - - - - -	2.897:805\$800
c). Idem, idem, com os serviços da Eletrificação - - - - -	809:208\$900
d) Acrescimos de valor nos serviços executados por empreitada na linha de Ouvidor - - - - -	5.188:951\$800
	<hr/>
TOTAL - - - - -	15.382:870\$600

As conclusões do referido relatório foram aprovadas pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação, tendo o processo respectivo sido encaminhado ao Ministério da Fazenda, para efeito de abertura de crédito especial, pelo Aviso n.º 1749, de 2 de Julho de 1940, do Ministério da Viação.

TOMADA DE CONTAS

Durante o ano de 1940 prestamos ao Governo Federal as nossas contas relativas aos 2.º semestre de 1937 e 1.º semestre de 1938.

A Junta que apurou tais contas era composta dos seguintes Senhores:

Pela Inspeção Federal das Estradas — Eng.º Enéas Vasconcelos Queiroz.

Pelo Ministério da Fazenda — Bacharel Adaurino Rafael de Oliveira.

Pelo Tribunal de Contas — Contador Manoel Inácio de Andrade e Silva.

Pela Rêde Mineira de Viação — Contador José de Castro.

Dando cumprimento ao programa estabelecido, já organizamos os quadros e Balanços e preparamos a documentação necessária às tomadas de contas dos dois semestres de 1939. No próximo exercício de 1941 poderemos prestar ao Governo Federal as contas da Estrada referentes aos 1.º e 2.º semestres de 1939 e 1.º e 2.º semestres de 1940.

Para se avaliar o que temos feito com relação a este assunto, damos abaixo as épocas em que foram procedidas as tomadas de contas da Rêde, desde a formação da Estrada, em 1931:

- T. de contas do 1.º sem. 1931 — Realizada em 1935
- T. de contas do 2.º sem. 1931 — Realizada em 1935
- T. de contas do 1.º sem. 1932 — Realizada em 1937
- T. de contas do 2.º sem. 1932 — Realizada em 1937
- T. de contas do 1.º sem. 1933 — Realizada em 1938
- T. de contas do 2.º sem. 1933 — Realizada em 1938
- T. de contas do 1.º sem. 1934 — Realizada em 1938
- T. de contas do 2.º sem. 1934 — Realizada em 1938
- T. de contas do 1.º sem. 1935 — Realizada em 1938
- T. de contas do 2.º sem. 1935 — Realizada em 1938
- T. de contas do 1.º sem. 1936 — Realizada em 1938
- T. de contas do 2.º sem. 1936 — Realizada em 1938
- T. de contas do 1.º sem. 1937 — Realizada em 1939
- T. de contas do 2.º sem. 1937 — Realizada em 1940
- T. de contas do 1.º sem. 1938 — Realizada em 1940

SERVIÇOS DE APURAÇÃO DE DESPÊSAS

Em Abril de 1940, pela Circular n. 39, da Diretoria, foram transferidos para a Contabilidade os serviços de apuração das despêsas e organização dos Balancetes respectivos, que se acham a cargo dos Departamentos de Transportes, Locomoção e Linha.

Na circular em apreço ficou estabelecido o seguinte:

“A partir do mês de Abril ficam transferidos para a Contabilidade, no Departamento Financeiro, todos os serviços de escrituração atualmente a cargo dos Departamentos de Transportes, Locomoção e Linha, com o respectivo mobiliário, material de trabalho e funcionários.

Para facilitar as providencias que deverão ser postas em pratica imediatamente, afim de atualizarmos esses serviços dentro de curto praso, o Departamento do Tráfego colocará à disposição da Contabilidade, durante a noite ou nas horas de folga do trabalho diurno, sob a responsabilidade dos Srs. Chefes da Contabilidade e da Estatística, o equipamento Hollerith, para apuração e controle mecanico do serviço de escrituração da despesa”.

Em virtude do retardamento havido na entrega, pelo Almojarifado, das faturas relativas aos materiais fornecidos às repartições da Estrada, os serviços de apuração da despêsa se achavam, na epoca da transferencia para a Contabilidade, com um ano e quatro menses de atraso.

Verificou-se, tambem, que o numero de funcionários incumbidos da apuração das despêsas da Locomoção (Officinas mecânicas) era bastante reduzido e absolutamente insufficiente para a execução de tão grande volumê de trabalho.

Não sendo possivel à Rêde, no momento, por motivos de ordem econômica, admitir mais empregados para esse serviço, estudou-se a mecanização dos trabalhos, com a organização de um turno à noite, para aproveitamento do equipamento Hollerith, de acôrdo com a autorização constante da Circular n. 39, da Diretoria, já citada.

O equipamento Hollerith, que vem sendo alugado pela Estrada, desde 1937, não estava sendo aproveitado no turno da noite.

Por outro lado, o contrato que temos com o Instituto Técnico de Organização e Controle — Serviços Hollerith já previa o caso desse aproveitamento, constando mesmo da proposta do aluguel das máquinas, feita em 1937, o seguinte:

“Ficará a critério da direção da Estrada a utilização do equipamento Hollerith em outros serviços que não os especificados anteriormente, podendo mesmo recorrer à prática de turnos de trabalho”.

Os resultados obtidos com a mecanização dos trabalhos de apuração das despesas da Rêde excederam à expectativa. Como já foi dito, recebemos o serviço de Balancetes na Contabilidade com um ano e quatro meses de atraso. Iniciamos a apuração mecânica em Agosto e em Dezembro já havíamos tirado 25% do atraso inicial do serviço, esperando atualizá-lo no próximo ano.

Além da rapidez com que o trabalho é executado, oferece ainda a mecanização detalhes interessantes de desdobramento dos vários itens dos códigos da despesa, revelando aspectos curiosos do serviço, impossíveis de serem demonstrados num trabalho de apuração manual.

Comparando-se o coeficiente de despesas indiretas distribuídas pelas contas de Custeio, Melhoramentos e Capital, obtido em meses anteriores pela apuração manual, e depois de Agosto de 1940 pelas máquinas Hollerith, tivemos o ensejo de verificar que a apuração mecânica, projetada e conduzida pela Contabilidade, evitou para a Rêde o prejuízo de algumas centenas de contos de réis. Para apreciação da Diretoria, juntamos dois esquemas dos principais serviços de apuração de despesas executados nas máquinas Hollerith no período de Agosto a Dezembro de 1940.

Tendo em vista os resultados obtidos, seria de grande conveniência para a Estrada que a mecanização de trabalhos, pelo sistema Hollerith, fosse extendida a outros serviços da Contabilidade, que requerem controle sistemático e grandes desdobramentos nos códigos e sub-códigos das inumeras contas de operação.

Achando-se, entretanto, o atual equipamento alugado pela Rêde com a sua capacidade de utilização já esgotada com 3 turnos de trabalhos, sendo dois da Estatística e um da Contabilidade, para o prosseguimento da mecanização, aliás já projetado, torna-se necessario o fornecimento a esta repartição de um pequeno conjunto eletro-mecânico, composto das seguintes maquinas Hollerith:

- 2 Perfuradoras duplicadoras eletro-automaticas
- 1 Multiplicadora "Cross-Footing"
- 1 Separadora alfabética
- 1 Tabuladora impressôra, de 6 Contadores e 7 Bancos.

CONCLUSÃO

Ao concluirmos o presente relatorio, seja-nos permitido louvar e agradecer a competencia, o zêlo e a bôa vontade dos dedicados Chefes de Serviço e respectivos auxiliares, que, durante o ano de 1940, prestaram ao Departamento confiado à nossa direção o seu concurso inteligente e a sua leal e eficiente colaboração.

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941.

Saudações Atenciosas

JOSE' DE ALMEIDA CAMPOS JUNIOR
Chefe do Departamento Financeiro

APURAÇÃO E ESCRITURAÇÃO DA DESPESA

Custo da mão de obra nas Oficinas

Escritório da Oficina

Apre, pelo ponto diário, o total das fôrmas, orgânicas, e medidas 21-22, encaminhando-a à Seção de Despesa da Contabilidade

Seção Hollerith

Recebe os documentos codificados, perfura os cartões e tabula os dados relativos às despesas

Seção de Despesa

Coleciona e codifica os modelos de trabalho encaminhando-os à Seção Hollerith. Recebe os mapas tabulados, e organiza os Balançes de Despesa, remetendo-os à Seção de Escrituração para serem contabilizados

Modelo DL-22

R.M.V. RESUMO DA MÃO DE OBRA
91-22 Oficinas de dia de de 19...

Quantitativo:

DESTINAÇÃO DO SERVIÇO	CODIGO	Quantitativo
Chovia		
Serviço de Expediente de Despesa		
Limpeza de Oficinas		
Máquinas e ferramentas		
Usinas		
Combustível		
Lubrificantes		
Guia E-6 - 76		
E-6 - 304		
M-188 - 213		
Total		

Organizada por:
Verificadora:
Visto:

MAPA - HOLLERITH

Distribuição da Despesa Result das Oficinas de 19...

Data	Guia	Serviço	Veículo	Mão de obra (%)	Soma	Total
01.01.41	8 146	3	0	475	148.480	87.821
02.01.41	5 148	3	0	430	88.000	136.904
03.01.41	3 192	3	0	480	80.200	121.524
04.01.41	3 153	3	0	520	142.000	65.788
01.01.41	6 113	0	7 141	2.480	14.079	1146.217
09.01.41	6 379	0	1 213	26.400	15.046	42.345
13.01.41	6 319	0	1 318	28.200	13.820	40.420

ETC.

01/1/41
Costa

APURAÇÃO E ESCRITURAÇÃO DA DESPESA

Consumo de materiais nas Oficinas

Data Recibido de quem Nome do material Departamento Especificação	Quantidade Valor	Descrição Observações	Visto Em / / Cargo	Vencido se Em / / Firmas e rubricas
Nota: Este recibo é válido e o valor deve ser lançado em nome do Grupo de Materiais e Despesas no livro de contabilidade. 1994				

Oficina

Prezêbe o modelo D-1, trocados pelo material no Almoxarifado Regional do Almoxarifado Organiza o AG-29, trocando-o no Almoxarifado Regional pelos D-1 da dia anterior. Lãva os D-1 e despesa. Decebe a fatura mensal do Almoxarifado, enviando a Secção de Despesa com as 3 vias dos AG-29

Almoxarifado Regional

Decebe os D-1 e fornece o material requisitado. Decebe os AG-29 devolvendo os D-1 as Oficinas Encaminha uma via do AG-29 ao Almoxarifado

Almoxarifado

Decebe os AG-29 e extrai a fatura mensal Encaminha as faturas as Oficinas, para serem quitadas Decebe uma via da fatura quitada a Contabilidade com o Balanço Mensal

Secção de Despesa

Decebe os D-1, as 3as vias dos AG-29 e a fatura mensal com 2re os modelos. Lança nos AG-29 os preços unitários dos materiais Codifica os AG-29, encaminhando-os a Secção Hollerith. Decebe os mapas tabulados e organiza os Balanços de Despesa remetendo-os a Secção de Escrituração

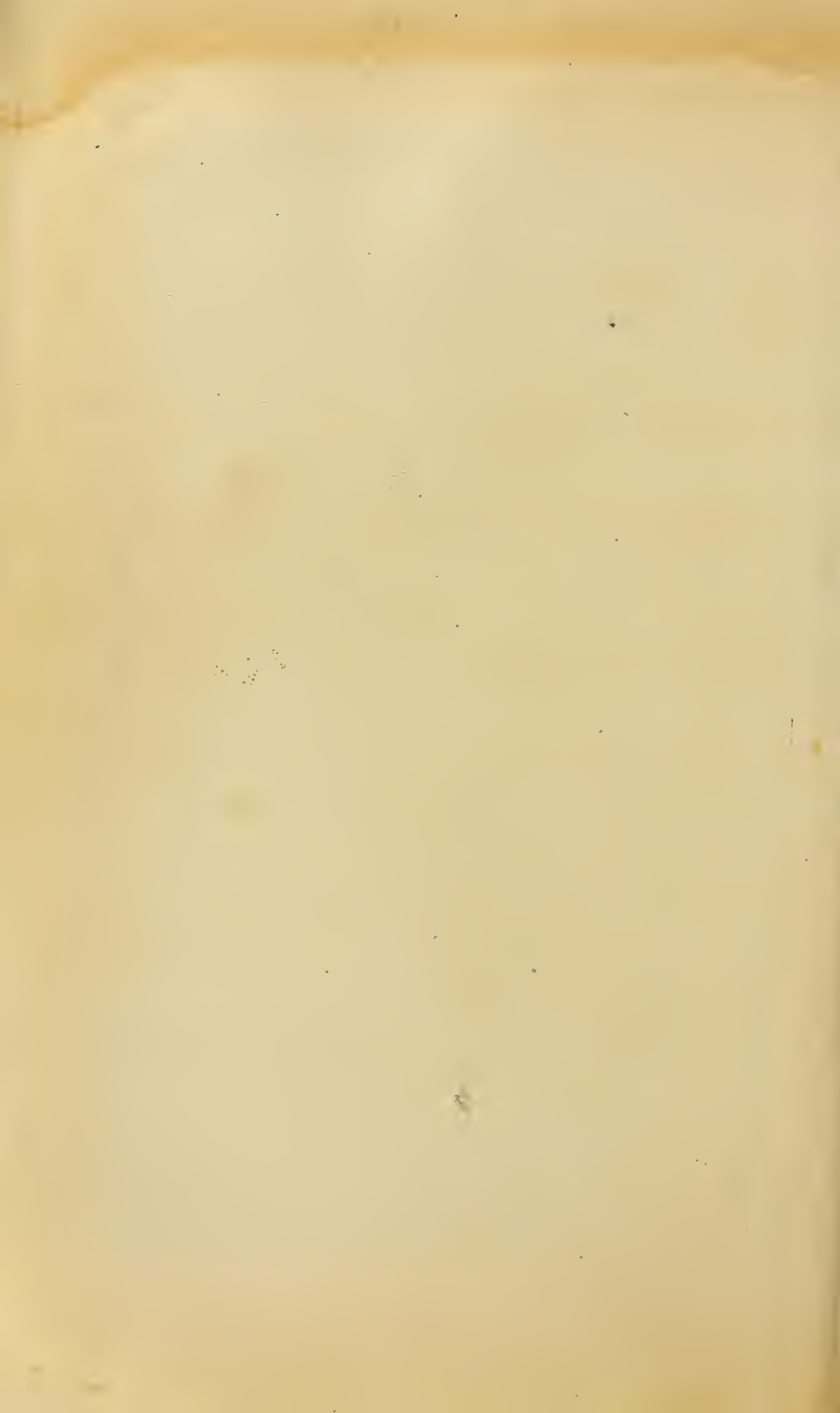
Secção Hollerith

Decebe os AG-29 codificados, prepara os cartões Múltiplos as quadriculadas de materiais e os preços unitários e envia os resultados. Separa os cartões pelos códigos e tabula os mapas Hollerith, encaminhando-os a Secção de Despesa

Secção de Escrituração

Decebe os Balanços de Despesa, organiza as fichas de lançamento, escrevendo-as no Diário-Copiador, do Livro Contábil e escreve os Balanços mensais do Almoxarifado

10/10/94
Cafiro



QUADRO N.º DF — 1

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO

RECEITA ABBECADADA		ORÇAMENTO	
1936	44.901:296\$000	40.000:000\$000	
1937	51.451:396\$600	40.000:000\$000	
1938	58.263:383\$700	50.000:000\$000	
1939	55.345:093\$300	58.300:000\$000	
1940	56.144:898\$500	64.100:000\$000	
S O M A	266.106:068\$100	253.700:000\$000	
DESPESA PROCESSADA		ORÇAMENTO	
1936	50.878:523\$800	49.500:000\$000	
1937	60.702:224\$100	50.000:000\$100	
1938	67.811:898\$000	55.000:000\$000	
1939	66.585:120\$800	68.300:000\$000	
1940	67.377:200\$500	69.400:000\$000	
S O M A	313.354:974\$100	292.300:000\$000	
DEFICITS FINANCEIROS VERIFICADOS		ORÇAMENTO	
1936	5.977:227\$800	9.500:000\$000	
1937	9.250:827\$500	10.000:000\$000	
1938	9.548:515\$200	5.000:000\$000	
1939	11.240:027\$500	10.000:000\$000	
1940	11.232:308\$000	5.000:000\$000	
S O M A	47.248:906\$000	39.500:000\$000	

Euclere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensal

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 2

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO
RECEITA COMPARADA

RUBRICAS	1939	1940	Diferença para mais e para menos
RECEITA DAS ESTAÇÕES			
Férias arrecadadas	53.900:218\$200	51.286:829\$000	-- 2.613:389\$200
Fretes recebidos do Blo	910:581\$200	1.148:819\$100	+ 238:237\$900
S O M A	<u>54.810:799\$400</u>	<u>52.435:648\$100</u>	<u>-- 2.375:151\$300</u>
RENDAS DIVERSAS			
Indenizações	133:334\$900	838:009\$600	+ 401:674\$700
Trabalhos por conta de terceiros	319:758\$400	214:867\$200	-- 134:891:200
Contas de transportes	1.017:814\$000	1.540:316\$000	+ 528:502\$000
Rendas de Tráfegos mútuo e diréto	1.918:163\$600	2.880:362\$600	+ 962:199\$000
Fretes recebidos do D.N.C.	—	33:630\$300	+ 33:630\$300
Recebimentos diversos	454:957\$000	861:716\$900	+ 406:759\$900
S O M A	<u>4.174:027\$900</u>	<u>6.374:002\$600</u>	<u>+ 2.200:874\$700</u>
RECEITA BRUTA	<u>58.984:827\$300</u>	<u>58.810:550\$700</u>	<u>-- 174:276\$600</u>
A DEDUZIR:			
RENDA ESTRANHA			
Quota de Previdência	865:200\$000	1.149:661\$500	+ 284:461\$500
Impostos arrecadados	2.228:597\$300	612:975\$200	-- 1.585:622\$100
Tráfegos mútuo e diréto	545:936\$700	873:015\$500	+ 327:078\$800
S O M A	<u>3.639:734\$000</u>	<u>2.665:652\$200</u>	<u>-- 974:081\$800</u>
RECEITA LIQUIDA	<u>55.345:093\$300</u>	<u>56.144:898\$500</u>	<u>+ 799:805\$200</u>

Confere

Marlano de Frellos Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Gerardo Ferrelra de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 3

MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO
DESPESA COMPARADA

HISTÓRICO	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
PESSOAL:			
Folhas de pagamento	41 290:664\$400	41.420:821\$200	+ 130:156\$800
MATERIAL:			
Dormentes	4 183:943\$200	2.788:341\$800	— 1.395:601\$400
Madeiras	788.608\$000	536:579\$000	— 252:028\$100
Materiais diversos	3 774:319\$500	10.398:063\$000	+ 5.623:743\$500
Carvão	4 775:770\$600	2.731:690\$800	— 2.044:079\$800
Lenha	6 563:030\$800	4.708:378\$400	— 1.855:252\$400
Lubrificantes	760:019\$000	554:274\$400	— 205:745\$200
Móveis e utensílios	5:850\$000	4:600\$000	— 1:250\$000
Despesas aduaneiras	393:247\$100	223:453\$200	— 169:793\$900
DESPESAS DIVERSAS:			
Transporte	27:461\$900	76:135\$500	+ 48:670\$600
Restituições e indenizações	111:041\$100	224:239\$100	+ 113:198\$000
Auxílios e contribuições	2 159:902\$400	2.120:216\$300	— 39:746\$100
Seguros	277:000\$000	277:000\$000	—
Serviços Hollerith	99:740\$000	108:720\$000	+ 8:980\$000
Juros, descontos e comissões	579:095\$500	498:745\$000	— 80:350\$500
Força, luz, água e telefone	347:445\$900	341:024\$600	— 6:421\$300
Aluguéis e arrendamentos de prédios	112:041\$800	76:690\$200	— 35:351\$600
Diferenças de cambio	52:714\$900	20:914\$600	— 31:800\$300
Eventuais	282:561\$100	201:318\$500	— 21:242\$600
TOTAL	5 385:120\$800	67.377:206\$500	+ 792:085\$700

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Seção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 4

RECEITA COMPARADA DAS ESTAÇÕES
(Férias arrecadadas)

M E S E S	1940	1939	Diferenças para mais e para menos
Janeiro	5.014.774\$00	5.093.983\$400	— 79:185\$800
Fevereiro	4.126.374\$900	4.565.104\$000	— 138:729\$100
Março	4.622.355\$200	4.553.931\$900	+ 68:456\$300
Abril	4.501.300\$400	4.017.106\$500	+ 487:153\$900
Mai	4.232.278\$100	3.909.561\$100	+ 322:676\$300
Junho	3.998.596\$100	3.951.062\$100	+ 46:624\$000
Julho	4.566.845\$800	4.200.969\$200	+ 365:876\$600
Agosto	4.346.713\$900	4.720.614\$600	— 379:900\$700
Setembro	4.313.688\$600	4.999.803\$700	— 656:245\$100
Outubro	4.294.736\$500	5.078.711\$500	— 783:955\$000
Novembro	3.873.244\$500	4.738.391\$000	— 865:146:500
Dezembro	4.217.794\$200	4.980.570\$100	— 762:776\$200
T O T A L	52.435:648\$100	54.810:799\$400	— 2.375:151\$300

Conferido
Mariano de Freltas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

RECEITA DAS ESTAÇÕES
(Férias arrecadadas pelas estações desde MARÇO de 1931)

EXERCÍCIOS	Importancia	Números índices
1931 (de Março a Dezembro)	35.130:695\$500	85
1932	44.215:218\$700	106
1933	40.393:509\$900	97
1934	38.424:586\$900	92
1935	41.665:977\$200	100
1936	46.195:779\$800	110
1937	52.514:146\$600	126
1938	56.632:980\$900	136
1939	54.810:799\$400	131
1940	52.435:648\$100	125

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE "CAIXA" DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
Período de JANEIRO a DEZEMBRO DE 1940

DEBITO

SALDO DO MES DE DEZEMBRO DE 1939 ...		178.752\$000
a ESTAÇÕES		
— Férias arrecadadas —		
Da Divisão de Belo Horizonte	30.517:217\$800	
Da " " Três Corações	20.769:011\$200	51.286:829\$000
a DIVERSAS CONTAS		
a <i>Correntistas</i>		
A Representante	51:700\$000	
a Diversos (Fretes arrecadados pelo Representação)	1.097:119\$100	
a Segurança Industrial — Cia. de Seguros e/ de Indenizações	71:388\$900	
a Cto. Adriática de Seguros, e/de Indenizações	11:198\$700	
a Diversos	1.019:957\$400	2.251:364\$100
a Almoxarifado, e/despesa a liquidar	29\$300	
a Receita a classificar	147\$800	
a Despesa a anular	73\$600	
a Restituições a liquidar	234\$100	
a Estações, e/a classificar	1:857\$200	2.253:706\$100
A GOVERNO FEDERAL		
a <i>Governo Federal — e/ de transportes</i>		
Recebido de contas anteriores a 1-1-1935	204:357\$600	
" " " do exercício de 1935	169:202\$400	
" " " " " " 1936	309:574\$200	
" " " " " " 1937	258:676\$800	
" " " " " " 1938	225\$700	
" " " " " " 1939	349:697\$700	
" " " " " " 1940	193:637\$100	1.545:371\$500
TRANSPORTA		55.264:658\$600

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

D E B Í T O

TRANSPORTE		55.204:658\$600
▫ AGENTES RESPONSÁVEIS		
a Pagadores	21.813:739\$700	
a Devedores por adiantamentos	40:341\$400	
a Devedores por responsabilidades	1:380\$600	21.855:461\$700
▫ CREDORES POR DEPÓSITOS		
a Impostos arrecadados p/os Estados		
a Estado de M. Gerais, c/de impostos	89:131\$700	
a Estado do Rio de Janeiro, c/de impostos	352\$100	60:483\$800
▫ CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
a cauções de contratos	34:541\$600	
a cauções de propostas	26:100\$000	
a cauções de carregadores	2:200\$000	
a cauções de fornecimentos	4:785\$000	
a cauções de ajustes	13:000\$000	60:926\$000
▫ BANCOS		
a Banco Mineiro da Produção	839:259\$100	
a Banco de Crédito Real de M. Gerais	8.188:620\$800	
a Banco Comércio e Indústria de M. Gerais	2.897:160\$000	
a Banco da Lavoura de M. Gerais, c/especial	67:499\$700	11.992:540\$800
▫ RECEITAS NÃO ESPECIFICADAS		
a Multas contratuais	878\$800	
a Descontos s/faturas liquidadas	600\$000	1:478\$800
▫ GOVERNOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS		
a Estado de S. Paulo, c/transportes	479\$900	
a Estado de Goiás, c/de transportes	399\$900	
a Estado de M. Gerais, c/suprimentos	577:250\$400	
a Estado de M. Gerais, c/suprimentos p/cobertura do passivo da Rêle em 31-12-935	21:258\$400	749:388\$600
▫ RECEITAS ACCESSÓRIAS DOS TRANSPORTES		
a Receltas diversas	8:692\$300	
TRANSPORTA	8:692\$300	90.033:944\$900

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

DEBITO

TRANSPORTE	8:692\$300	90.033:944\$900
a RECEITAS ACCESSÓRIAS DOS TRANSPORTES		
a Aluguéis de próprios	9:268\$800	
a Concessões	28:901\$300	
a Venda de materiais inservíveis	174:568\$500	
a Fornecimentos de energia elétrica	1:315\$200	222:746\$100
a TÍTULO A PAGAR		
a Banco Miacro da Produção		2.957:600\$000
a TRAFEGO MUTUO		
a Contadoria Geral dos Transportes	1.373:345\$500	
a Departamento dos Correios e Telégrafos	9:640\$400	
a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	353:772\$000	1.736:757\$900
a DIFERENÇAS DE CAMBIO		
Pelos verificadas no pagamento de diversas fatu- ras de materiais estrangeiros		869\$900
a CUSTEIO		
a Movimento e Tração		
a Perdas e avarias — Cargas		16:705\$400
a PESSOAL A PAGAR		
a Vencimentos não reclamados		250:736\$300
a RECEITA A RECEBER		
a Contas a receber		213:535\$500
a JUROS — RECEITA		
Recebidos de diversos bancos		3:424\$600
a RECEITAS DE TRABALHOS E FORNECIMENTOS A TERCEIROS		
Recebido		32:687\$000
TRANSPORTA		95.499:007\$500

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

D E B I T O		
TRANSPORTE		95.499:007\$500
a RECEITA DE TITULOS		
a Prêmios de apólices	16:541\$500	
a Juros de apólices	50:260\$000	66:801\$500
a DEPÓSITOS ESPECIAIS E CAUÇÕES		
a Banco da Lavoura de M. Gerais, c/títulos cancelados	525\$000	
a Banco Mineiro da Produção, c/títulos caucionados	890\$000	1:415\$000
a CONTAS A PAGAR		
a Fornecedores do País		750\$000
a CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERROVIÁRIOS DA R. M. V.		
Recebido		32\$600
TOTAL		95.568:006\$600

Confere

Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Seção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

BALANCETE DO MOVIMENTO GERAL DE "CAIXA" DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
 Período de JANEIRO a DEZEMBRO de 1940

QUADRO N.º DE — 6
 CONTINUAÇÃO

C R E D I T O

de CONTAS A PAGAR		
de Fornecedores do País	16.503:343\$000	
de Contas de despesas diversas	806.666\$000	
de Credores da Construção	41:356\$400	
de Credores da Eletrificação	9:178\$700	
de Fornecedores de materiais estrangeiros	292:972\$700	
	<hr/>	17.653:516\$800
de AGENTES RESPONSÁVEIS		
de Pagadores	22.201:603\$200	
de Devedores por adiantamentos	1.256:442\$500	
	<hr/>	23.458:045\$700
de TÍTULOS A PAGAR		
de Banco de Minas Gerais	225:000\$000	
de Banco Mineiro da Produção	2.345:002\$200	
de Instituto de Aux. Mútuo dos Emp. do E.F.O.M.	1.750:000\$000	
de Sociedade Coop. Consumo dos Ferrs. do E.F.S.M.	1.275:000\$000	
de S. Cabral Viana	33:326\$000	
	<hr/>	5.628:328\$200
de PERDAS DIVERSAS		
Perdas verificadas em vendas de apólices		2:844\$000
de PESSOAL A PAGAR		
de Folhas de vencimentos a pagar	25.092.162\$600	
de Vencimentos não reclamados	249:407\$100	
	<hr/>	25.341:569\$900
de CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO		
de Cauções de contratos	55:468\$500	
de Cauções de propostas	31:000\$000	
de Cauções de Carregadores	500\$000	
de Cauções de fornecimentos	4:785\$000	
	<hr/>	91:753\$500
de CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS FERRS. DA R.M.V.		
Parâmetros efetivados		4.196:646\$000
de DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS		
TRANSPORTA		76.372:704\$100

QUADRO N. DF — 6
CONTINUAÇÃO

C R E D I T O

TRANSPORTE		70.372:704\$100
de DESPESAS NÃO ESPECIFICADAS		
de Despesas bancarias	4:284\$400	
de Comissões s/ vendas de mercadorias em leilão	811\$500	
de Despesas diversas	12:400\$600	
de Comissões s/ liquidação de contas de transportes	303\$000	17:799\$500
de GOVERNO FEDERAL		
Conta da Quota de Fiscalização		200:000\$000
de RECEITA DE TITULOS		
de Juros de apolices		6\$700
de DIVERSAS CONTAS		
de Reclamações a liquidar	215:173\$500	
de Restituições a liquidar	11:675\$700	
de Almoxarifado, e/despesa a liquidar	2:540\$000	
de Correntistas		
de Diversos	138:189\$200	
de Cia. Atlântica de Seguros, e/ prêmios de seguros	172:200\$000	310:389\$200
de TRAFEGO MUTUO		
de Cia. Navegação Loides Brasileiro	28:686\$700	
de Contadoria Geral de Transportes	320:203\$400	348:890\$100
de DIFERENÇAS DE CAMBIO		
Pelas verificadas no pagamento de diversas faturas de materiais estrangeiros		20:206\$200
de BANCOS		
de Banco Credito Real de Minas Gerais	7.946:977\$600	
de Banco Comércio e Ind. de Minas Gerais	2.903:314\$700	10.850:292\$300
de JUROS DE DIVIDAS COMUNS		
Pagamentos efetuados		143:346\$300
TRANSPORTA		88.493:023\$000

QUADRO N.º DF — 6
CONTINUAÇÃO

C R E D I T O		
TRANSPORTE		88.493:023\$600
de CREDITORES POR DEPOSITOS		
de <i>Consignações</i>		
de Inst. Aux. Mútuos Emp. da		
E. F. O. M.	3.522:447\$300	
de Soc. Coop. Consumo dos Fer-		
roviarios da E.F.S. Minas	2.763:797\$100	
de Diversos	39:200\$800	
de Valores depositados	<u>6.325:445\$200</u>	
de <i>Impostos arrecadados p/ os Estados</i>		
de Estado do Rio de Janeiro, c/de impostos	20:178\$200	6.357:104\$100
de IMPOSTOS		
de Impostos sobre a renda		2:650\$400
SALDO QUE PASSA PARA O MES DE JANEIRO		
DE 1941		<u>715:228\$500</u>
T O T A L		95.568:006\$600

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Junho de 1941
Geraldo Ferraz de Souza
M. de S.

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 7

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETARIO
OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1939 E 1940

DISCRIMINAÇÃO	1939	1940	Diferença para mais e para menos
Dinheiro em colre em 1.º de Janeiro	577:800\$800	178:752\$000	— 399:048\$800
RECEBIMENTOS			
Férlas das estações	51:900:218\$200	51:286:829\$000	— 2.613:389\$200
Recebido de diversos Correntistas	868:080\$800	2.253:706\$100	+ 385:625\$300
Contas de transportes	944:918\$400	1.546:251\$300	+ 601:332\$900
Cauções em dinheiro	118:140\$200	80:926\$600	— 37:222\$600
Depósitos diversos	218:982\$760	90:898\$800	— 128:083\$960
Retirados em Bancos	11:615:409\$600	11:992:546\$800	+ 377:137\$200
Descontos de títulos	109:307\$000	2.957:000\$000	— 2.351:707\$000
Tráfegos mútuo e direto	300:570\$800	1.736:757\$900	— 572:812\$900
Diferenças de cambio	4:262\$387	869\$900	— 3:392\$513
Vencimentos não reclamados	246:625\$400	250:736\$200	+ 4:110\$900
Suportamentos recebidos do Estado	1:023:975\$000	748:508\$800	— 275:466\$200
Prestação de contas de Agentes Pagadores	24:897:222\$300	21.855:161\$700	— 3.041:760\$600
Recebimentos diversos	781:621\$000	588:161\$500	— 193:460\$500
T O T A L	101:816:144\$287	95.568:006\$000	— 8.248:137\$687

Conlere

Marlano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 10 de Outubro de 1941

Geraldo Feteira de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 8

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO MONETARIO
OPERAÇÕES DE CAIXA NOS EXERCÍCIOS DE 1939 E 1940

DISCRIMINAÇÃO	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
PESSOAL			
Pago o líquido das folhas de pagamento	26.591:66\$500	25.092:162\$600	— 1.499:503\$900
Pago vencimentos em suspenso	211:641\$600	219:407\$300	+ 37:765\$700
CONTAS			
Pago a Fornecedores do país	16.717:720\$000	16.503:313\$000	— 214:375\$000
Pago a Fornecedores de materiais estrangeiros	919:765\$213	292:972\$700	— 626:792\$513
Pago a Credores da Construção	352:530\$200	41.356\$100	— 311:173\$800
Pago a Credores da Eletrificação	6:553\$000	9:178\$700	+ 2:625\$700
Pago Contas de despesas diversas	920:239\$000	806:666\$000	— 113:553\$000
CONSIGNAÇÕES			
Pago ao Instituto de Auxílios Mútuos	6.840:094\$300	3.522:415\$300	— 3.326:647\$800
Pago à Sociedade Cooperativa	3.539:386\$500	2.703\$795\$100	— 775:589\$400
Pago a Diversos	131:499\$700	39:200\$800	— 92.298\$900
DIVERSOS			
Pago à Caixa de Aposentadoria e Pensões	4.799:880\$500	4.196:646\$600	— 603:234\$500
Suprimentos a Agentes Pagadores	25.616:908\$500	23.458:045\$700	— 2.158:862\$800
Depositados em Bancos	11.827:134\$300	10.850:292\$300	— 976:842\$000
Despesas Aduaneiras	393:247\$100	2:540\$000	— 390:707\$100
Indenizações	337:041\$900	138:189\$200	— 198:852\$700
Quota de Fiscalização	200:000\$000	200:000\$000	—
Títulos resgatados	3.076:875\$000	5.628:328\$200	+ 2.551:453\$200
Juros e Descontos	401:870\$900	143:346\$300	— 261:524\$600
Seguros	297:671\$100	172:200\$000	— 125:471\$100
Pago a Diversos	836:713\$974	742:658\$500	— 94:055\$474
DINHEIRO EM COFRE EM 31 DE DEZEMBRO	178:752\$000	715:228\$500	+ 536:476\$500
T O T A L	104.209:391\$287	95.508:006\$600	— 8.641:384\$687

Canfero

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Visto

Marinho de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Seção

Geraldo Ferreira de Souza
Mensalista

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 9

	Contas Devedoras	Contas Credoras	SALDOS	
			Devedores	Credores
Receita dos Transportes	—	52.409:184\$200		52.409:184\$200
Receita Complementar dos Transportes	—	127:584\$550		127:584\$550
Receita Accessória dos Transportes	—	621:263\$350		621:263\$350
Custelo	4.49100	—	4:424\$100	
Adicional de 10 % sobre tarifas	—	4.847:037\$600		4.847:037\$600
TRAFEGO MUTUO				
Contadoria Geral de Transportes	9.887:12\$800	7.252:978\$100	2.634:187\$700	
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	1.762:00000	3.942:337\$300	—	180:269\$300
Departamento dos Correios e Telegrafos	85:36\$750	77:917\$000	7:432\$750	
Cia. de Navegação do Loidre Brasileiro	—	30:592\$700		30:592\$700
DIVERSAS CONTAS				
Frétes debitados ao D.N.C.	—	—		
Idem, a diversos correntistas	1.867:00\$900	33:985\$150	1.861:401\$750	
Outras contas	957:12\$600	641:181\$700	315:956\$900	
Rendas em Trânsito	4.549:34\$600	4.207:142\$000	342:203\$600	
RECEITA A RECEBER				
Contas a receber	—	1:152\$900		1:152\$900
Frétes a arrecadar	48.728:00\$700	46.478:224\$300	2.250:267\$400	
Caixa de Aposentadorias e Pensões	—	1.115:171\$700		1.115:171\$700
CREDORES POR DEPOSITOS				
Valores depositados	2.014:07\$900	3.041:594\$100		127:386\$300
Impostos estaduais arrecadados	3.455:02\$100	4.035:585\$400		579:763\$300
Consignações	93:00\$000	6:315\$900	87:000\$700	
Férias das Estações	51.286:00\$000	—	51.286:829\$000	
DEVEDORES POR TRANSPORTES				
Governo Federal	1.105:00\$900	740\$400	1.104:886\$500	
Governos Estaduais	6:00\$700	—	6:851\$700	
Construção de Patrocínio a Ouvidor	38:10\$200	—	38:189\$200	
Prolongamento da Eletrificação	1:00\$200	—	1:888\$200	
CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO				
Cauções de carregadores	—	1:600\$000		1:600\$000
AGENTES RESPONSÁVEIS				
Devedores por responsabilidades	101:10\$700	1:663\$300	99:476\$400	
TOTAL	126.873:21\$650	126.873:251\$650	60.040:995\$900	60.040:995\$900

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jair Pinheiro
1.º Escriuario

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

CONTAS DE TRANSPORTES

Transportes atendidos pela Rêde à requisição das repartições federais

EXERCÍCIO	IMPORTANCIA
1931	340:647\$563
1932	1.481:121\$141
1933	352:360\$500
1934	447:862\$300
1935	667:348\$300
1936	1.017.964\$200
1937	1.291:446\$700
1938	1.003:807\$900
1939	793:154\$700
1940	1.105:824\$700
T O T A L	8.501:538\$004

Importância de contas de transportes recebidas de repartições federais

EXERCÍCIO	IMPORTANCIA
1931	20:418\$449
1932	4:095\$412
1933	366\$600
1934	125:015\$600
1935	77:539\$600
1936	199:396\$300
1937	407:256\$600
1938	891:463\$800
1939	950:138\$800
1940	1.545:371\$500
T O T A L	4.221:062\$661



REFERENTE AO ANO DE 1940

	Pessoal	Material	Diversas Despesas	T O T A L
RECEI	58:000\$000	31\$498	13:998\$200	72:029\$698
	169:181\$600	84:351\$611	1:981\$900	255:515\$111
	224:931\$000	18:478\$398	2:619\$900	246:029\$298
	81:358\$400	1:024\$890	32:952\$000	115:335\$290
	46:502\$800	214\$355	3:326\$000	50:043\$155
	62:283\$300	1:267\$543	1:181\$900	64:732\$743
	57:727\$500	202\$000	59:921\$900	117:851\$400
	—\$—	—\$—	364\$500	364\$500
	—\$—	—\$—	900\$000	900\$000
	—\$—	—\$—	400\$000	400\$000
	—\$—	—\$—	229:600\$200	229:600\$200
RECEI	—\$—	—\$—	1.917:193\$200	1.917:193\$200
	—\$—	—\$—	200:000\$000	200:000\$000
	—\$—	—\$—	654\$000	654\$000
	—\$—	—\$—	4:000\$000	4:000\$000
	—\$—	—\$—	140:665\$900	140:665\$900
	<u>699:984\$600</u>	<u>105:570\$301</u>	<u>2.609:759\$600</u>	<u>3.415:314\$501</u>
RECEI				

QUADRO N° DF - 11 - (Continuação)

Pessoal	Material	Despesas Diversas	T O T A L
227:261\$700	19:508\$826	757\$100	247:527\$620
1.060:419\$528	1.040:132\$632	48:911\$675	2.149:463\$835
1.300:066\$206	1.557:467\$570	1.240\$700	2.858:774\$470
447:355\$937	218:675\$840	6:893\$442	672:925\$220
760:617\$261	914:328\$035	750\$000	1.675:695\$290
88:239\$144	139:596\$037	750\$000	228:585\$181
<u>3.883:959\$776</u>	<u>3.889:708\$940</u>	<u>59:302\$918</u>	<u>7.832:971\$634</u>
350:926\$800	16:484\$350	791\$800	368:202\$950
768:543\$980	102:054\$727	1:694\$600	872:293\$307
53:837\$500	—\$—	—\$—	53:837\$500
<u>1.173:308\$280</u>	<u>118:539\$077</u>	<u>2:486\$400</u>	<u>1.294:333\$757</u>
532:875\$900	49:344\$345	1:321\$500	583:541\$745
4.333:847\$166	2.014:460\$005	9:731\$940	6.358:039\$111
2.016:231\$110	1.167:658\$444	2:901\$000	3.186:790\$554
2.458:460\$813	1.695:827\$666	5:813\$300	4.160:101\$770
8.542:218\$199	3.855:587\$759	189:370\$818	12.587:176\$776
645:385\$490	2.311:436\$332	61:265\$358	7.018:087\$181
810:382\$887	5.468:596\$087	129:840\$384	11.408:819\$358
<u>339:401\$565</u>	<u>16.562:910\$639</u>	<u>400:244\$300</u>	<u>45.302:556\$504</u>
095:342\$121	20.973:566\$617	3.239:069\$418	61.307:978\$156

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

RENDA	CUSTEIO	Pessoal	Materiais	Despesas Diversas	TOTAL
TRANSPORTE 01.307:978\$150	TRANSPORTE	227:261\$700	19:508\$820	757\$100	247:527\$620
	Serviço de Oficinas:				
	Officinas de Cruzeiro	1.060:419\$528	1.040:132\$632	48:911\$671	2.149:463\$831
	" de Divinópolis	1.300:066\$206	1.557:467\$570	1.240\$700	2.858:771\$171
	" de São João	447:355\$937	218:675\$840	0:893\$447	672:925\$220
	" de Lavras	700:017\$261	914:328\$035	750\$000	1.675:695\$290
	" de Barra Mansa	88:230\$144	139:596\$037	750\$000	228:585\$181
	TOTAL	3.883:959\$770	3.889:708\$940	59:302\$918	7.832:971\$034
	DEPARTAMENTO DA LINHA				
	Administração Geral	350:926\$800	16:484\$350	791\$800	368:202\$950
	Conservação extraordinária da via permanente e edifícios:				
	Bitola de 1,00	768:543\$980	102:054\$727	1:694\$600	872:293\$307
	Bitola de 0,76	53:837\$500			53:837\$500
	TOTAL	1.173:308\$280	118:539\$077	2:486\$400	1.294:333\$757
	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
	Administração Geral	532:873\$900	49:344\$340	1:321\$500	583:541\$740
	Conservação ordinária da via permanente e edifícios:				
	Divisão de Belo Horizonte	4.333:847\$100	2.014:400\$005	9:731\$940	6.358:039\$111
	Idem de Lavras	2.010:231\$110	1.167:658\$444	2:901\$000	3.186:790\$554
	Idem de Três Corações	2.458:460\$813	1.695:827\$600	5:813\$300	4.160:101\$771
	Movimento e Tração:				
	Divisão de Belo Horizonte	8.542:218\$199	3.855:587\$750	189:370\$818	12.587:176\$777
	Idem de Lavras	645:385\$490	2.311:430\$339	61:265\$358	7.018:037\$187
	Idem de Três Corações	810:382\$887	5.468:590\$087	129:840\$384	11.408:319\$358
	TOTAL	139:401\$505	16.562:910\$639	400:214\$300	45.302:566\$508
TOTAL GERAL 01.307:978\$150	TOTAL GERAL DO CUSTEIO	4095:342\$121	20.973:566\$617	3.239:069\$418	61.307:978\$150

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Seção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941.

Jair Pinheiro
1.º Escribano

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 12

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

A N O S	Renda Industrial	Custeio	Deficits	Saldos
1931	32.915:787\$972	35.430:138\$731	2.514:350\$759	—\$—
1932	47.015:599\$617	45.353:654\$830	—\$—	1.661:944\$781
1933	35.905:873\$477	44.452:718\$329	8.486:844\$852	—\$—
1934	37.963:074\$632	46.988:713\$950	9.025:639\$324	—\$—
1935	37.677:639\$354	47.717:812\$460	10.040:173\$100	—\$—
1936	44.898:438\$018	48.134:182\$896	3.235:744\$878	—\$—
1937	48.880:119\$582	56.940:837\$198	8.054:717\$610	—\$—
1938	52.166:531\$290	62.765:304\$832	10.598:773\$542	—\$—
1939	54.531:606\$050	63.764:269\$975	9.232:663\$925	—\$—
1940	59.856:266\$357	61.307:978\$150	1.651:711\$799	—\$—
T O T A L	451.676:930\$349	512.855:611\$369	61.178:675\$020	—

Confere

Marlano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Geraldo Ferrelta de Souza
Mensalista

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 13

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

RENDAS	1935	1936	1937	1938	1939	1940
RENDA DO TRÁFEGO:						
Viajantes	7.509:299\$200	10.748:269\$000	11.955:452\$300	13.472:992\$600	13.477:553\$200	13.792:850\$300
Encomendas	3.283:302\$500	3.175:340\$900	3.342:251\$300	3.160:598\$700	3.040:951\$900	3.156:967\$300
Animais	2.218:530\$300	2.185:635\$200	2.214:592\$500	2.079:301\$200	1.914:756\$000	2.231:767\$600
Mercadorias	23.410:969\$000	27.610:356\$700	27.821:256\$500	31.759:025\$500	29.237:800\$200	33.224:593\$000
Telegramas	145:688\$200	159:204\$350	152:881\$200	159:517\$500	156:139\$100	165:514\$950
Armazenagens	78:777\$400	121:642\$000	109:006\$500	111:614\$200	121:673\$800	122:329\$500
Rendas eventuais do tráfego	142:023\$700	176:542\$600	157:440\$600	234:927\$200	270:856\$800	293:071\$700
S O M A	36.818:591\$200	44.177:087\$300	47.753:483\$900	50.977:976\$900	48.218:834\$000	52.990:100\$350
RENDAS ACESSÓRIAS:						
Comissões	220:206\$995	30:427\$150	261:248\$766	394:011\$290	303:764\$150	253:895\$850
Rendas diversas	321:160\$709	351:603\$871	316:599\$128	477:550\$500	6.009:607\$900	6.412:270\$157
S O M A	541:667\$704	381:520\$918	589:847\$894	871:561\$790	6.312:772\$050	6.666:166\$007
TOTAL GERAL	37.360:258\$904	44.558:608\$218	48.334:331\$794	51.849:538\$690	54.531:606\$050	59.656:266\$357

Confere

José Sampalo Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 19 de Outubro de 1941.

Cláudio Lima de Paula
Auxiliar

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 13 - A

RESULTADOS GERAIS DE EXPLORAÇÃO

RENDAS	1935	1936	1937	1938	1939	1940
CUSTEIO:						
Admin. e Direção Geral	5.000:975\$981	4.888:073\$476	736:901\$894	6.525:253\$146	6.598:169\$034	6.878:116\$261
DEP. DE TRANSP.						
Admin. Central	1.020:513\$257	1.215:234\$676	625:414\$489	519:922\$421	639:451\$682	583:541\$745
Conserv. ordinária da V.P. e Edifícios	11.425:661\$990	10.776:887\$637	11.902:174\$169	14.153:053\$587	15.063:165\$050	13.704:931\$441
Movim. e Tração	19.682:896\$626	21.899:049\$312	27.111.794\$168	30.773:504\$970	30.931:201\$597	31.014:083\$315
DEP. DA LOCOMOÇÃO						
Admin. Central	471:435\$025	361:521\$187	219:735\$721	628:611\$541	293:020\$774	247:527\$626
Serv. de oficinas	6.944:010\$734	6.307:919\$293	6.788:734\$479	8.809:987\$072	8.911:914\$773	7.585:444\$008
DEP. DA LINHA						
Admin. Central	1.267:061\$675	1.196:231\$608	1.293:451\$272	423:277\$091	386:394\$532	368:202\$950
Conserv. extraordinária da Vm Perm. e Edifícios	1.343:368\$625	945:120\$622	1.196:453\$987	516:117\$659	940:615\$933	926:130\$807
TOTAL	47.161:957\$036	47.590:009\$890	47.777:693\$482	62.378:880\$487	63.764:260\$975	61.307:278\$156
RESULTADOS GERAIS:						
Saldo	—	—	—	—	—	—
Deficite	9.801:698\$132	3.031:401\$537	7.443:361\$688	10.529:341\$797	9.232:663\$925	1.661:711\$799
Coefficiente de Irátego	126%	106%	116%	120%	116%	102%

- 1) Nos anos de 1935, 1936 e 1937, a Administração do Departamento da Linha superintendia os serviços de conservação ordinária e extraordinária da linha. Em 1938, a conserva ordinária das linhas foi transferida para o Departamento de Transportes.
- 2) Nos anos de 1935, 1936 e 1937, as despesas de Administração dos serviços de movimento e tração e conservação das linhas (Despesas) figuraram na Administração Central do Departamento de Transportes.

Conte

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Visto

Marlano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Getúlio Ferraz de Souza
Mensal

João de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 14

RENDA INDUSTRIAL COMPARADA

	1939	1940	Diferenças para mais e para menos
RECEITA DOS TRANSPORTES			
Viagemtes	13.477:553\$200	13.792:856\$300	+ 315:303\$100
Encomendas	3.040:054\$900	3.156:967\$300	+ 116:912\$100
Animaais	1.914:756\$000	2.234:767\$600	+ 320:011\$600
Mercadorias	29.237:800\$200	33.224:593\$000	+ 3.986:792\$800
Manobras de carros e vagões	816\$400	—	— 816\$400
Percursos e estadia de vagões	11:982\$200	15:800\$000	+ 3:817\$800
S O M A	47.682:962\$900	52.424:984\$200	+ 4.742:021\$300
RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES			
Aluguéis ou receitas de carros restaurantes	26:400\$000	—	— 26:400\$000
Armazenagens	121:673\$800	122:329\$500	+ 655\$700
Comissões s/cobrança para terceiros	303:764\$150	253:895\$850	— 49:868\$300
S O M A	451:837\$950	376:225\$350	— 75:612\$600
RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES			
Rádio, telegrafo e telefone	155:139\$100	165:514\$950	+ 9:375\$850
Concessões	—	69:983\$300	+ 69:983\$300
Venda de material inservível	42:716\$800	175:547\$100	+ 132:830\$300
Aluguéis de próprios	35:598\$300	37:467\$700	+ 1:869\$400
Receitas diversas	6.162:351\$000	6.496:543\$757	+ 244:192\$757
S O M A	6.396:805\$200	6.855:056\$807	+ 458:251\$607
T O T A L	54.531:606\$050	59.656:266\$357	+ 5.124:660\$307

NOTA: — O aumento que se observa em rendas diversas foi devido á escrituração, neste ano e no de 1939, dos fretes relativos a transportes e conta do Fundo de Melhoramentos em anos anteriores, e que somente agora foram reconhecidos em tomada de contas.

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Seção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

João Pinheiro
1.º Escriturário

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 15

RENDA E CUSTEIO
— PORCENTAGENS —

	1939	1940
RENDA DO TRÁFEGO		
Viajantes	24,7	23,1
Encomendas	5,6	5,3
Animais	3,5	3,7
Mercadorias	53,0	55,7
Telegramas	0,3	0,3
Armazenagens	0,2	0,2
Rendas eventuais	0,5	0,5
Soma	<u>88,4</u>	<u>88,8</u>
RENDAS ACCESSÓRIAS		
Comissões	0,6	0,4
Rendas diversas	11,0	10,8
TOTAL	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>
CUSTEIO		
Administração Central	10,3	11,2
Departamento de Transportes	73,2	73,9
Departamento da Locomoção	14,4	12,8
Departamento da Linha	2,1	2,1
TOTAL	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Jaír Pinheiro
1.º Escriurário

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 16

QUADRO COMPARATIVO DAS PRINCIPAIS UNIDADES DE TRÁFEGO

	1935	1936	1937	1938	1939	1940
EM SERVIÇO REMUNERADO						
Trem-quilômetro	6.104.836	6.323.704	6.760.184	7.098.162	7.009.228	6.420.509
Veículo-quilômetro	44.517.975	43.830.442	42.501.524	40.171.167	43.238.693	44.736.148
Tonelada-quilômetro	237.887.431	271.131.137	258.680.244	279.795.653	205.804.202	192.403.401
EM SERVIÇO REMUNERADO E NÃO REMUNERADO						
Trem-quilômetro	7.239.487	7.232.337	7.722.360	8.907.783	8.136.403	7.609.115
Tonelada-quilômetro	284.503.719	317.187.538	305.334.170	353.125.774	220.957.735	201.198.388
Locomotiva - quilômetro, inclusive manobras e prontidões	10.037.405	10.442.902	11.049.928	10.492.654	11.184.510	10.443.470

Confere
Mariano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Clotilde Bueno de Paiva
Auxiliar

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

R
DE

QUADROF — 17

RESULTADOS MEDIOS POR TREM-KILOMETRO

Ano de 1940

		1939	1940
PELO GASTOS			
Trens quilômetro	Remunerados	7.009.228	6.420.509
	Não remunerados	1.127.175	1.248.606
	TOTAL GASTOS TRENS	8.136.403	7.669.115
	Locomotivas e tendões, materiais e experiên- cias (exclusivo de materiais e prontidões)	211.687	245.334
	TOTAL GASTOS	8.348.090	7.914.449
Renda total	Trem-quilômetro remunerado	78783	98291
	Trem-quilômetro não remunerado	68702	78778
	Locomotivas e tendões, materiais, de auxílio e experiências (exclusivo de materiais e prontidões)	68532	78532
	Renda total	78783	98291
Resultados Gerais por trem-qui- lômetro remunerado	Custo	98097	98548
	Produto líquido	-- 18314	-- 8257

Confero
Marlano de Freitas Braga
Chefe da 2.ª Seção

Belo Horizonte, 1 de Maio de 1941
Geraldino Ferraz
Membro

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 18

RENDA E CUSTEIO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, CORRESPONDENTE ÀS UNIDADES
DE TRÁFEGO, CONSTANTES DA ESTATÍSTICA MENSAL DO MOVIMENTO

	Trem Km. Re- munerado	Trem Km. Re- munerado e não remune- rado	Loc. Km. (In- cove Mano- b. e Prontí- dões)	Veículo-Km. Remunerado	Tonelada Km. Remunerada	Tonelada Km. Remunerada e não Remune- rada
Unidades de Tráfego	6.420.509	7.669.115	19.413.470	44.736.148	192.463.401	201.198.388
Renda do Tráfego	8\$253,2	6\$909,5	3\$074,0	1\$184,5	\$275,2	\$201,1
CUSTO DE TRANSPORTE:						
— Custo —						
Administração Central . . .	1\$071,3	\$896,8	\$658,6	\$153,7	\$035,7	\$031,2
Dep.º da Locomoção	1\$220,0	1\$021,4	\$750,0	\$175,1	\$040,7	\$038,9
Dep.º da Linha	\$201,6	\$168,8	\$123,9	\$028,9	\$006,7	\$006,4
Dep.º Transportes	7\$055,1	5\$307,1	4\$337,9	1\$012,7	\$235,4	\$225,2
TOTAL	9\$548,0	7\$094,1	5\$870,4	1\$370,4	\$318,8	\$304,7
CUSTO PARCIAL DO TRANSP.						
— Custo parcial						
Movimento e Tração	4\$830,5	4\$014,0	2\$069,7	\$693,3	\$101,1	\$151,1
Renda da Linha	\$086,7	\$072,6	\$053,3	\$012,4	\$002,0	\$002,8
TOTAL	4\$917,2	4\$086,6	3\$023,0	\$705,7	\$103,1	\$153,9

Confere
José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Jair Prates
1.º Escrivão

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 19

DEMONSTRAÇÃO COMPARADA DA DESPESA "PESSOAL", DISCRIMINADA
POR DEPARTAMENTOS

DEPARTAMENTOS	1938		1939		1940	
	Importancia	Porcen- tagens	Importancia	Porcen- tagens	Importancia	Porcen- tagens
Diretoria e Repartições Centrais	492:105\$300	1,2	669:634\$800	1,6	729:600\$600	1,7
Departamento de Transportes .	28:774\$972\$000	69,1	28 798:885\$800	69,7	28.679:167\$300	69,2
Departamento Financeiro . . .	1.748:903\$900	4,2	1.671:406\$500	4,1	1.827:366\$800	4,4
Departamento do Tráfego . . .	1.342:625\$000	3,2	1.234:683\$100	3,0	1.281:138\$100	3,2
Departamento da Locomoção . .	5.564:111\$600	13,4	5.620:589\$700	13,6	5.864:487\$000	14,1
Departamento da Linha . . .	3.691:992\$200	8,9	3 295:161\$200	8,0	3 015:061\$400	7,4
T O T A L	41.614:710\$600	100,0	41 296:661\$400	100,0	41.426:821\$200	100,0

Confere

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1911

Visto

Just Sampaio Vate Junior
Chefe da 1.ª Secção

Jair Pinheiro
1.º Escrivão

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 20
CONTINUAÇÃO

MOVIMENTO FINANCEIRO E ORÇAMENTARIO
DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1940 COMPARADA COM O
ORÇAMENTO APROVADO

REPARTIÇÃO	Orçamento	Despêsa	Excesso	Saldo
ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR				
Diretoria e Repartições Centrais:				
Vencimentos ordinarios	560:000\$000	639:705\$500	79:705\$500	—
Gratificação	5:400\$000	5:500\$000	100\$000	—
DEPARTAMENTO FINANCEIRO				
Vencimentos ordinarios	1.750:000\$000	1.805:350\$200	55:350\$200	—
Gratificação	32:400\$000	31:360\$000	—	1:033\$400
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO				
Vencimentos ordinarios	1.490:000\$000	1.271:354\$200	—	218:645\$800
Gratificação	7:200\$000	9:783\$900	2:583\$900	—
S O M A	3.845:000\$000	3.763:060\$400	—	81:939\$600
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
Chefia e Escritório Central, inclusive Telegrafo e Fiscalização	1.919:608\$000	1.850:712\$000	—	68:896\$000
1.ª Divisão	11.364:446\$500	11.567:125\$000	202:678\$500	—
2.ª Divisão	6.731:830\$300	6.740:998\$900	9:168\$600	—
3.ª Divisão	8.354:115\$200	8.348:814\$900	—	5:300\$300
S O M A	28.370:000\$000	28.507:650\$800	137:650\$800	—

CONTINUA:

QUADRO N° DF — 20
CONTINUAÇÃO

MOVIMENTO FINANCEIRO E ORÇAMENTARIO
DESPESA PESSOAL REFERENTE AO ANO DE 1940 COMPARADA COM O
ORÇAMENTO APROVADO

REPARTIÇÃO	Orçamento	Despesa	Excesso	Saldo
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES				
GRATIFICAÇÃO				
Chefia e Escril.º Central	161:261\$700	146:447\$800	—	14:816\$900
1.ª Divisão	12:478\$400	11:837\$100	—	641\$300
2.ª Divisão	15:078\$100	16:150\$200	1:071\$800	—
3.ª Divisão	11:178\$—	9:956\$200	—	1:222\$300
S O M A	240:000\$—	184:391\$300	—	15:608\$700
Departamento da Locomoção	5:690:000\$100	5:808:856\$200	178:856\$200	—
Departamento da Linha:				
Custelo 1.120:000\$000				
Obrus Novas 2.627:076\$000	3.744:976\$000	3.045:135\$000	—	699:841\$000
Acidente do Trabalho	100:000\$000	57:727\$500	—	42:272\$500
S O M A	9:531:076\$000	8:971:718\$700	—	563:257\$300
TOTAL DAS DESPESAS DA REDE	41:919:976\$000	41:426:821\$200	—	523:154\$800
CONSTITUIÇÃO DE PATROCÍNIO A OUVIDOR	650:000\$000	627:978\$900	—	22:021\$100
ELETRIFICAÇÃO	300:000\$000	192:821\$100	—	107:178\$900
S O M A	950:000\$—	820:800\$300	—	129:199\$700
TOTAL GERAL	42:899:976\$000	42:217:621\$500	—	652:354\$500

Confere
Mariano de Frelles Braga
Chefe da 2.ª Secção

Belo Horizonte 13 de Outubro

1941

J. J. Freitas
M. J. R.

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE SUPRIMENTOS FORNECIDOS PELO
ESTADO PARA COBERTURA DE DEFICITS FINANCEIROS DESTA
REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

deficits financeiros constantes dos
Balancetes encaminhados à Se
cretaria das Finanças:

1936	5.977:227\$800
1937	9.250:827\$500
1938	9.548:515\$200
1939	11.240:027\$500
1940	11.232:308\$000
T O T A L	<u>47.248:906\$000</u>

Demonstração dos suprimentos
fornecidos pela Secretaria das
Finanças para cobertura dos
deficits verificados no período
de 1936 a 1940:

Em dinheiro	4.878:382\$500	
Saldo da conta de impostos ar- recadados	10.052:614\$500	
Em apolices do empréstimo mi- neiro de consolidação	10.859:055\$000	
Pagamentos à Cia. Mogiana p/c da Rêde	2.422:375\$900	
Idem a fornecedores, idem . . .	2.502:403\$900	
Idem diversos, idem, idem . . .	698:822\$500	
Liquidação de títulos em Ban- cos, à conta da Rêde	2.550:000\$000	33.963:654\$300
SUPRIMENTOS A RECEBER		<u>13.285:251\$700</u>

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

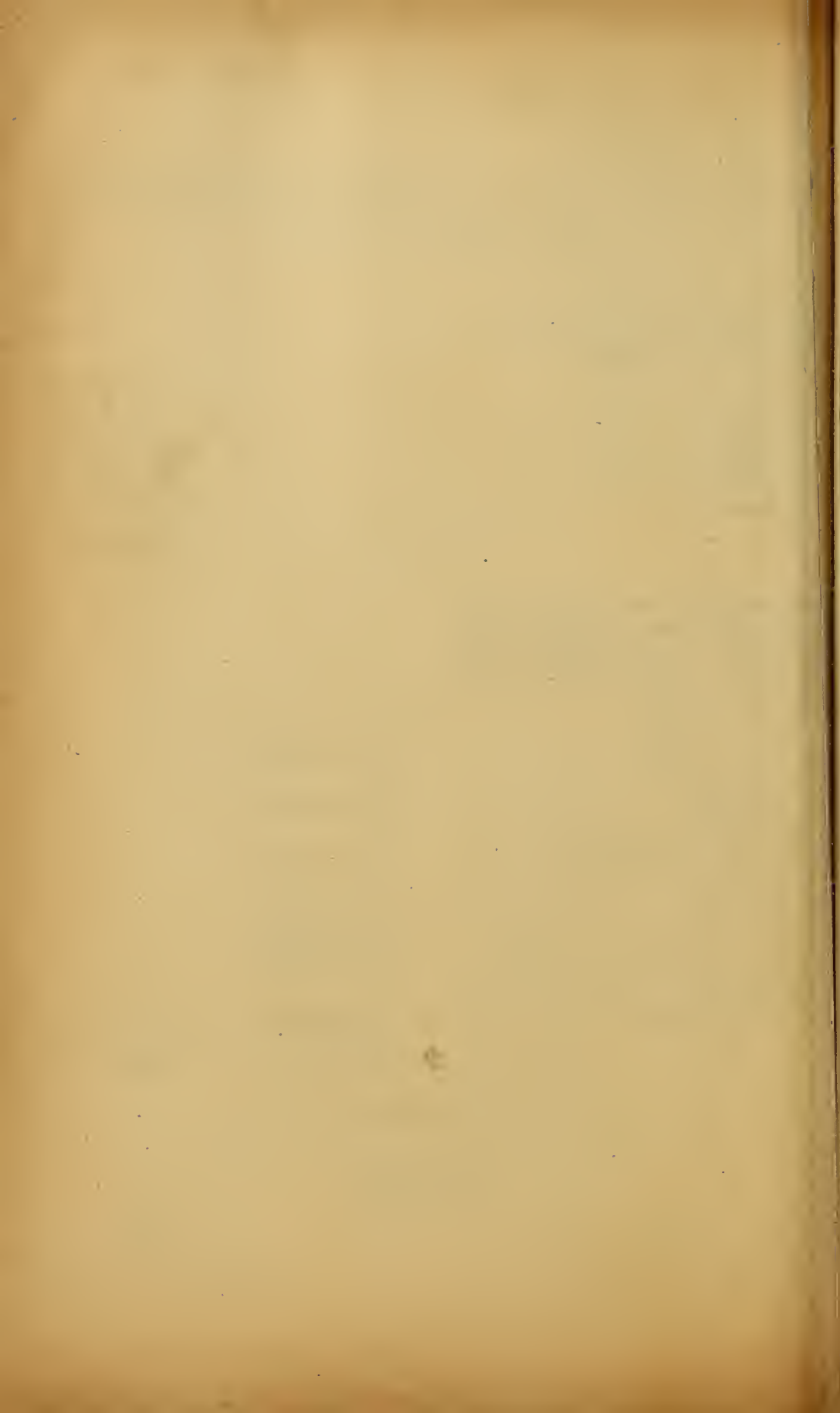
Jair Pinheiro
1.º Escriturário

Confere

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Secção

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade



PRODUÇÃO INDUSTRIAL DAS OFICINAS MECANICAS DO
DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO
NO ANO DE 1940

	Acumulada
Fundição de bronze e metal patente	681:360\$068
” de ferro	495:920\$329
” de latão	793\$129
Fabricação de móveis e utensilios	73:927\$769
” de carvão vegetal	4:690\$736
” de lacre de chumbo	23:141\$295
” de sabão líquido	798:595
Preparação de enchimento	250:545\$607
” de água destilada	192:264
Reparação de móveis e utensilios	28:157\$451
” de carros de descarga	6:795\$760
” de pranchas de descarga	3:356\$817
” de pinça para lacrar	1:736\$585
” de carimbadores	2:795\$171
” de aparelhos telegráficos	24:630\$214
” de lampeões e lanternas	7:196\$077
” de relógios de ronda	833\$431
Conservação da Vila Operaria de Divinópolis	25:810\$760
” de Edifícios	30:260\$000
Desdobramento de madeira	819:627\$190
Outros serviços de reparação ou fabricação	2.813:860\$454
Reparação de cofres	713\$451
Fabricação de tinta para aparelho telegráfico	2:232\$000
” de laminas de cobre	1:371\$148
Reparação de relógios de parêde	2:207\$980
” de balanças	1:042\$313
Fabricação de estrelas de zinco	21:351\$080
T O T A L	5.325:347\$697

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

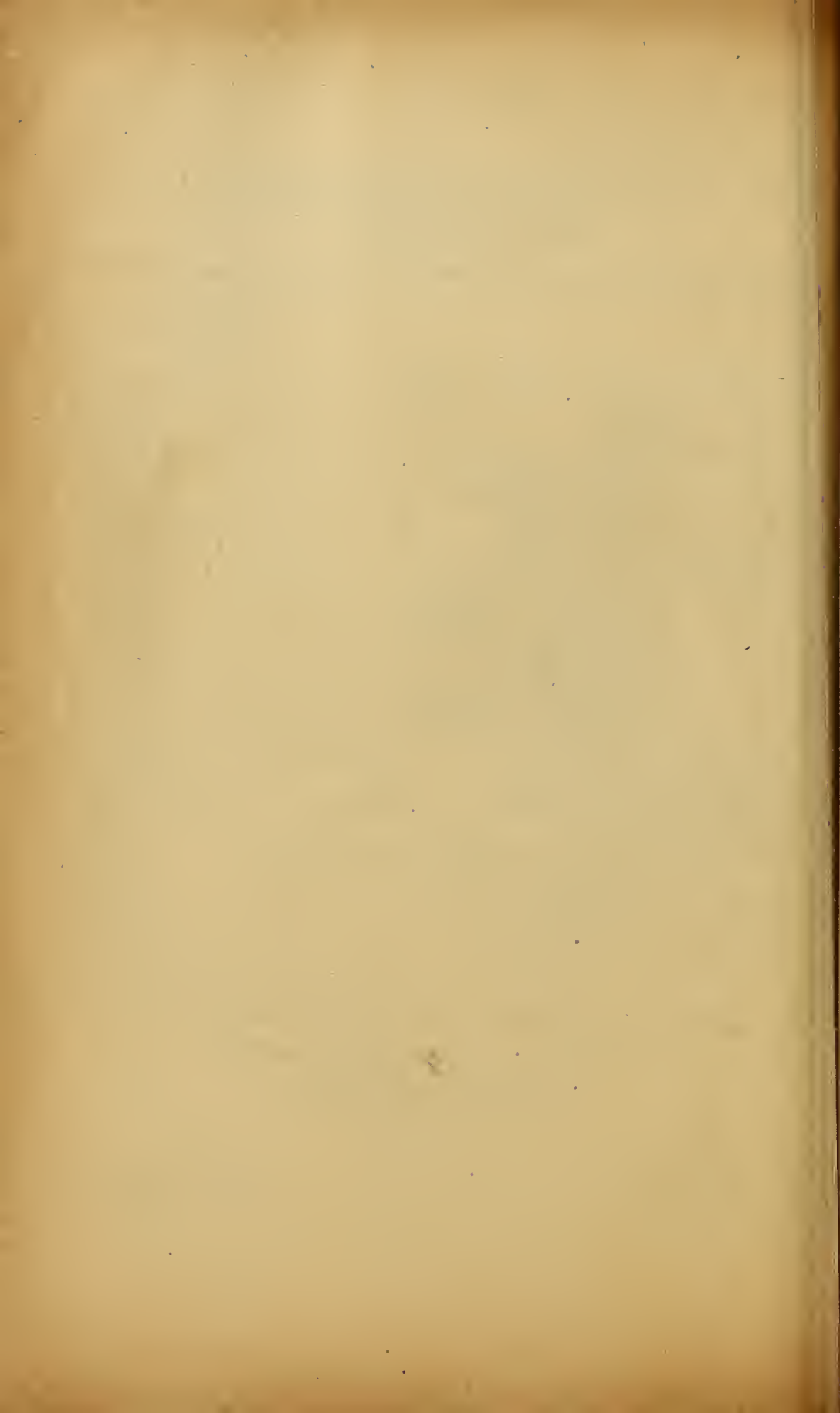
Eloi Teixeira de Carvalho
2.º Escriurário

Confere

Sival de Assis
Chefe da 3.ª Secção

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade



DESPÊSAS ALFANDEGARIAS PAGAS PELA RÊ-
 DE DURANTE OS EXERCÍCIOS DE 1936 A 1940

A N O	Custeio Estrada	Serviço da Ele-trificação	TOTAIS
1936 . . .	155:310\$900	26:463\$700	181:774\$600
1937 . . .	200:163\$800	2:799\$600	202:963\$400
1938 . . .	891:231\$300	—\$—	891:231\$300
1939 . . .	393:247\$100	—\$—	393:247\$100
1940 . . .	223:453\$200	—\$—	223:453\$200
TOTAL . .	1.863:406\$300	29:263\$300	1.892:669\$600

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

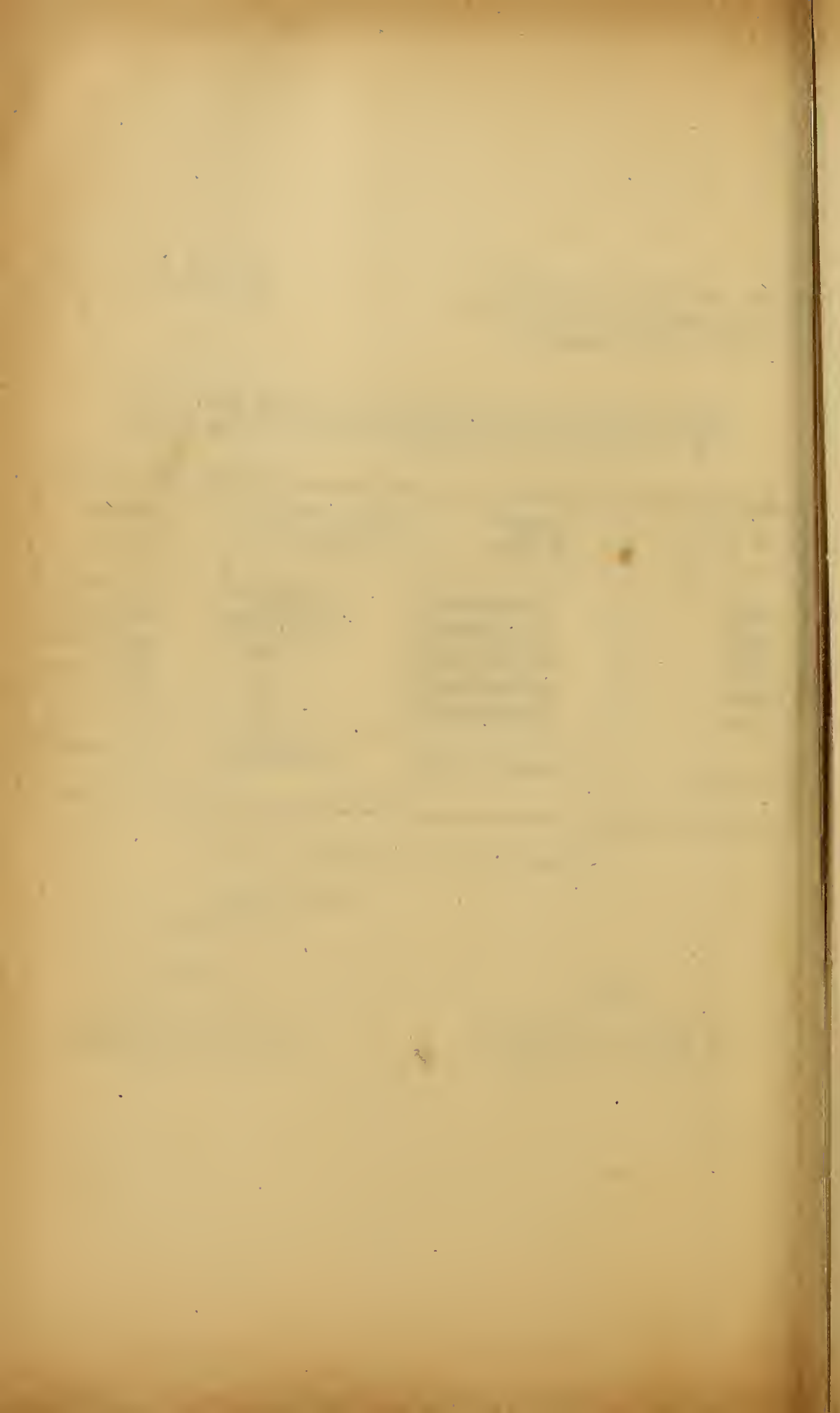
1.º Escriurario
Jair Pinheiro

Confere

José Sampaio Vale Junior
 Chefe da 1.ª Secção

Visto

José de Castro
 Chefe da Contabilidade



QUADRO N.º DF — 24

DEMONSTRAÇÃO DAS DESPESAS DA CONSTRUÇÃO DA LINHA
 PATROCÍNIO A OUVIDOR E SERVIÇOS DA ELETRIFICAÇÃO, C/
 DE CONSTRUÇÃO, LIQUIDADAS PELA REDE MINEIRA DE
 VIAÇÃO, NO PERÍODO DE 1936 A 1940

HISTÓRICO	PARCIAL	TOTAL
CONSTRUÇÃO DA LINHA DE PATROCÍNIO A OUVIDOR		
Importância das folhas de pagamento liquidadas pela Rede	3.589:895800	
Importância dos pagamentos efetuados pela Rede, de recibos e faturas, conforme consta dos Balançetes de "CAIXA" da R.M. Viação	3.484:5585131	
Importância de fretes apurados pela Contadoria, proveniente de transportes de pessoal e material em serviço da Construção	362:033300	
Contribuição da anuidade de 1,5%, paga pela Rede à Caixa de Aposentadorias, por conta da Construção	203:6198800	
Fornecimentos diversos feitos pelos Armazéns e Depósitos da Estrada	718:745904	8.358:8518971
SERVIÇOS DA ELETRIFICAÇÃO, C/DA CONSTRUÇÃO		
Importância das folhas de pagamento liquidadas pela Rede	1.313:1173500	
Importância dos pagamentos efetuados pela Rede, de recibos e faturas, conforme consta dos Balançetes de "CAIXA" da R. M. Viação	313:8358500	
Contribuição da anuidade de 1,5%, paga pela Rede à Caixa de Aposentadorias, por conta da Eletrificação	95:4028400	
Importância de fretes apurados pela Contadoria, proveniente de Transportes de pessoal e material em serviço da Eletrificação	84:6958700	
Fornecimentos diversos feitos pelos Armazéns e Depósitos da Estrada	185:5258172	
Importância de fretes liquidados por Intermediário de Contadoria Geral de Transportes	9:9138700	2.062:4488172
T O T A L		10.421:3008143
RESUMO		
Construção	8.358:8518971	
Eletrificação	2.062:4488172	
T O T A L	10.421:3008143	

Confere

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Visto

José Sampaio Vale Junior
 Chefe da 1.ª Seção

José Pinheiro
 1.º Escrivão

José de Castro
 Chefe da Contabilidade

QUADRO N° DF — 25

CONSTRUÇÃO DA LINHA P. TROCINIO A OUVIDOR
SERVIÇOS EXECUTADOS NO PERÍODO DE 1931 A 1940

	Código	Despesas de 1931 a 1939	Despesas em 1940	Total
Direção técnica	0-11-01	1 408:098\$835	120:202\$778	1 528:301\$613
Linhas telegráficas e telefônicas	0-11-19	134:172\$268	8:121\$650	142:293\$918
Viadutos, pontes, pontilhões e bociros	0-11-06	513:052\$125	295:863\$705	808:915\$830
Edifícios e dependências	0-11-15	1 127:008\$889	145:594\$512	1 272:603\$381
Preparo do leito	0-11-04	5 242:005\$767	5 441:570\$854	10 683:585\$621
Assentamento de dormentes, trilhos, accessó- rios e aparelhos de mudança de via	0-11-12	2 135:988\$295	365\$617	2 136:353\$912
Dormentes	0-11-08	759:695\$300	35:151\$000	794:846\$300
Caixas d'água e suas instalações	0-11-16	53:227\$654	7:956\$868	61:184\$522
Diagnoses não especificadas	0-15-08	37:870\$550	8:443\$740	46:314\$290
Trens de Serviço	0-15-04	128:475\$921	66:200\$960	194:676\$881
Material auxiliar do tráfego	0-12-08	532:103\$156	61:978\$895	594:142\$051
Trilhos e acessórios	0-11-09	13 356:713\$303	—\$—	13 356:713\$303
Passagens e acessórios	0-11-14	14:207\$520	4:416\$418	18:623\$938
Cercos e muros divisórios	0-11-13	314:853\$680	15:391\$015	330:244\$695
Maquinas para a Via Permanente	0-11-25	10:719\$761	—\$—	10:719\$761
Estudos preliminares	0-11-00	567:714\$498	2:485\$000	570:199\$498
Lastro (empedramento da linha)	0-11-11	70:590\$763	—\$—	70:590\$763
Acidentes do Trabalho	0-15-05	853\$900	—\$—	853\$900
Aparelhos de mudança de via	0-11-10	367\$740	5:156\$761	5:524\$504
Transportes remissados à R.M.V.	0-15-04	624:507\$100	—\$—	624:507\$100
Terrenos para fins de transportes	0-11-03	182\$000	—\$—	182\$000
Marcacão e carregamento de dormentes	0-11-08	13:239\$000	8:944\$920	22:183\$920
T O T A L		27 045:708\$005	6 227:853\$696	33 273:561\$701

Confere
João Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Seção

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

João Pinheiro
1.º Escrivão

Visto
José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 26

SERVIÇOS DE ELETRIFICAÇÃO, NO PERÍODO
DE 1933 A 1940

	Códigos	Despesas até 1939	Despesas em 1940	Total
Direção técnica	9-11-01	909:959\$125	63:312\$960	973:272\$085
Estudos da usina de Itulinga	9-11-06	78:336\$689	—\$—	78:336\$689
Edifícios e dependências	9-11-15	14:463\$114	—\$—	14:463\$114
Linhas telegráficas e telefônicas	9-11-19	97:229\$950	—\$—	97:229\$950
Instalações p/força hidráulica	9-11-22	394:500\$926	50:905\$835	445:406\$761
Edifícios p/estações e sub-estações de energia elétrica	9-11-23	76:201\$095	34:515\$512	110:721\$607
Instalações transmissoras de distribuidoras de energia elétrica	9-11-24	2.191:190\$000	—\$—	2.191:190\$000
Linha de contacto de Barra Mansa a A. dos Reis	9-11-24	669:600\$441	220:256\$090	889:856\$531
Linha de Transmissão de B. Mansa a Jusaral	9-11-24	29:646\$890	92:053\$447	121:720\$247
Máquinas p/estações e sub-estações de energia elétrica	9-11-31	1.595:407\$061	—\$—	1.595:407\$061
Locomotivas elétricas	9-12-01	7.897:354\$765	—\$—	7.897:354\$765
Serviços diversos	9-15-08	599:965\$207	—\$—	599:965\$207
S O M A		14.558.948\$176	461.065\$844	15.020\$011\$020
PRODUÇÃO INDUSTRIAL				
Officinas de Barra Mansa		139:030\$564	—\$—	139:030\$564
Ferraria de Andrelandia		209:451\$186	13:361\$600	222:813\$086
T O T A L		348:482\$050	13:361\$600	361:813\$650
TOTAL GERAL		14.907.430\$226	474:427\$444	15.381:857\$670

Confere

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Visto

José Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Seção

Jair Pinheiro
1.º Escrivão

José de Castro
Chefe da Contabilidade

OS ANOS DE 1939 E 1940

1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
1.168:093\$321	16:714\$769	
7.195:393\$248		429:832\$601
71:931\$406	38:462\$654	
6:465\$470		51:890\$174
104:692\$138		10:514\$562
120\$000	120\$000	
3.701:925\$910		291:825\$128
11:476\$509	3:412\$609	
77:772\$335		29\$614
252:741\$240		204:100\$769
674:074\$851		89:000\$159
422\$400		74:313\$852
5:232\$313		8:569\$021
672:015\$323		181:746\$671
94:073\$215	7:356\$381	
353\$200		3:871:492
1:552\$859	1:165\$843	
11:883\$257		91:834\$984
2:413\$800		0:040\$040

RESUMO DO DESDOBRAMENTO DAS DESPESAS DE CUSTEIO, REFERENTE AOS ANOS DE 1939 E 1940

	CODIGO	1939	1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA VIA PERMANENTE E EDIFICIOS					
Administração Geral	2100	1.151.378.552	1.163.093.321	11.714.769	
Conservação do leito	2101	7.104.225.834	7.143.343.212	38.117.378	
Trens de serviço	2102	31.468.975,2	71.931.910	38.462.935,1	429.332.601
Conservação de túneis e galerias	2103	8.355.866,1	6.475.470		51.890.397
Conservação de viadutos, pontes, pontilhões e boeiros	2104	115.206.709	111.024.132		10.514.562
Conservação de linhas elevadas	2105	—	120.000	120.000	
Dormentes	2106	3.993.751.032	4.701.925.912	708.174.880	391.825.122
Trilhos e acessórios	2107	8.673.890	11.476.530	2.802.640	
Aparelhos de mudança de via	2108	77.841.946	77.772.337		3.412.609
Renovação do lastro	2109	156.842.000	212.741.240	55.899.240	
Assentamento de dormentes, trilhos e acessórios	2110	513.675.010	671.064.851	157.389.841	204.160.712
Conservação de cercas	2111	14.736.252	422.100		89.000.150
Conservação de passagens e acessórios	2112	13.801.332	5.232.912		71.139.422
Conservação dos edifícios e dependências	2113	873.761.944	652.015.922		8.500.000
Conservação das caixas d'água	2114	86.716.834	91.073.211	4.356.377	181.746.000
Conservação dos depósitos de combustível e das instalações	2115	4.224.692	35.220		3.851.472
Conservação de armazéns gerais, caix e depósitos	2116	387.010	1.552.450	1.165.440	
Conservação das linhas telegráficas e telefônicas	2117	103.718.241	11.883.252		91.834.989
Conservação de instalações de sinais	2118	11.662.270	2.413.906		9.248.364
Conservação das instalações radio-elétricas	2119	61.603.110	3.021.394		57.621.716
Conservação das instalações de linha telefônica	2120	2.734.120	27.662		2.706.458
Conservação dos edifícios para usinas e subestações de energia elétrica	2121	824.500	1.426.432	601.932	
Conservação das instalações de transmissão e distribuição de energia elétrica	2122	132.500			132.500
Conservação de máquinas da Via Permanente	2123	10.588.952	8.200.415		2.388.537
Ferramentas e utensílios para serviços da Via Permanente	2124	204.858.415	213.321.881	8.463.466	
Despesas não especificadas	2125	10.853.891	33.760.212	22.906.321	7.095.821
S O M A		15.152.915.160	14.813.296.322	339.618.838	1.516.658.792
CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA DA VIA PERMANENTE E EDIFICIOS					
Administração Geral	2100	491.275.071	374.417.500		26.857.571
Conservação do leito	2101	154.890.262	253.338.293	98.448.031	
Trens de serviço	2102	10.017.400	44.131.010	34.113.610	
Conservação de túneis e galerias	2103	16.778.461			16.778.461
Conservação de viadutos, pontes, pontilhões e boeiros	2104	34.990.982	20.548.001		14.442.981
Dormentes	2106	652.900			652.900
Trilhos e acessórios	2107		340.000	340.000	
Renovação do lastro	2109	31.933.001	7.341.022		24.591.979
Aparelhos de mudança de via	2108		2.162.000	2.162.000	
Assentamento de dormentes, trilhos e acessórios	2110	7.892.800	44.156.029	36.263.229	
Conservação de passagens e acessórios	2112	28.131			28.131
Conservação dos edifícios e dependências	2113	3.590.152	15.582.042	11.991.890	
Conservação das caixas d'água telegráficas e telefônicas	2114		3.168.800	3.168.800	
Conservação das linhas telegráficas e telefônicas	2117		2.303.000	2.303.000	
Conservação de máquinas da Via Permanente	2123	2.316.104	3.267.000	950.896	
Ferramentas e utensílios para serviços da Via Permanente	2124				
Despesas não especificadas	2125	111.063.850	61.213.330		50.850.520
S O M A		170.338.602	803.076.323	632.737.721	133.981.880
CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE E FLUTUANTE					
Administração Geral	2100	700.362.821	514.190.014		286.172.807
Reparação de locomotivas a vapor	2200	4.100.200.234	4.024.811.202		306.079.032
Reparação de locomotivas elétricas	2201	200.202.532	271.114.114	70.911.582	
Reparação de Automotrices	2202	234.951,2	13.866.042		21.516.091
Reparação de vagões	2203	1.004.216.590	3.007.008.904		76.227.014
Reparação de carros	2204	2.500.437.827	2.243.012.821		103.154.006
Reparação do material flutuante	2205		6.534.828	6.534.828	
S O M A		10.817.374.965	10.136.693.307	680.681.658	788.471.937

1 9 4 0	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
86:699\$886 45:966\$878 157:233\$592 71:322\$047 <hr/> 361:222\$402	 71:322\$047 <hr/> 71:322\$047	2:685\$340 25:540\$128 20:535\$069 5:100\$000 <hr/> 53:860\$537
1.843:703\$487 5.348:875\$735 892:923\$340 25:328\$850 605:057\$028 3.218:109\$701 118:765\$104 89.712\$885	 358:474\$781	49:004\$939 530:494\$567 52:495\$664 144\$000 34:886\$587 345:467\$841 3:859\$767

	CODIGO	1939	1940	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
TRAFEGO					
Administração Geral	2300 10	89.395.922	80.099.880		2.645.041
Ajudante comercial	2300 51	71.507.844	45.906.878		25.600.966
Serviço de reclamações	2300 44	177.718.061	157.233.592		20.484.469
Serviço do café	2300 52		71.322.017	71.322.017	
Agencia de informações e propaganda	2504 00	5.100.500			5.100.500
S O M A		<u>313.722.827</u>	<u>361.222.367</u>	<u>71.322.017</u>	<u>53.896.475</u>
MOVIMENTO E TRACAO					
Administração Geral	2400	1.827.781.120	1.813.703.487		49.077.633
Pessoal das estações	2401	3.813.370.000	3.848.870.730		35.500.730
Manobras de trens a vapor	2402	344.418.550	842.923.341	358.464.791	
Manobras de trens elétricos	2404	77.821.000	25.328.885		52.492.115
Serviço nos cais para carvão e minério	2401	111.870.000			111.870.000
Fornecimento às estações	2405	1.000.000.000	605.057.025		394.942.975
Tração a vapor — Pessoal	2406	3.551.577.542	3.218.100.701		333.476.841
Tração elétrica — Pessoal	2407	1.200.000.000	118.700.000		1.081.300.000
Automotrizes	2408	4.815.217	82.713.557		77.898.340
Combustível	2409	9.117.217.000	9.237.000.000		119.782.999
Tração elétrica	2410	187.178.818	276.673.000	89.104.182	
Água para locomotivas	2411	13.457.000	6.818.234		6.638.766
Lubrificantes para locomotivas	2412	1.800.000	378.004.317		376.204.317
Fornecimentos diversos às locomotivas	2413	28.700.000	10.058.000		18.642.000
Depósitos e abrigos de locomotivas	2414	930.210.571	947.002.461	11.291.890	
Condução de trens	2415	3.030.210.000	2.815.721.000		214.489.000
Materiais e despesas diversas para a conservação dos trens	2416	685.044.273	436.200.000		248.844.273
Materiais e despesas diversas para o abastecimento dos trens	2417	90.000.000	115.894.309	25.894.309	
Segurização	2418	8.881.000	10.657.000	1.776.000	
Vigilância nas passagens de nível	2419	11.070.000	37.211.440	26.141.440	
Serviço telegráfico e telefônico	2420	1.817.000.000	1.591.111.000	573.549.000	
Tomada e entrega a domicílio	2422	68.300.000	123.300.000	55.000.000	
Vivamento, exportação, quebras, etc. de materiais	2423	51.000.000	68.500.000	17.500.000	
Perdas e avarias — Cargas	2424	6.300.000	102.700.000	96.400.000	
Baldeação	2425	128.000.000	215.800.000	87.800.000	
Prejuízo e estadia de carros e vagões	2428	30.000.000	9.800.000		20.200.000
Despesas não especificadas	2429	498.616.307	63.581.812		435.034.495
S O M A		<u>29.541.578.000</u>	<u>29.132.537.000</u>	<u>1.285.582.000</u>	<u>1.904.362.000</u>
ADMINISTRAÇÃO GERAL					
Administração Superior	2000 00	81.200.000	87.000.000	1.312.000	
Debitos Gerais	2000 01	21.000.000	24.000.000	3.000.000	
Debitos do Diretor	2000 02	10.000.000	4.000.000	2.000.000	
Impressão em 11 de Janeiro	2000 03	10.000.000	11.000.000	1.000.000	
Serviços Sanitários	2000 04	48.000.000	50.000.000	2.000.000	
S O M A		<u>67.200.000</u>	<u>71.000.000</u>	<u>72.000.000</u>	
ADMINISTRAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA					
Administração Geral	2501 00	133.367.225	110.827.810		13.539.415
Contabilidade	2501 01	200.150.500	318.092.322	92.636.577	
Tesouraria	2501 02	21.000.000	210.965.800	1.473.527	
Serviços de pessoal	2501 03	313.000.000	325.208.350	11.988.760	
Ajudante de materiais	2501 04	177.000.000	178.102.200	508.994	
Contabilidade	2501 05	9.250.000	837.200.000		827.950.000
Estatística	2501 06	380.000.000	370.235.142		9.764.858
Almoxarifado Geral	2501 07	200.000.000	270.160.000		70.160.000
Banco de Câmbio	2501 08	100.837.881	114.800.000	11.022.119	
T R A N S P O R T A		<u>2.828.838.175</u>	<u>2.765.677.481</u>	<u>120.000.000</u>	<u>181.727.000</u>

CONTINUAÇÃO
QUADRO DF — 27

1 9 4 0	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
2.765:677\$481	120:566\$641	181:727\$335
76:816\$185	11:771\$912	
59:047\$986	7:187\$812	
38:322\$071	36:468\$387	
63:484\$610		3:699\$872
21:904\$780	5:904\$899	
60:797\$628	45:649\$014	
<hr/> 3.086:050\$741 <hr/>	<hr/> 227:548\$665 <hr/>	<hr/> 185:427\$207 <hr/>
64:732\$743	17:416\$593	
117:851\$400		41:043\$774
364\$500		2:038\$000
1:300\$000	1:300\$000	
229:600\$200	172:200\$000	
1.917:193\$200		38:605\$400
200:000\$000		
4:000\$000		
654\$000	654\$000	
135:514\$900	74:154\$100	
<hr/> 2.671:210\$943 <hr/>	<hr/> 265:724\$693 <hr/>	<hr/> 81:687\$174 <hr/>
61.307:978\$156	2.298:177\$156	4.754:468\$975

CONTINUA
QUADRO DE

	CODIGO	1 9 3 9	1 9 4 0	DIFERENÇA PARA MAIS	DIFERENÇA PARA MENOS
TRANSPORTE		2 826.838.917	2 703.077.481	120 566.641	181 727.437
Almoxarifado de Barra Mansa	2501/87	65.048.272	70.810.887	11 771.912	
Item de Lavras	/80	51.860.817	59.047.980	7 187.163	
Item de Itiá	/87	1.873.081	38.322.074	36.468.937	
Item de Divinópolis	/82	67.184.482	63.184.010		3.600.472
Item de São João Del Rei	/88	15.009.884	21.904.780	5 901.999	
Sergão de Impressos	/80	15.148.014	00.797.622	45 649.014	
S O M A		3 043.929.283	3 086.000.711	227 588.665	185 127.277
Contencioso	2502	47.310.150	61.732.743	17 416.593	
Acidentes do trabalho	2503	158.891.817	117.851.460		41 040.357
Acidentes em pessoas estrangeiras à Estrada	2504	2.402.500	30.195.000		27 792.500
Animais apreendidos ao longo da linha	2505		1.300.000	1 300.000	
Seguros	2506	57.000.200	229.100.200	172 200.000	
Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões	2508	1.055.708.600	1.917.103.200		38 600.000
Quota de fiscalização federal	2509	200.000.000	200.000.000		
Contribuição para a Contadoria Geral de Transportes	2510	4.000.000	4.000.000		
Insônia e seleção profissional	2511		654.000	654.000	
Despesas não especificadas	2512	61.360.800	135.514.900	74 154.100	
S O M A		2 487.173.124	2 671.210.213	265 721.903	81 082 17
TOTAL GERAL		63 764 209.975	61 307 978.150	2 298 177.150	4 754 088.277

RE
DEP

QUADRO N° DF — 28

DE MINEIRA

Soma	Transferências de materiais	Total
1.130:644\$261	—\$—	1.130:644\$261
60:592\$394	—\$—	60:592\$394
6.052:017\$199	3.527:400\$586	9.579:417\$785
3.531:208\$554	897:461\$957	4.428:670\$511
7.246:024\$507	1.090:201\$308	8.336:225\$815
11.587:476\$442	2.597:796\$286	14.185:272\$728
1.829:866\$170	1.276:651\$271	3.106:517\$441
<hr/> 31.437:829\$527	<hr/> 9.389:511\$408	<hr/> 40.827:340\$935

Visto

José de Castro
Chefe da Contabilidade

J

DEMONSTRAÇÃO DO MOVIMENTO DE MATERIAIS NA REDE MINEIRA
DE VIAÇÃO, NO ANO DE 1940

HISTÓRICO	Materiais Aplicados nos Serviços				Soma	Transferências de materiais	Total
	Custeio	Ob. melhora- mentos	Prod. Industrial	Div. serviços			
Administração e direção geral .	402:4079001	17:0809000	328:9349475	352:2219825	1.130:6449261	—	1.130:6449261
Departamento dos Transportes .							
Administração - Chefia . . .	49:3449345	—	—	11:2489049	60:5929394	—	60:5929394
Divisão de B. Horizonte . . .	5.870:0479764	170:0589062	4:0509976	7.8709797	6.052:0179199	3.527:4009286	9.579:4179785
Divisão de Lavras	3.479:0949777	33:7549224	6:3849760	11:9749793	3.531:2089554	897:4619257	4.428:6709811
Divisão de Três Corações . .	7.164:4239753	60:6179670	1859928	20:7979161	7.246:0249507	1.090:2019308	8.336:2259815
Departamento da Locomoção .	3.889:7089940	3.256:8419061	4.302:5329496	138:3939945	11.587:4769442	2.597:7969286	14.185:2729728
Departamento da Linha	118:5399077	1.408:5199255	301:2629868	1:5449970	1.829:8669171	1.276:6519271	3.106:5179441
T O T A L	20.973:5669617	4.946:5709872	4.943:3519493	574:0409540	31.437:8299527	9.389:5119408	40.827:3409935

Confere

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941

Viso

Luiz Sampaio Vale Junior
Chefe da 1.ª Seção

José Pinheiro
1.º Escrivão

José de Castro
Chefe da Contabilidade

QUADRO N.º DF — 29

RESUMO DAS CONTAS E FATURAS PROCESSADAS PELO ALMOXARIFADO
DURANTE O ANO DE 1940

Quant. de la- turas	NATUREZA	Importância líquida	Despesas Allan- degrías	Frete	Total
2.531 498	Faturas comerciais Notas de Entr. Parcelada (por fats. coms.)	17 12 48700	77:0268000	198:4778000	17.447:8678700
366	Faturas de Auxílio entre Repar- tições	3 47 8480	158:9478350	30:1288400	3.666:4288230
79	Faturas de Excessos e Eventuais	2.718 7639 24	—\$—	—\$—	2.718:7639524
		3 1418201	—\$—	—\$—	23:1418201
3.474	TOTAL	23 381 495905	235:9738350	228:6058400	23.858:1988655

/PR.

Visto
José Batista Sampolo
Almoxarife Interino

Belo Horizonte, 15 de Outubro de 1941
Artur Oscar Chaves
Oficial de 4.ª classe

DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

REVISED BY THE BOARD

SR. DIRETOR.

Tenho o prazer de vos apresentar o relatório de 1940 dos serviços dêste Departamento, incumbido, segundo a organização da estrada, dos serviços de Contadoria, Estatística, Reclamações, Café e Comercial.

Durante todo o ano de 1940 estive a meu cargo a direção do Departamento e desempenhei ainda as funções de representante da R. M. V. nos Conselhos da Contadoria Geral de Transportes. Meus auxiliares imediatos foram:

Eng.º Amador Parreira Barbosa, que intimamente colaborou comigo na direção geral do Departamento e estudo de todos os assuntos a êle afetos, com o título regulamentar de Ajudante Comercial.

Sr. Agripino Fraga de Matos — Contador.

Eng.º Pedro Lopes da Fonseca — Chefe da Estatística.

Sr. José Lúcio da Silva — Chefe do Serviço de Reclamações.

Sr. Atilio Ziviani — Encarregado do Serviço Comercial.

Sr. Prudente de Lima Bastos — Encarregado da Secção do Café.

Um rudimentar Serviço Comercial foi creado em 1.º

de Agosto de 1940, ficando dele encarregado o até então Sub-Contador Atilio Ziviani, auxiliado por 4 funcionários de escritório. Agentes Comerciais, em número de 5, prestam sua colaboração tanto ao estudo da concorrência rodoviária e outros aspectos do Serviço Comercial, como à solução dos processos de Reclamações.

Embora muito modesto, vem o Serviço Comercial prestando excelente e inteligente concurso no estudo de tarifas e questões correlatas.

PESSOAL

Dou, abaixo, o pessoal efetivo do Departamento, em Dezembro de 1940, comparado com o em igual data de 1939:

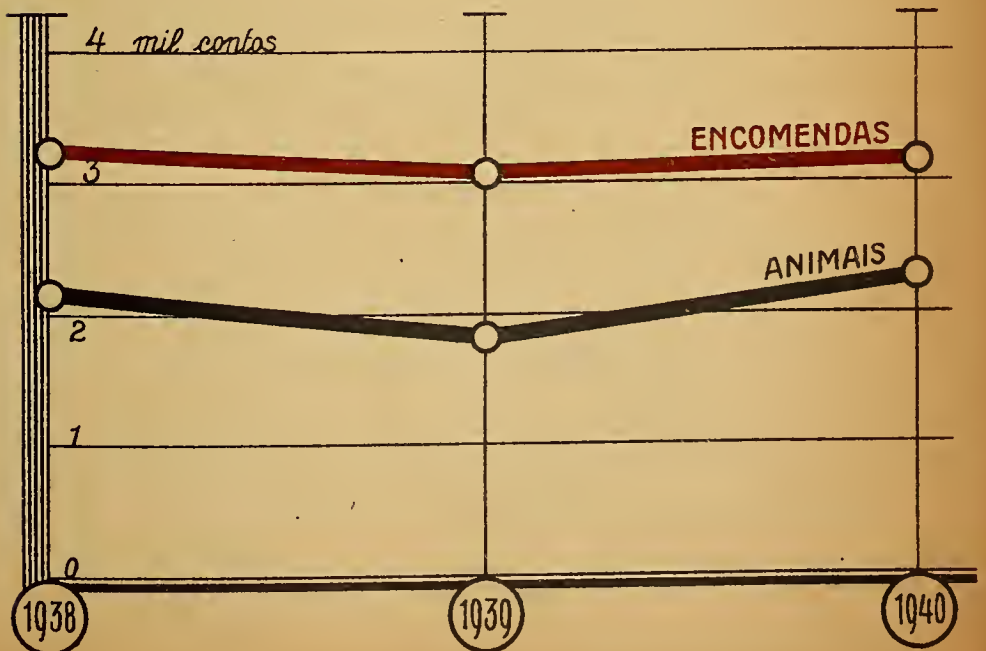
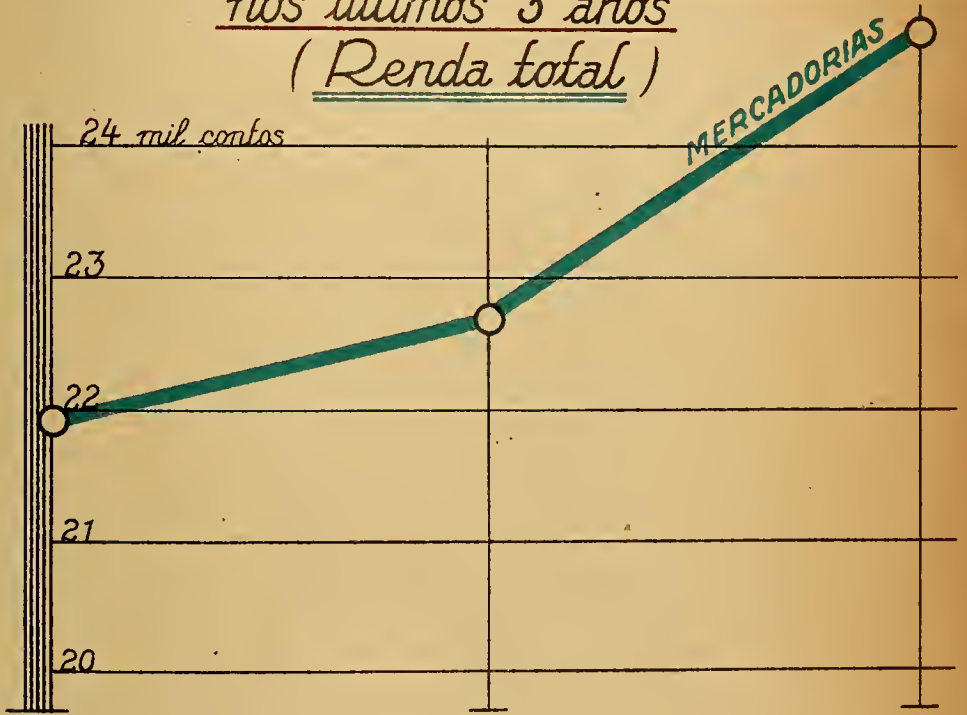
	31-12-1939	31-12-1940
Chefia e Ajudância - - -	2	2
Contadoria - - - - -	144	149
Estatística - - - - -	39	39
Reclamações - - - - -	28	27
Secção do Café - - - - -	13	12
Serviço Comercial - - - - -	—	5
Agentes Comerciais - - - -	—	5
	<hr/>	<hr/>
	226	239

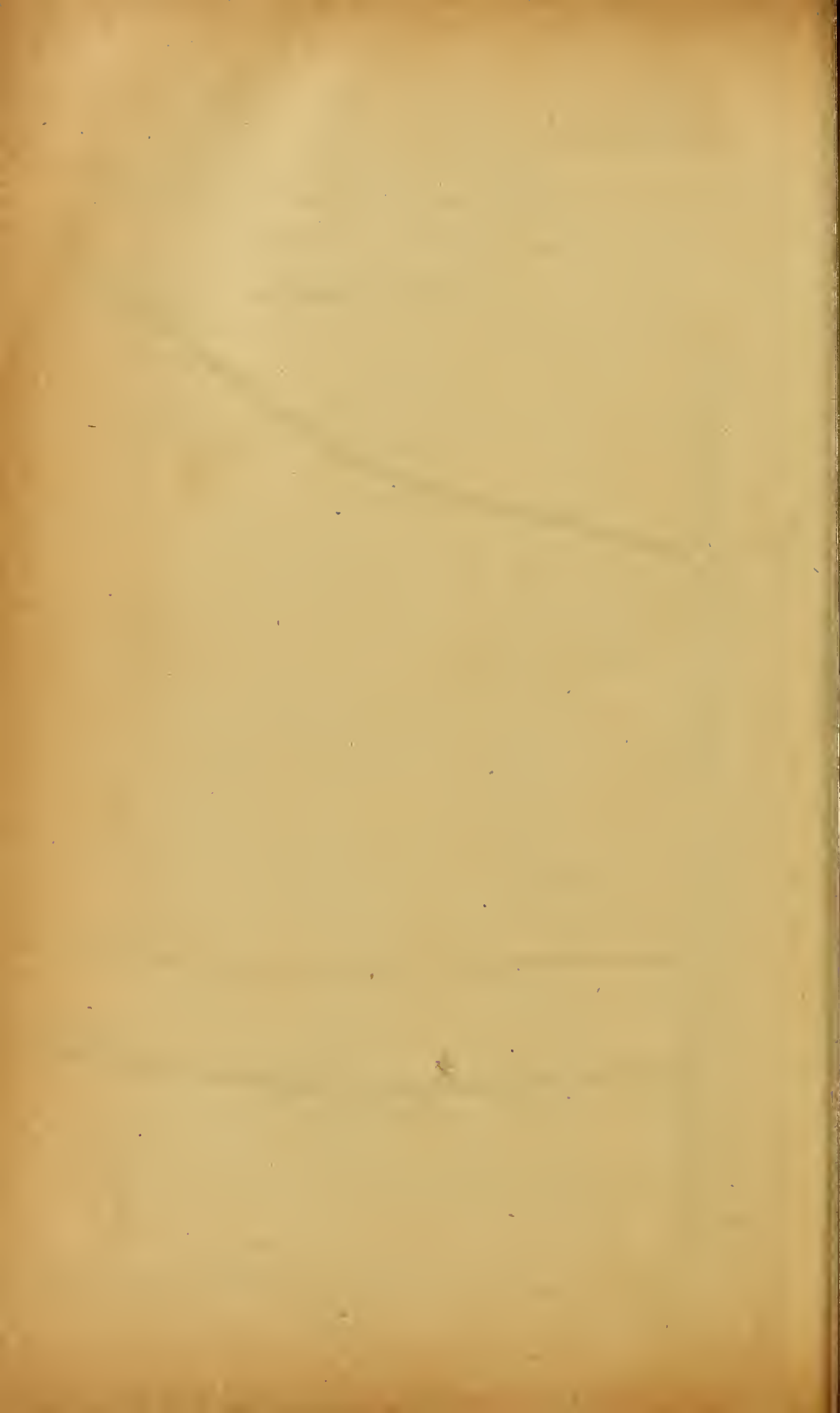
AJUDANCIA COMERCIAL

O primeiro fato a assinalar é o auspicioso aumento da renda, conseqüente da modificação das tarifas, que entrou em vigor em 1-XII-1939. O aumento total da renda em 1940, em relação a 1939, foi de 5.274:519\$000. Como o mês de dezembro de 1939 já fôra beneficiado com o au-

Transporte de mercadorias, encomendas e animais

nos últimos 3 anos
(Renda total)





mento das tarifas, que lhe dera, sobre Dezembro de 1938, um acrescimo de 634:705\$200, póde dizer-se que o atual plano tarifario trouxe, em um ano, um aumento de 6.000 contos. Correspondeu à previsão, que estimava a expansão da renda em 6 a 8 mil contos com a adoção desse plano.

A sua elaboração fôra dificultada pela situação anterior de diversidade tarifaria favorecendo certos entroncamentos e o percurso eletrificado. Procurou-se, outrossim, adotar com certa decisão o principio de serem remuneradoras as tarifas. Daí e do fato de terem decorrido mais de 6 anos da ultima revisão tarifaria, posta em vigor em maio de 1933, resultou a necessidade de majorar substancialmente muitas tarifas. Esses aumentos atingiram principalmente as tabelas mais baixas, que eram fortemente deficitarias e que, com o crescente aumento do custeio, cada vez se tornavam mais deficitarias.

Ainda assim, não seguiu a R. M. V. à risca o conselho dos últimos congressos ferroviários, de tarifas nunca inferiores ao custo médio; isto é, resignou-se ainda a um certo deficit temporário. A adoção de tarifas de custo médio significaria um aumento muito maior, que não devia ser brusco, mas conseguido por etapas, afim de não desorganizar o comércio, nem prejudicar a vida econômica da zona servida pela estrada.

Com êste pensamento foram creadas, conforme a nova legislação ferroviária nos autoriza, numerosas tarifas especiais, sempre inferiores às tabelas gerais aprovadas pelo Govêrno, para certas mercadorias de grande transporte. A R. M. V. poderá ir anualmente elevando algumas tarifas especiais, suprimindo outras afim de ir obtendo gradualmente e sem choques o indispensável aumento de sua renda.

E' o que reconhecem hoje como necessário as melho-

res autoridades. Uma estrada precisa de retoques anuais em suas tarifas e de uma revisão mais ampla de 3 em 3 anos. Quando em meados de 1939 foi apresentado ao Conselho de Tarifas e Transportes o projeto do atual plano tarifário, foi ali feita pelo representante da Inspetoria Federal das Estradas a observação de que, já tendo decorrido mais de 6 anos da vigência das tarifas de 1933, já poderia a R. M. V. ter feito dois aumentos em vez de um; si o tivesse feito, teria atingido a tarifas mais elevadas do que as que propunha.

Tal observação é justa e exata. A maior diligência deve pôr a R. M. V. em não repetir o êrro cometido na segunda metade do período 1933-1939.

As tarifas não podem manter-se estáticas e cristalizadas, quando o custo das utilidades necessárias ao transporte ferroviário cresce constantemente e o valor unitário das mercadorias transportadas também aumenta de modo sensível de ano para ano.

E' indispensável proceder-se a revisões anuais das tarifas especiais e iniciar já o trabalho para a confecção de novo plano tarifário que possa entrar em vigor no 2.º semestre de 1942.

As tarifas atuais, aplicadas a partir de 1.º de dezembro de 1939, lograram uma benéfica reação na receita da estrada logo no primeiro ano de sua vigência, cêrca de 6.000 contos, como já observei. Mas certos aumentos de fretes foram bruscos e inesperados. Logo após veio o grande aumento de tarifas da E. F. C. B., feito de forma ainda mais brusca. Os dois fatos, reunidos, podem explicar qualquer retração porventura verificada aquí ou ali nos transportes da R. M. V., no ano de 1940, embora em conjunto não tenha havido qualquer diminuição.

Decorrido mais de um ano, nota-se, agora, favoravel reação nos transportes que aumentam sempre, e na ren-

Café despachado

nos últimos
4 anos

1.600.000 sacos

1.400.000

1.200.000

1.000.000

800.000

600.000

400.000

200.000

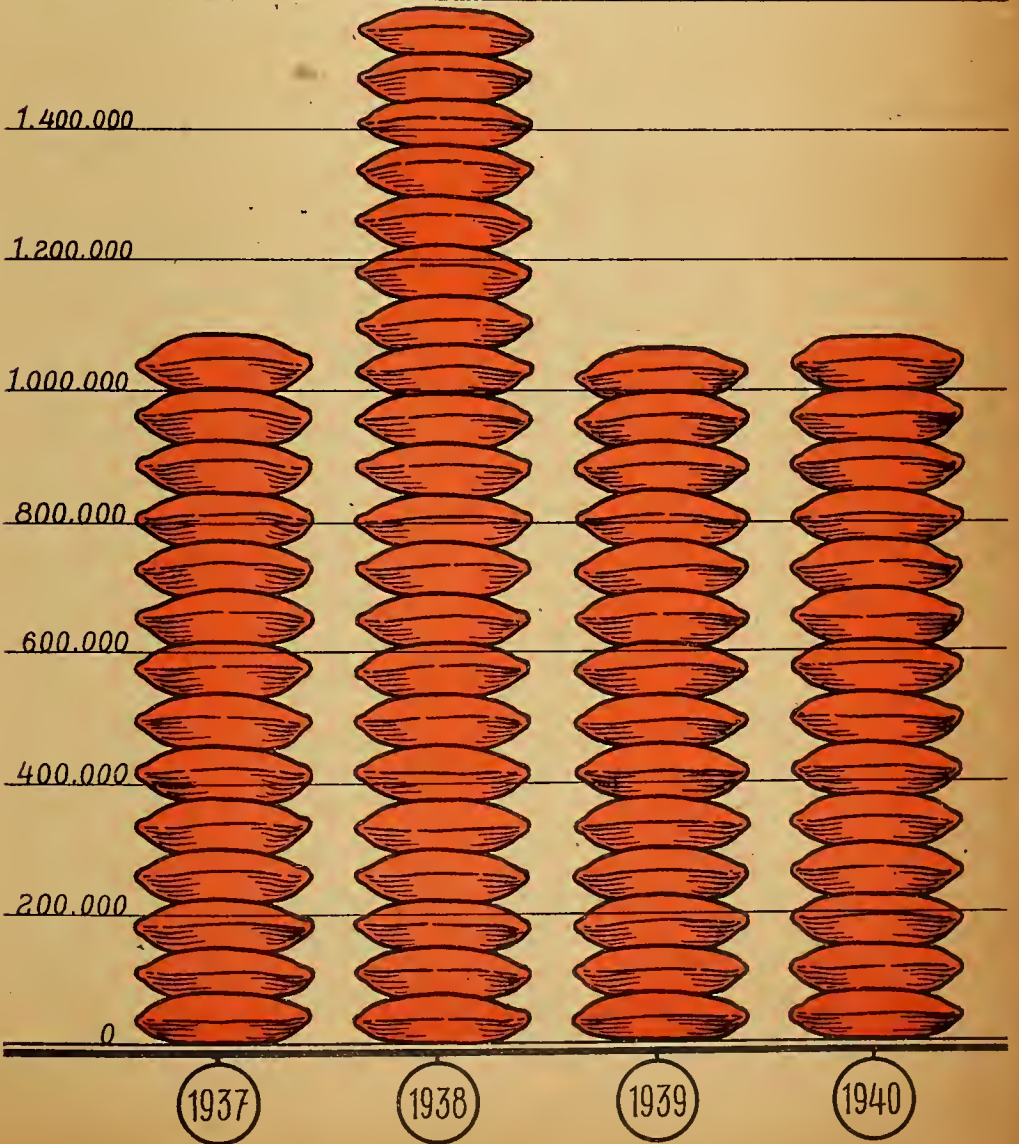
0

1937

1938

1939

1940





da, que nunca havia atingido números tão altos, podendo-se prever para 1941 um aumento de 3 a 4 mil contos sobre 1940.

Uma simples revisão de tarifas especiais poderá dar-nos em 1942 um acréscimo de igual importância, em relação a 1941, acréscimo que será maior si um novo plano tarifário fôr elaborado para vigorar no 2.º semestre de 1942.

Temos agora, finalmente, graças ao bom serviço da Estatística, elementos que permitem agir com segurança no estudo das tarifas e na previsão dos resultados. Estes poderão ser conseguidos tais como os indico, sem desorganizar ou sequer perturbar a economia da zona servida pela R. M. V., pois contamos sempre com o desenvolvimento cada vez maior dessa zona, desde que se mantenham eficientes os serviços da estrada.

As tarifas atuais são bastante mais simples que as que vigoraram anteriormente; além disso, foram, pela primeira vez, impressas tabelas de taxas quilométricas e de razões referidas aos entroncamentos, as quais facilitam enormemente os cálculos de fretes. No novo plano tarifário a ser estudado convém prosseguir nessa simplificação dos cálculos, adotando-se outras idéias já em cogitações.

SECÇÃO DO CAFE'

Continuou a funcionar com perfeita eficiência, sob a competente direção do 1.º escriturário Prudente de Lima Bastos.

Os quadros anexos demonstram ter sido a quantidade de café despachada em 1940 apenas 10% maior que a despachada em 1939, a saber:

1.158.165 sacas em 1940
contra 1.064.786 sacas em 1939.

Entretanto, graças principalmente à modificação das tarifas, a renda do café foi em 1940 cêrca de 27% maior que em 1939, isto é,

8.355:630\$400 em 1940
 contra 6.577:934\$400 em 1939.

A renda média por sacco de café foi em 1940 de ... 7\$248, não incluídas as taxas adicionais e acessórias; em 1939 fôra de 6\$178.

Vão anexos minuciosos quadros explicativos sôbre o movimento do café em 1940.

CONTADORIA

Continuou a Contadoria, em 1940, sob a competente, firme e infatigável direção do Contador, sr. Agripino Fraga de Matos, a desempenhar com a maior eficiência as suas funções de apurar a renda do tráfego, procurando sempre melhorar e acelerar os seus trabalhos.

A primeira prova vem a ser a comparação das datas nas quais a Contadoria entregou os balancetes mensais da renda. Esta comparação está feita no quadro abaixo:

Balancetes	1937	1938	1939	1940
Janeiro - - - -	28- 9-37	10- 7-38	27- 7-39	18- 5-40
Fevereiro - - -	5-11-37	20- 7-38	25- 8-39	12- 6-40
Março - - - - -	22-12-37	30- 7-38	16- 9-39	15- 7-40
Abril - - - - -	2- 2-38	6- 8-38	3-10-39	16- 8-40
Maiο - - - - -	15- 3-38	15- 8-38	28-10-39	5- 9-40
Junho - - - - -	23- 4-38	13- 9-38	16-11-39	8-10-40
Julho - - - - -	13- 5-38	17-10-38	9-12-39	31-10-40
Agosto - - - - -	24- 5-38	5-12-38	30-12-39	3-12-40
Setembro - - - -	1- 6-38	9- 1-39	26- 1-40	23-12-40
Outubro - - - -	11- 6-38	17- 2-39	26- 2-40	30- 1-41
Novembro - - - -	19- 6-38	27- 4-39	15- 3-40	5- 3-41
Dezembro - - - -	28- 6-38	21- 6-39	9- 4-40	25- 3-41

Café

despachado
por destino
em 1939 e 1940

500 mil sacos

450

400

1940

1939

300

250

200

150

100

50

0

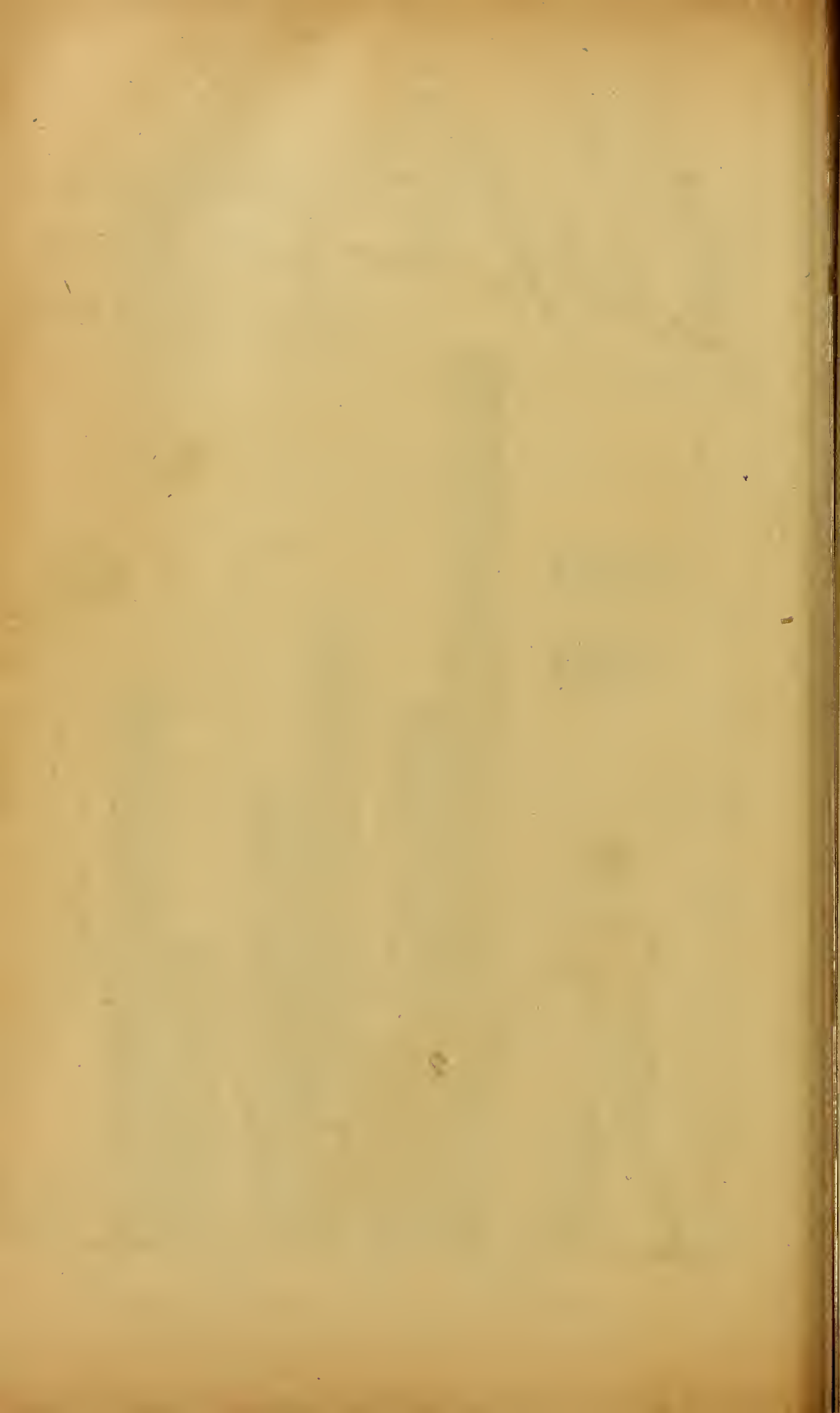
PARA MARITIMA

PARA SANTOS

PARA ANGRA DOS REIS

PARA O INTERIOR (DNC)





(E' preciso notar que em 1938 houve um serviço extraordinário na Contadoria, em Maio, Junho e Julho).

Em 1936 houve a concentração, em Belo Horizonte, de todo o pessoal da Contadoria. Em consequência, o serviço atrasou-se cerca de 9 meses. Graças ao esforço e devotamento do pessoal da Contadoria e à incansável dedicação do seu chefe, foi possível em 4 anos, a-pesar da grande redução do pessoal, tendo havido nesse período apenas 90 dias de trabalho extraordinário, pôr inteiramente em dia a apuração da renda. O trabalho, agora, fica mesmo aguardando as mensais da Contadoria Geral de Transportes.

Tal resultado, realmente difícil de obter, foi conseguido com um pessoal por demais exíguo. Em 31 de dezembro de 1940 pertenciam ao quadro da Contadoria apenas 149 funcionários, um aumento de sómente 5 sôbre o ano anterior. A renda cresce todos os anos; as atribuições da Contadoria também. Sem o aumento do pessoal da Contadoria, ou sem a mecanização de uma parte de seus serviços, não se poderá manter em dia trabalhos tão complexos, tão exaustivos e, acrescento, tão perfeitos.

Em 1940 teve o Contador da R. M. V. oportunidade de visitar e estudar detalhadamente os serviços de Contadoria de 6 estradas de ferro: S. P. R., E. F. C. B., C. M., C. P., E. F. S. e L. R. Apresentou relatórios minuciosos dessas visitas, que nos foram muito uteis para o estudo das medidas a serem tomadas para o aperfeiçoamento dos nossos serviços. Comparando métodos, resultados e prazos de apurações, cheguei à conclusão de que, em comparação com essas estradas de ferro, as melhores do país, devemos estar muito satisfeitos com a organização e o trabalho da Contadoria da R. M. V.

Mas adquiri também a convicção da grande conveniência de mecanizar os nossos serviços, para aperfeiçoá-

los cada vez mais. Sómente a Paulista e a Sorocabana recorreram até agora a êsse método nos serviços propriamente de Contadoria. A R. M. V. não está, portanto, em atraso em relação ao conjunto das estradas de ferro do Brasil, nem são os seus serviços de Contadoria em nada inferiores aos das demais estradas, podendo, antes, sustentar galhardamente qualquer comparação.

REPOSIÇÕES E INTIMAÇÕES

A situação foi a seguinte nos 3 últimos anos:

REPOSIÇÕES						Saldo que passou	
	Extraídas		Arrecadadas		para o ano seguinte:		
1937	—	—	—	—	—	7.489	277:269\$400
1938	28.645	469:685\$400	- 20.801	336:485\$200	- 13.736	375:731\$000	
1939	27.045	435:396\$700	- 26.633	403:802\$100	- 12.524	317:574\$200	
1940	24.814	357:931\$700	- 28.945	485:838\$800	- 7.005	136:626\$500	

INTIMAÇÕES

Intimações extraídas em 1938	—	1839	82:300\$200
”	”	1939	— 6859 577:856\$800
”	”	1940	— 3681 65:322\$800

Porque a grande melhora em 1940 ? Por um lado, as novas tarifas, com tabelas de razões quilométricas ou referidas aos entroncamentos. Por outro lado, e principalmente, as novas ordens, propostas pelo Departamento do Tráfego a pedido dessa Diretoria.

Essas novas ordens constam da Circular 8/940 de 10 de abril de 1940. São prazos para serem satisfeitas as reposições e obedecidas as intimações da Contadoria; penalidades adequadas, traduzidas em multa ou suspensão para os casos de desobediência; autorização aos agentes e conferentes para a retenção regulamentar das mercadorias quando as partes se recusarem a satisfazer as reposições; tudo sob a fiscalização imediata da própria Contadoria, como é em todas as estradas de ferro.

Com tais providencias atualmente em vigor, desapareceram quase por completo as retenções de renda, grave abuso que dava origem às intimações. As pouquissimas intimações que ainda se extraem em um ou outro caso que apareça, são imediatamente obedecidas. Pode dizer-se que já não existe na R. M. V. tão grave mancha.

Quanto às reposições, sempre existirão, enquanto não forem mais simples as tarifas, ou enquanto não houver ensino profissional adequado para os praticantes de estações. Mesmo assim, têm se tornado cada vez menos importantes. Na realidade, sendo de 900.000 o numero de despachos, o que se conclue é que é bem diminuta a proporção de calculos errados; o numero de erros já desceu a um limite razoavel. O que cumpre é que as reposições sejam imediatamente satisfeitas e isto já se conseguiu, mercê da citada circular 8/940.

FISCALIZAÇÃO EXTERNA

Do relatorio que apresentei a essa Diretoria, no ano passado, constava o seguinte:

“Seria altamente vantajoso para a bôa execução dos serviços da Contadoria que esta dispusesse de alguns fiscais ou interventores, como são chamados em outras estradas, para a supervisão da escrita das estações e a pronta repressão de abusos.

Creio ser mesmo uma necessidade inadiavel a criação dessa fiscalização externa da Contadoria.”

Posso justificar tal ideia não só com a pratica corrente em todas as estradas de ferro no nosso país, como ainda por um fato ocorrido na propria R. M. V. Havendo um certo numero de reposições muito antigas, que não

podiam ser cobradas pelas normas da circular 8/940, foi em 1940 destacado um Agente Comercial para, sob a orientação da Contadoria, proceder à sua liquidação. Essas reposições ascendiam a 30:723\$800 e foram em grande parte liquidadas.

Si a ideia proposta fosse aceita, os proprios Agentes Comerciais poderiam encarregar-se do trabalho e a arrecadação da renda se faria com exatidão cada vez maior.

FOLHAS DE EXCESSO

As restituições mediante “fôlhas de excesso” processaram-se regularmente, tendo sido as seguintes:

1938 Fôlhas de excesso extraídas	976	166:434\$800	—	Pagas	945	121:869\$800
1939 Fôlhas de excesso extraídas	593	168:771\$200	—	Pagas	559	164:755\$100
1940 Fôlhas de excesso extraídas	986	378:158\$600	—	Pagas	958	367:410\$900

RENDA APURADA PELA CONTADORIA

No relatório da Estatística, que já vos enviei, está feito um estudo minucioso do assunto, por meio de quadros adequados que focalizã cada verba em particular e discriminam interessantes detalhes, os quais permitem fazer-se uma ideia justa da situação dos transportes na Rêde.

Ajuntarei aqui outros detalhes, pertinentes aos serviços da Contadoria.

PASSAGENS

Bilhetes fornecidos às estações

Em 1939	2.192.300
Em 1940	1.987.300

CADERNETAS QUILOMÉTRICAS

<i>Fornecidas:</i>	1938	1939	1940
3.000 kms.	1.328	1.460	1.020
6.000	292	290	295
9.000	46	100	—
12.000	130	100	—

EMITIDAS:

3.000 kms.	1.508	1.457	1.081
6.000	266	253	318
9.000	155	119	40
12.000	167	120	56

CARTÕES DE PERCURSO

LIVRE EMITIDOS:

prazo de 1 ano	25	44	28
" " 6 meses	4	6	4
" " 3 "	1	0	0
" " 1 mês	8	0	0

QUANTIDADE DE DESPACHOS — A quantidade de despachos de encomendas, animais e mercadorias é um elemento que permite avaliar o enorme trabalho da Contadoria, que tem de rever as respectivas fôlhas, classificá-las e manipulá-las, para fins da apuração da renda.

<i>Verba</i>	<i>N.º de despachos</i>
Encomendas	463.823
Animais	2.722
Mercadorias	443.039
	<hr/>
	909.584

Em média, são cerca de 3.000 despachos por dia que a Contadoria tem de sujeitar ao complexo e minucioso

trabalho que lhe compete. Isto, sem falar nos bilhetes, em numero de 6.000 diarios.

IMPOSTOS ESTADUAIS — Os impostos arrecadados para os Estados de Minas, Rio e São Paulo, durante os 3 ultimos anos foram:

	<i>Minas</i>	<i>Rio</i>	<i>S. Paulo</i>
1938	6.558:977\$400	49:841\$600	718\$000
1939	4.884:178\$400	57:033\$600	191\$500
1940	4.001:412\$100	34:142\$300	31\$000

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS — Foram os seguintes os transportes efetuados à requisição dos governos nos 2 ultimos anos:

	<i>Federal</i>	<i>Minas</i>	<i>Rio</i>	<i>S. Paulo</i>
1939 -	668:466\$700	2.106:024\$600	13:576\$200	7:452\$700
1940 -	1.104:949\$000	3.436:547\$200	12:559\$300	5:746\$700

O quadro n.º TR — 9 discrimina as requisições desses governos e enumera ainda outros requisitantes, entre eles a propria R. M. V. para os seus serviços de construção, eletrificação e melhoramentos.

AJUSTES — O registro de acompanhamento dos ajustes existentes na Contadoria consigna os seguintes dados, relativos aos ajustes que vigoraram em 1940:

Ajustes	Mercs. expeditas (quillos)	Renda
Standard	374.734	82:712\$400
Anglo	466.614	75:352\$600
Caloric	220.284	48:223\$100
Atlantic	563.765	122:382\$800
Itaú	13.128.294	543:735\$300

Usinas Nacionais . . .	6.552.377	926:252\$900
Soc. Anônima Magalhães	536.000	56:319\$600

Os ajustes com as companhias de gasolina referem-se apenas à arrecadação dos fretes em conta extraída pela Contadoria; não ha redução de fretes.

TRAFEGO MUTUO E TRANSITO

O movimento total do trafego mutuo e do transito foi o abaixo:

	N. de despachos	Renda
Mercadorias exportadas em t. mutuo	44.526	3.856:621\$500
Mercadorias importadas em t. mutuo	108.252	6.709:091\$100
		<hr/>
		10.565:712\$600
Mercadorias em transito p. ^a a Mogiana	2.358	792:298\$200
Idem, idem, da Mogiana	357	264:142\$300
		<hr/>
		1.056:440\$500
Café exportado para o t. mutuo . .	4.234	6.599:247\$500
Café em transito da C. M. para o t. mutuo	47	106:203\$300
		<hr/>
		6.705:450\$800

Verifica-se, pelos algarismos alinhados, como é importante o movimento do trafego mutuo de mercadorias em relação à renda total da estrada.

TRAFEGO DIRETO

Embora exista, tanto com a Companhia Mogiana como com o Lloyd Brasileiro, apenas tem importancia com a primeira.

Alcançou o movimento total de 3.825:984\$500.

O movimento dos 3 entroncamentos pelos quais se efetua o tráfego direto com a Mogiana foi o seguinte, mencionados apenas os fretes da R.M. V. :

	<i>A. Costa</i>	<i>Tuiuti</i>	<i>Sapucaí</i>
Exportação -	229:400\$900	66:358\$600	286:203\$100
Importação -	655:579\$800	909:536\$400	669:524\$700

ESCRITÓRIOS DA CONTADORIA

A grande distância em que se acham da séde da administração da R. M. V. os escritórios da Contadoria e da Estatística impede o contato diário dos chefes dessas repartições com a direção do Departamento e mesmo com certas repartições dêste e de outros Departamentos, o qual não só seria proveitoso como mesmo indispensável para a boa articulação dos serviços e redução da burocracia.

Nada mais facil e indicado, parece-me, do que construir nos fundos do terreno da séde da R. M. V. um amplo edificio para alojar aquelas duas repartições.

SERVIÇO DE RECLAMAÇÕES

O trabalho dos Serviços de Reclamações normalizou-se e pôs-se inteiramente em dia no decorrer do ano findo, graças à dedicação do pessoal e à competência e dedicação do Chefe, sr. José Lúcio da Silva, como ainda ao decréscimo do número de irregularidades nos transportes.

Os algarismos abaixo confirmam a diminuição das irregularidades.

	1938	1939	1940
Peças de correspondência - -	51.410	40.698	36.097
Telegramas recebidos - - - -	57.292	51.621	50.279
Telegramas expedidos - - - -	5.616	5.420	5.247
Boletins de irregularidade —			
recebidos - - - - -	47.500	58.296	47.652

PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO

O movimento de reclamações apresentadas nos 3 últimos anos demonstra que houve melhora no serviço de 1940. São os seguintes os algarismos:

	Q	1938	Q	1939	Q	1940
Apresentadas no ano - -	925	670:268\$0	901	488:409\$7	533	228:971\$1
Passaram dos outros anos	443	229:760\$8	396	171:956\$8	400	168:882\$9
Total processado - - - -	1368	900:028\$8	1297	660\$366\$5	933	397:854\$0
Solucionados - - - - -	933	721:555\$5	897	491:772\$1	753	320:307\$5
<i>Ficaram em processos:</i>						
Na Rêde - - - - -	291	141:117\$8	294	132:697\$3	121	43:894\$4
Em outras Empresas - -	94	26:765\$5	106	35:897\$1	59	33:652\$1
Deduções - - - - -		21:554\$9		14:749\$1		18:529\$9

INCÊNDIOS DE MERCADORIAS E SEGUROS

Foram feitas 111 reclamações, no valor de 91:842\$600, contra 346, no valor de 283:623\$500, em 1939, e 334 na importância de 334:566\$400, em 1938.

Foi autorizado o pagamento por conta da:

Rêde e empregados - - -	3	no valor de	2:779\$600
Sul América - - - - -	1	no valor de	3:870\$000
Segurança Industrial - - -	39	no valor de	35:266\$400
Adriática - - - - -	78	no valor de	56:711\$800

Os incêndios que em 1937, 1938 e 1939 foram em nú-

mero de 198, 178 e 107, ocasionando prejuizos de
448:775\$800, 209:560\$100 e 235:794\$600, desceram a 68
na importância de 66:645\$700. Há processos pendentes
de solução, pelo que o prejuizo poderá ser elevado a mais
dois contos de réis, aproximadamente.

Até 31 de agosto de 1937, as mercadorias estiveram
seguradas na Companhia Sul América; até 30 de novem-
bro de 1939 na Companhia Segurança Industrial; e des-
de 1 de dezembro de 1940 na Companhia Adriática de Se-
guros.

AVARIAS DE MERCADORIAS

Apresentaram 121 reclamações, no valor de
43:567\$600, das quais apenas 22, no valor de 6:412\$300,
ficaram em processo.

Em 1939, apresentaram 188, na importância de . . .
67:802\$400, e em 1938, 184, que importaram em
102:806\$300.

ACIDENTES

Em consequência de acidentes com os trens, houve
24 reclamações, na importância de 39:946\$800, quando
em 1938 e 1939 houve 8 e 23, no valor de 4:736\$500 e . . .
57:170\$300. Dasquelas, sómente 5, no valor de 7:179\$800,
não ficaram solucionadas.

EXTRAVIDIOS

Foram feitas 197 reclamações, na importância de . . .
39:811\$500, mas tendo sido entregues os volumes, a que
se referiam 60 processos, no valor de 6:629\$900, devem

ser aqueles algarismos reduzidos a 137 reclamações, no valor de 33:181\$600.

Não foram solucionados 42 processos, no valor de .. 10:141\$900.

Em 1938 e 1939, apresentaram 273 e 274 reclamações, no valor de 187:015\$300 e 56:138\$000, mas, com a entrega de volumes, êstes números devem ser reduzidos em 1938 a 229 processos, na importância de 160:759\$200, e em 1939, a 221 processos, na importância de 49:020\$200.

VIOLAÇÃO DE VOLUMES

Apresentaram 27 reclamações, na importância de ... 1:302\$800.

Conquanto tenha havido decréscimo em relação a 1938, o aumento sobre 1939 deve ser objeto de providências. Já estão sendo examinados os serviços para que possa ser evitado o desenvolvimento dessa irregularidade.

Não ficaram concluídos 15 processos, no valor de ... 585\$700.

Em 1939, houve 16 pedidos, no valor de 1:059\$900, e em 1938, 29, na importância de 5:732\$600.

CAUSAS DIVERSAS

Foram feitas 53 reclamações, no valor de 12:499\$800, não tendo sido solucionadas 16, na importância de 6:254\$400.

Houve em 1939 e 1938, 54 e 97 reclamações, na importância de 22:615\$600 e 35:410\$900.

DEPÓSITO DE MERCADORIAS E LEILÕES

Foram recolhidos ao Depósito de mercadorias, nesta Capital, nos anos de:

	<i>Volumes</i>	<i>Quilos</i>
1938	2.118	69.772
1939	1.157	34.043
1940	2.288	64.156

Houve os seguintes leilões:

1938 — 21 leilões que produziram	24:086\$000
1939 — 21 leilões que produziram	13:028\$000
1940 — 47 leilões que produziram	16:663\$900

Vão anexos três quadros, de ns. TR-11, 12 e 13, que fornecem dados mais minuciosos.

ESTATÍSTICA

Continuou a Estatística, durante todo o ano de 1940, sob a direção competente, incansável e progressista do eng.º Pedro Lopes da Fonseca.

Conservando a mesma organização descrita em meu relatório anterior, desenvolveu os seus serviços, conseguindo encurtar cada vez mais os prazos de sua elaboração.

Em 1939, sem aumento de pessoal, começara aquela repartição a fazer a Estatística da Tração, trabalho considerável apresentado em boletins mensais.

Em 1940 outro trabalho vultoso e utilíssimo passou a ser por ela confeccionado: a estatística do trabalho dos veículos, apresentada também em apanhados mensais, cla-

ros e minuciosos. Até então não possuía a R. M. V., no tocante a veículos, estatísticas exatas, suficientemente detalhadas e cujos dados pudessem servir de base segura a estudos econômicos.

O método escolhido foi adotado após estudo acurado e a visita do eng.^o Pedro Lopes a diversas estradas de ferro. Estou convencido de que a aproximação que obtemos não é inferior à conseguida nessas ferrovias.

As grandes incumbências da Estatística foram, em 1940, os seguintes trabalhos, traduzidos em apanhados mensais ou anuais:

- 1 Renda discriminada, normal, adicional de 10% e diversas (mensal).
- 2 Estatística da Tração (mensal, creada em 1939).
- 3 Estatística de veículos (mensal, creada em 1940).
- 4 Questionários do D. N. E. F. (quadros anuais).
- 5 Questionários da Secção de Segurança Nacional do Ministério da Viação (mensais, creados em 1940).
- 6 Quadros estatísticos da R. M. V. (relatório anual).

Além desses trabalhos normais, há inúmeros serviços avulsos, solicitados por diversas autoridades.

RENDA DISCRIMINADA

Eis as datas da entrega desses volumosos apanhados, que anteriormente a 1939 constituíam, com os quadros do relatório anual, quase que a única incumbência da Estatística.

Meses	1938	1939	1940
Janeiro - - - -	12-12-38	19- 9-39	3- 8-40
Fevereiro - -	17- 1-39	4-10-39	5- 8-40
Março - - - -	19- 1-39	18-10-39	5- 8-40
Abril - - - - -	1- 2-39	21-11-39	21-10-40
Maior - - - - -	1- 3-39	25- 1-40	22-10-40

Junho - - - - -	2- 3-39	25- 1-40	18-12-40
Julho - - - - -	16- 3-39	12- 2-40	25- 1-41
Agosto - - - - -	3- 5-39	13- 3-40	25- 1-41
Setembro - - - -	6- 5-39	1- 4-40	24- 1-41
Outubro - - - - -	5- 7-39	17- 5-40	25- 3-41
Novembro - - - -	7- 7-39	12- 6-40	2- 4-41
Dezembro - - - -	11- 7-39	12- 7-40	9- 5-41

ESTATÍSTICA DA TRACÇÃO

Os quadros respectivos baseiam-se nos boletins DT-27, os quais são codificados pelo Departamento de Transportes que os remete à Estatística. O trabalho desta é de simples apuração mecanizada. O número de boletins DT-27 remetidos à Estatística em 1940 foi de ... 133.152, correspondendo a uma média mensal de 11.096.

Eis as datas que interessam, em 1939 e 1940:

	1939		1940	
	DT-27 todos recebidos em	Estatística entregue em	DT-27 todos recebidos em	Estatística entregue em
Janeiro - - - - -	20- 4-39	10- 5-39	5- 4-40	24- 4-40
Fevereiro - - - -	30- 5-39	28- 6-39	26- 4-40	1- 6-40
Março - - - - -	4- 6-39	20- 6-39	5- 4-40	11- 6-40
Abril - - - - -	19- 6-39	6- 7-39	21- 7-40	13- 8-40
Maiο - - - - -	16- 7-39	7- 8-39	31- 7-40	17- 8-40
Junho - - - - -	17- 7-39	22- 8-39	31- 7-40	21- 8-40
Julho - - - - -	25- 8-39	20- 9-39	6- 9-40	30- 9-40
Agosto - - - - -	11- 9-39	14-10-39	24- 9-40	9-10-40
Setembro - - - - -	21-10-39	16-11-39	25-10-40	30-11-40
Outubro - - - - -	25-11-39	19-12-39	19-11-40	17-12-40
Novembro - - - -	11- 1-40	5- 2-40	2- 1-41	23- 1-41
Dezembro - - - -	16- 2-40	10- 3-40	28- 1-41	21- 2-41

VEÍCULOS

A estatística de veículos começou a ser feita a partir de março e apresenta resultados por Divisão, por bitola e

o quadro geral; deles constam para cada série de veículos os seguintes elementos:

Serie

Tons-Km. de peso bruto

Tons-Km. de peso morto

Tons-Km. de capacidade

Tons-Km. de peso util

Percurso carregado

Percurso vasio

Percurso total

Peso bruto transportado

Ton-Km. de veículo carregado

Ton-Km. de veículo vasio



A apuração abrangeu a média mensal de 42.660 veículos, que tantos são os veículos movimentados por mês. As datas da entrega dos boletins mensais foram:

Março - - - - -	30-10-40
Abril - - - - -	30-10-40
Maiο - - - - -	30-10-40
Junho - - - - -	30-10-40
Julho - - - - -	21-12-40
Agosto - - - - -	4 -2-41
Setembre - - - - -	21 -2-41
Outubro - - - - -	13 -3-41
Novembro - - - - -	22 -4-41
Dezembro - - - - -	30 -4-41

Baseia-se a apuração no boletim de trem, DT-16, que fornece os elementos necessários: percurso, natureza do serviço, série e número do veículo, indicação de carregado ou vasio, e peso bruto.

As toneladas-quilômetro de pêso bruto são obtidas por uma única multiplicação, percurso pelo pêso total indica-

do no mapa para cada veículo. As instruções primitivas, que foram abandonadas, mandavam que este elemento, tons-km de peso bruto, fosse obtido por uma série de operações aritméticas, levando em conta os carregamentos e as descargas parciais ao longo do percurso; tal método exigiria uma turma de 10 a 15 calculistas, providos de máquinas de calcular. Ora, as descargas e os carregamentos ao longo do percurso são sempre muito pequenos, si o vagão continúa no mesmo trem; podem neste caso desprezar-se sem êrro sensível. Agora, si se trata de grandes pesos, o vagão é desligado do trem para seguir, mais tarde, em outro trem e, neste caso, figurará em novo mapa e novo boletim e a modificação aparecerá na apuração.

Estradas há, e das melhores, onde o critério é mais simplista: o vagão ou é considerado vasio ou inteiramente lotado. Em outras, empregam-se processos de conjunto ainda mais imperfeitos para a apuração menos trabalhosa dêste elemento básico e importantíssimo — tons-km de peso bruto.

O método adotado na R. M. V. é seguro, razoavelmente aproximado e rápido, pois se faz com uma só multiplicação para cada veículo em máquina multiplicadora Hollerith. Assim mesmo, são entre 40 e 45 mil multiplicações por mês.

Daí por diante os veículos são grupados segundo as suas próprias séries, adotando-se a tara média e a capacidade média da série, afim de serem obtidas as tons-km de peso morto e a lotação ou capacidade oferecida, por série, dos veículos que circularam. Evitam-se, assim, algumas dezenas de milhares de inúteis multiplicações, as quais, pelas instruções abandonadas, deviam fazer-se.

Tais elementos uma vez calculados, uma simples subtração fornecerá, sempre por série, as tons-kms. de peso

líquido; e a seguir, calcula-se para cada série o aproveitamento dos veículos.

Tal o método simples e seguro, por nós adotado. Com os resultados por êle obtidos, temos pela primeira vez na R. M. V. estatísticas fidedignas de elementos básicos para certos estudos econômicos.

QUESTIONÁRIO DO D. N. E. F.

Foram regularmente encaminhados ao sr. Chefe do 4.º Distrito os quadros respectivos.

Eis as datas:

Quadro	1938	1939	1940
1	15- 7-39	17- 6-40	23- 5-41
2	"	"	"
3	"	"	"
4	"	"	"
5	"	25- 5-40	27- 6-41
6	"	17- 6-40	"
7	"	22- 5-40	28- 3-41
8	23- 9-39	"	"
9	25- 8-39	8- 5-40	"
9-A	"	"	23- 5-41
10	15 7-39	22- 5-40	28- 3-41
11	"	12- 7-40	27- 5-41
11-A	"	"	"
12	"	"	"
13	24-10-39	"	28- 3-41
14	"	"	"
15	15- 7-39	8- 5-40	27- 5-41
16	"	"	"
17	28- 7-39	11- 8-40	"
18	15- 7-39	8- 5-40	28- 3-41

SEGURANÇA NACIONAL

Foram preenchidos pela Estatística os 15 impressos

de questionário, enviados pela Secção de Segurança Nacional do Ministério da Viação, por intermédio da antiga Inspeção Federal das Estradas, para os meses de janeiro a julho. Foram solicitados mais impressos para a continuação das remessas.

QUADROS ESTATÍSTICOS DA R. M. V. DE 1939 A 1940

Em 2-8-40 ficaram concluídos e foram distribuídos aos srs. Diretor, Chefes de Departamento, Chefes de Divisão, Contador, Chefe da Contabilidade e ao Departamento Estatístico do Estado de Minas, os folhetos de quadros estatísticos referentes a 1939.

Em 17-7-41 ficaram concluídos os quadros estatísticos de 1940, tendo sido feita dêstes uma edição maior, por meio de mimiógrafo, para mais ampla distribuição. Em ambos os relatórios, vários apanhados contêm elementos referentes à renda do tráfego, à tração e ao trabalho de veículos, muito mais extenso e completo que os trabalhos anteriores. Aspectos importantes da vida econômica da R. M. V. podem ser neles exaustivamente investigados e esmiuçados.

Em particular, o estudo das tarifas poderá fazer-se, doravante, com segurança e precisão até aqui desconhecidas.

EQUIPAMENTO HOLLERITH

Trabalharam, durante 1940, as seguintes máquinas:

- 5 perfuradoras.
- 3 conferidoras.
- 1 multiplicadora.
- 1 separadora.

1 tabuladora.

1 perfuradora de resumos.

Essas máquinas trabalharam regularmente das 7 às 18 horas.

A partir de junho de 1940, de acôrdo com a ordem de serviço n.º 39, de 30 de março, foi posto à disposição da Contabilidade, das 18 hs. em diante, todo o equipamento Hollerith da Secção Mecanizada.

Desde que as apurações mecanizadas para a Contadoria continuarão, não me parece razoavel continue o sistema adotado, pelo qual a Contabilidade se utiliza gratuitamente e com o seu próprio pessoal do equipamento Hollerith pertencente à Estatística. O justo será que sejam removidos para a Estatística os funcionários necessários e que esta passe a fazer, à requisição da Contabilidade, as apurações convenientes.

Outrossim, contra as repartições que solicitam apurações à Estatística, esta extrairá conta pelos serviços prestados.

O consumo de cartões foi de 2.020.000, na importância de 42:420\$000. Houve uma diminuição de 250.000 cartões, em relação a 1939, proveniente da adoção de resumos trimestrais, em vez de mensais.

O aluguel das máquinas importou em 9:060\$000 por mês.

Há grande falta de espaço na Secção Mecanizada, a qual se agravará com o tempo. A solução mais indicada será, como já disse, a construção de um pavilhão no terreno do atual escritório central da R. M. V.

SERVIÇO COMERCIAL

Foi iniciada em 5 de agosto de 1940 a organização de um modesto serviço comercial para o estudo sistemático

de tarifas e o conhecimento da situação da zona da estrada ante a concorrência rodoviária, tendo sido confiada ao sub-contador sr. Atilio Ziviani, funcionário dos mais competentes no assunto, ativo e dedicado, a sua organização.

Além de aliviar o Chefe e o Ajudante do Departamento de um grande trabalho de cálculo para estudos e informações, foi montado pequeno escritório com fichários e arquivo especializado onde são recolhidos dados e informações obtidos. Projetaram-se fichas minuciosas para o acompanhamento da renda da estrada, permitindo conhecer o movimento das estações quanto às principais mercadorias. Entendimentos foram feitos com a Estatística para a apuração adequada dos elementos necessários, a partir de 1.º de janeiro do corrente ano.

Foram designados 5 Agentes Comerciais para se incumbirem de obter no interior as informações necessárias sobre a concorrência rodoviária e outros assuntos, os quais se encarregam também das apurações pedidas pelo Serviço das Reclamações.

A meu vêr, deveriam êsses Agentes Comerciais residir no interior, encarregando-se cada qual de uma zona ou distrito, para maior eficiência de seus serviços e continuidade das investigações.

Contudo, recolhemos já informações que nos permitiram um conhecimento seguro da concorrência rodoviária existente e de outros fatos importantes.

TARIFAS ESPECIAIS ESTUDADAS

Foram estudadas, durante o ano, várias tarifas especiais, em acréscimo ao plano tarifário que entrou em vigor em 1-12-39.

Entre as tarifas especiais aprovadas e postas em vigor figuram as seguintes:

- 1) açúcar.
- 2) arroz beneficiado e quirera.
- 3) banha de porco.
- 4) café beneficiado (várias).
- 5) cal.
- 6) calcáreo.
- 7) carnes resfriadas.
- 8) cervejas.
- 9) cimento nacional.
- 10) dormentes de madeira e táboas aplainadas.
- 11) farinha de trigo.
- 12) folha de Flandres lisa ou estampada.
- 13) gasolina, querosene e misturas carburantes.
- 14) leite, creme, etc., em assinaturas.
- 15) queijos tipo Minas, Prato, Cobocó, Parmezão e requeijão.
- 16) sal.
- 17) telhas de barro ardosia ou de cimento.
- 18) tarifas especiais a preço fixo.

Além destas, foram estudadas ainda no fim do ano as tarifas a vigorarem no ano de 1941.

AJUSTES

A Rêde Mineira de Viação firmou ajustes para o transporte de açúcar com as Usinas Junqueira (28-8-1940), Sociedade Anônima Magalhães (25-10-1940) e Companhia Usinas Nacionais (1-10-1940).

REGULAMENTAÇÕES

Foram estudados e regulamentados para vigorarem no ano de 1941, os seguintes assuntos:

- 1.º — Trens especiais de bovinos e suínos.
- 2.º — Utilização de carros de administração.
- 3.º — Regulamentação dos passes para escolares.
- 4.º — Regulamentação dos passes para vendedores de jornais.
- 5.º — Regulamentação dos trens especiais para circos de cavalinhos.
- 6.º — Serviço de reposições e intimações (1-5-40).

TRÁFEGO MÚTUO

A partir de 19 de dezembro de 1939 foi suspenso o tráfego mútuo com a Viação Fluvial do Rio Sapucaí e esta resolução foi publicada em circular da Contadoria n.º 1/1940 de 4 de janeiro de 1940.

Conforme circular de 27 de dezembro de 1940, foi nesta data restabelecido o tráfego mútuo com a Navegação Mineira do Rio São Francisco.

A partir de 20 de dezembro de 1940, foi novamente filiada à Contadoria Geral de Transportes a Viação Fluvial do Sapucaí, mas com serviço rodoviário e não fluvial.

FEIRAS, EXPOSIÇÕES, CONGRESSOS, ETC.

De 15 a 20 de julho de 1940 realizou-se em Viçosa a "Semana do Fazendeiro", tendo a Rêde Mineira de Viação concedido o abatimento de 30% sôbre o preço das passagens. (Circular n.º 7/1940, de 1-4-1940).

Exposição Agro-Pecuária de Uberaba

A partir de 10 a 19 de julho de 1940, a Rêde conce-

deu o abatimento regulamentar de 30% nas passagens e fretes de animais para a exposição Agro-Pecuária de Uberaba.

*Exposição Nacional de Animais e Produtos Derivados
em São Paulo*

Foi autorizada a emissão de passagens e despacho de animais e mostruários, com os abatimentos respectivos de 30% e 50%, do dia 8 a 20 de julho de 1940, para esta Exposição.

Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro

Para a Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro, a Rêde concedeu, a partir de 5 de novembro até 30 de dezembro de 1940, o abatimento regulamentar de 30% sôbre as passagens de 1.^a e 2.^a classes.

Já foi, portanto, profícuo o trabalho do Serviço Comercial, mesmo em 1940. Ainda mais proveitosa tem sido a sua ação no corrente ano.

O fomento da renda é a principal preocupação dêste Departamento, que compreende a necessidade da sua consecução e para isso não tem poupado esforços.

Agora que temos em mãos elementos estatísticos adequados e minuciosos, que nos permitem agir com toda a segurança, é indispensavel que algo seja feito sistematicamente.

Já me referi à necessária revisão anual das tarifas especiais e à modificação completa das próprias tabelas ge-

rais, em 1942. E' o principal trabalho a ser executado, o qual poderá dar-nos no próximo exercício um aumento de 2 a 4 mil contos sôbre o ano de 1941.

Cumpre, por uma ação sistemática e contínua, eliminar gradativamente as tarifas deficitárias, afim de que o orçamento da estrada se equilibre. O trabalho tornar-se-á cada vez mais difícil, à medida que os transportes aumentarem. Há grandes correntes de tráfego ainda deficitárias, as quais, aos poucos, sem choques, poderão ser convertidas em transportes remuneradores, tanto pelo aumento criterioso das tarifas, como pelo próprio incremento da densidade do tráfego, que contribuirá para a redução do custo médio, como ainda pela firme compressão das despesas, outra condição indispensável para o abaixamento do custo médio.

Este ainda é excessivamente alto na R. M. V. Si há circunstâncias adversas, como as desfavoráveis condições técnicas do traçado e os extensos trechos ao longo dos quais não há qualquer produção, representando verdadeiros "galhos secos" no conjunto da R. M. V., cumpre reconhecer que um simples exame dos próprios relatórios e documentos oficiais, hoje bem feitos e amplamente divulgados, deixa a convicção de que algo mais pode ser feito no sentido do abaixamento do custo médio pela compressão das despêsas. Assim, enquanto em 1940 a Companhia Mogiana, estrada cujas possibilidades econômicas e volume de transportes muito se assemelham às da R. M. V., queimou 834.715 metros cúbicos de lenha e nenhum carvão, a R. M. V. no mesmo ano consumiu 3.226 toneladas de carvão nacional e 10.101 toneladas de carvão estrangeiro, além de 726.335 metros cúbicos de lenha.

Bem sei que essa Diretoria já tomou firmes e acerta-

das providências para impedir o tão anti-econômico emprego do carvão, e com isso me regosijo.

Quem calcula tarifas precisa também calcular e ter sob as vistas o custo dos transportes; quanto mais favorável fôr êsse custo, mais facil será a tarefa. Não só para projetar as tarifas, mas ainda para justificá-las.

DESPÊSAS DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO

A apuração das despêsas dêste Departamento é feita diretamente pelo próprio Departamento Financeiro, por não possuímos quaisquer serviços de contabilidade.

O Departamento Financeiro envia-nos balancetes mensais da despêsa pessoal, pelos quais ficamos conhecendo as nossas próprias despêsas. Êsses balancetes comprehendem, aliás, toda a despêsa da estrada nessa verba.

Por êles verificaram-se os seguintes dados da despêsa pessoal do Departamento do Tráfego, em 1940:

Orçamento aprovado - - - - -	1.497:200\$000
Despêsa - - - - -	1.281:138\$100
Saldo sôbre o orçamento aprovado - - - - -	216:061\$900

Houve, pois, uma economia de 17% sôbre o orçamento aprovado. Contribuiu para isso o não preenchimento de muitas vagas existentes, sobretudo, na Contadoria.

São estas, sr. Diretor, as principais informações que me cumpre prestar-vos, estando à vossa inteira disposição para ministrar quaisquer outras que me tenham escapado.

Desejo, finalmente, salientar, e o faço com particular satisfação, o concurso valioso, leal e inteligente de todo o pessoal do Departamento a mim subordinado, merecedor do reconhecimento e da gratidão de seus superiores.

Belo Horizonte, 7 de Outubro de 1941.

BENJAMIN M. DE OLIVEIRA
Chefe do Departamento do Tráfego

QUADRO N.º TR — 1

The image shows a very faint and blurry table structure, likely a ledger or data table. The table has multiple columns and rows, but the content is illegible due to the low contrast and blurriness of the scan. The table appears to be a standard ledger with a header row and several data rows. The columns are separated by vertical lines, and the rows are separated by horizontal lines. The overall appearance is that of a scanned document where the text is too light to be read accurately.

RESUMO GERAL DO MOVIMENTO DE CAFE, DURANTE
 O ANO DE 1940

M e s e s	Despachados pela R.M.V.				Recebidos de outras Emp.				Total
	A. Reis	Maritime	Santos	Arm. Int	A. Reis	Marit.	Santos	Arm. Int.	
Janeiro	8.141	17.386	15.352	4	4.727	1.314	—	—	51.201
Fevereiro . . .	2.927	12.954	10.378	3	7.500	1.569	—	—	38.320
Março	15.906	21.511	16.200	5	4.194	500	—	—	63.929
Abril	—	—	—	—	5.740	81	—	—	5.821
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	21.902	30.924	30.030	4	1.542	—	—	—	84.951
Setembro . . .	28.758	66.696	47.732	2	6.142	—	—	—	151.509
Outubro	34.270	131.540	108.351	6	5.711	—	—	—	286.709
Novembro . . .	34.919	123.461	74.189	4	11.807	2.000	—	—	250.583
Dezembro . . .	28.377	113.318	52.654	2	24.897	3.401	—	—	225.072
T o t a l . . .	175.290	517.290	354.893	28	72.262	8.863	—	—	1.158.165

QUADRO N.º TR — 2

CAFES DAS DIVERSAS QUINTAS DESPACHADOS PELA
REDE NO ANO DE 1940

M e s e s	DNC - PD Portos	DNC Interior	DNC Portos	Ret d.	Direta	Pref.	P. Disp	Interior	Total
Janeiro . . .	—	4 281	350	1 830	2 152	35 857	—	31:	45 160
Fevereiro . . .	—	3 004	317	471	104	24 880	—	—	29 217
Março . . .	—	5 528	372	2 041	2 722	48 302	—	210	59 237
Abril . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mai . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto . . .	14%	547	13 887	171	198	67 722	44:	33:	83 400
Setembro . . .	—	2 180	15 352	2 050	3 152	122 602	—	—	145 367
Outubro . . .	10%	6 857	25 517	3 94	5 917	237 140	15%	40	281 067
Novembro . . .	—	1 237	14 910	4 37	6 470	206 812	—	—	236 767
Dezembro . . .	—	2 427	13 652	4 34	6 061	170 23	—	—	196 776
T o t a l . . .	30%	29 061	85 400	19.17	27 511	913 742	92%	92:	1 072 040

QUADRO N.º TR — 3

CAFES DESPACHADOS E RECEBIDOS DE OUTRAS ESTRADAS,
DESTINADOS A ANGRA, DE JANEIRO O ANO DE 1940.
DESPACHADOS PELA REDE MANEIRA DE VIAÇÃO

M e s e s	D.N.C.	Retida Sacos	Direta Sacos	Preferen- cial sac.	Total Sacos
Janeiro	—	17	22	8.102	8.141
Fevereiro . . .	—	—	—	2.927	2.927
Março	222	454	604	14.716	15.996
Abril	—	—	—	—	—
Maiio	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	4.521	—	—	17.331	21.902
Setembro	2.419	654	976	24.713	28.752
Outubro	2.239	1.129	1.697	29.163	34.276
Novembro	978	1.807	2.717	29.423	34.919
Dezembro	758	1.606	1.932	24.078	28.377
T o t a l	11.187	5.668	7.936	150.507	175.296

CAFES RECEBIDOS DE A MOGIANA E DE OUTRAS FERREAS					
M e s e s	D.N.C.	Retida Sacos	Direta Sacos	Preferen- cial sac.	Total Sacos
Janeiro	138	618	820	3.151	4.727
Fevereiro	405	619	1.007	5.469	7.500
Março	152	142	190	3.716	4.194
Abril	78	824	1.224	3.614	5.746
Maiio	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	1.542	1.542
Setembro	—	40	59	6.043	6.142
Outubro	177	186	277	5.075	5.715
Novembro	—	759	605	10.449	11.807
Dezembro	430	1.707	2.401	19.357	24.895
T o t a l	1.380	4.887	7.587	58.408	72.262

RESUMO: Efetuados pela Rede 175.296
Recebidos de outras Estradas 72.262
T O T A L 247.558

QUADRO N° TR — 4

CAFÉS DESPACHADOS PELA EFDE E RECEBIDOS DE OUTRAS
ESTRADAS, DESTINADOS À MARITIMA, DURANTE
O ANO DE 1940

M e s e s	D.N.C.	Retida	Direta	Prod	DNC PI	Pref Desp	Int	Total
Janeiro	274	1.090	1.090	13.28	—	—	340	17.380
Fevereiro	25	30	18	11.847	—	—	210	12.954
Março	150	1.402	1.15	18.297	—	—	—	21.511
Abril	—	—	—	—	—	—	—	—
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	4.58	131	190	27.05	141	44	330	30.921
Setembro	9.641	1.150	1.7	11.17	—	—	—	26.600
Outubro	18.647	2.233	3.311	10.677	160	483	—	131.540
Novembro	12.433	1.871	2.7	10.361	—	—	—	123.461
Dezembro	11.02	1.180	2.227	11.17	—	—	—	113.312
Total	57.027	10.13	11.2	131.28	301	928	887	517.790

RECEBIDOS DA CIA. MOGIANA E DE OUTRAS ESTRADAS

Janeiro	—	—	—	1.314	—	—	—	1.314
Fevereiro	381	409	545	220	—	—	—	1.555
Março	—	—	—	500	—	—	—	500
Abril	—	30	40	—	—	—	—	70
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—	—	—	—	—
Setembro	—	—	—	—	—	—	—	—
Outubro	—	—	—	—	—	—	—	2.000
Novembro	425	—	—	1.577	—	—	—	3.401
Dezembro	250	30	45	3.070	—	—	—	3.495
Total	1.059	474	630	6.691	—	—	—	8.653

EFDEMO: Despachados pela EFDE
Recebido de outras Estradas

517.790

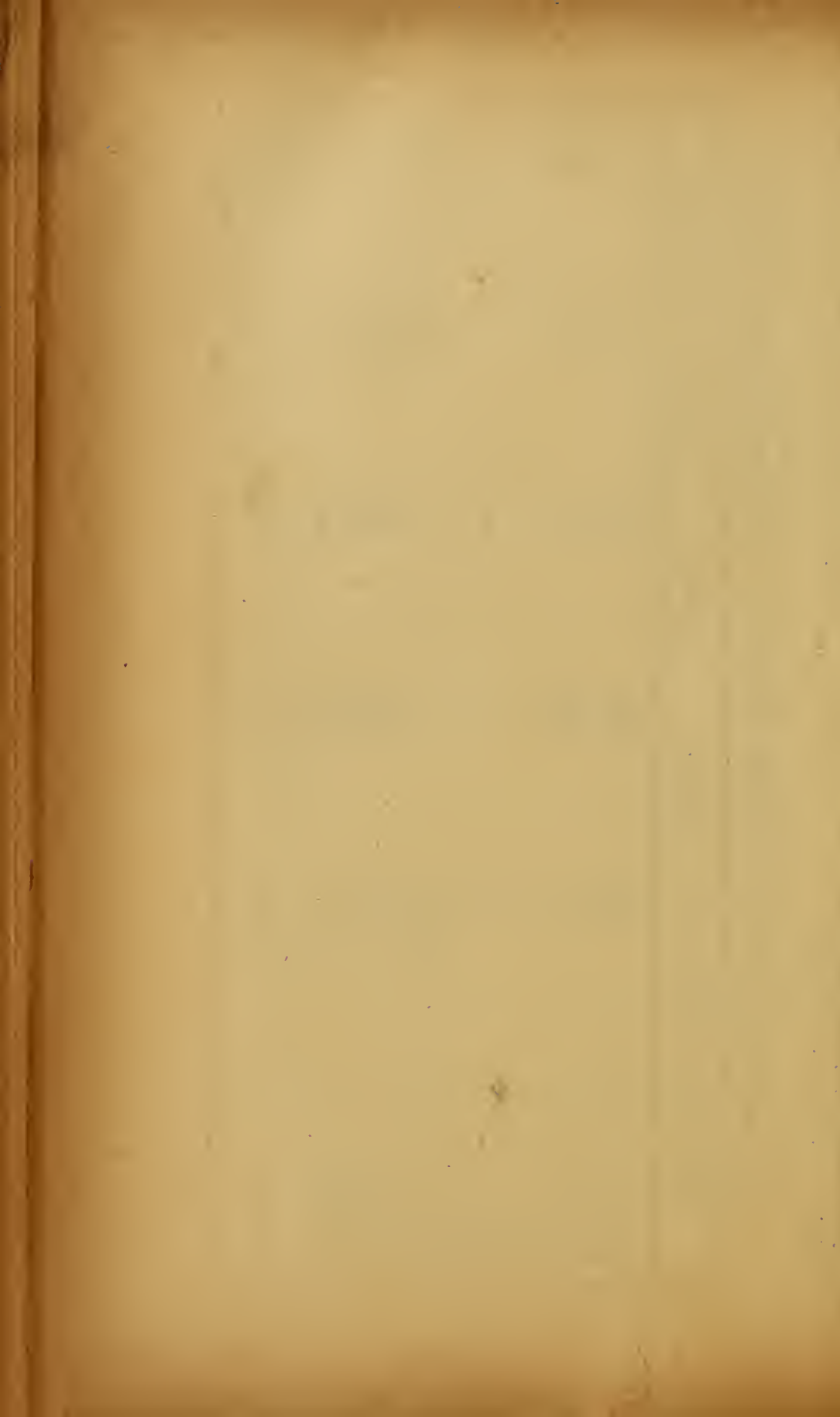
8.653

TOTAL

526.653

CAFÉS DESPACHADOS PELA REDE, DURANTE O ANO DE 1940, PARA SANTOS

Meses	DNC	Retida	Direta	Prof.	Total
Janeiro	85	330	440	14.497	15.352
Fevereiro	60	86	115	10.117	10.378
Março	—	185	662	15.353	16.200
Abril	—	—	—	—	—
Maiο	—	—	—	—	—
Junho	—	—	—	—	—
Julho	—	—	—	—	—
Agosto	4.767	—	—	25.269	30.036
Setembro	3.292	255	382	43.804	47.733
Outubro	5.581	587	881	101.332	108.381
Novembro	1.505	647	970	71.037	74.159
Dezembro	1.904	1.269	1.902	47.579	52.654
T o t a l	17.194	3.359	5.352	328.988	354.893



QUADRO N.º TR — 6

RENDA LIQUIDA PRODUZIDA PELLO CAFE DESPACHADO
 DURANTE O ANO DE 1940

M e s e s	T. Próprio	T. Mútuo	T. Próprio D.N.C.	Trânsitos	T o t a l
Janeiro	142:350\$500	241:543\$200	15 795\$100	—	399 688\$800
Fevereiro . . .	105:298\$200	201:329\$400	9:511\$000	—	316 138\$600
Março	207:510\$400	269:451\$600	14:486\$100	—	491 448\$100
Abril	35:783\$800	4:228\$500	—	—	40 012\$300
Maior	—	3:387\$100	—	—	3 387\$100
Junho	—	22:245\$000	—	864\$300	23 109\$300
Julho	598\$300	3 352\$200	—	—	3 950\$500
Agosto	212:331\$100	377 022\$600	656 300	—	690 010\$000
Setembro	328:665\$500	756 933\$700	4 932\$800	—	1 090 532\$100
Outubro	309:307\$300	1 577 970\$100	33 274\$300	—	1 985 552\$000
Novembro	420:533\$400	1 348 409\$700	14 362\$200	—	1 783 310\$300
Dezembro	444:611\$700	1 172 330\$200	11 549\$100	—	1 628 491\$000
T o t a l	2 266 995\$200	5 978 203\$900	109 567\$000	864\$300	8 355 630\$100

QUADRO, N.º TR — 7

RENDA DE VENTAS DO CAFÉ
 ARRECADAÇÃO EM DINHEIRO DURANTE O ANO DE 1940

Mês	Em Angra dos Reis	Crédito pela T	Pago pelo DNC	Total
Janeiro	447:022\$200	411\$700	16:497\$300	856:941\$700
Fevereiro . . .	213:422\$100	4:7\$00	—	693:889\$500
Março	122:969\$900	12\$500	—	365:482\$400
Abril	297:541\$600	11\$800	69:488\$000	564:594\$400
Mai	33:637\$900	192\$00	—	178:829\$800
Junho	16:263\$400	316\$700	—	316:580\$100
Julho	5:047\$400	419\$900	—	208:467\$300
Agosto	152:427\$800	4:401\$300	57:867\$600	264:696\$700
Setembro	280:309\$400	6\$100	—	495:515\$500
Outubro	413:051\$700	4:874\$600	—	874:826\$300
Novembro	361:225\$800	4:11\$800	12:436\$000	3.168:571\$600
Dezembro	456:887\$600	1:421\$900	21:194\$300	1.289:503\$800
Total	2.812.706\$100	4.710\$300	177:473\$700	7.297:899\$100

QUADRO N.º TR — 8

CAFES DESPACHADOS (Sacos)

Mês e a	1937	1938	1939	1940
Janeiro	155.150	140.660	61.442	45.160
Fevereiro . . .	100.654	140.183	45.952	29.263
Março	235.833	210.075	170.689	59.235
Abril	34.821	—	2.988	—
Mai	16.053	—	2.615	—
Junho	2.591	7.247	7.778	—
Julho	2.130	78.710	42.842	—
Agosto	53.750	17.270	155.813	83.409
Setembro	131.188	22.121	183.049	145.367
Outubro	133.084	100.545	167.881	281.063
Novembro	101.208	200.434	131.594	236.767
Dezembro	114.215	120.004	91.543	196.570
Total	1.085.702	1.500.700	1.064.780	1.077.040

QUADRO N.º TR — 9

REQUISIÇÕES ATENDIDAS DURANTE O ANO DE 1940,
RELATIVAS A FRETES REMUNERADOS

TÍTULOS	PASSES			QUANTIDADE						Importância
	1.º	2.º	Anual	Enc.	Merc.	Anim.	Tel.	Arm.	Div.	
Estado de Minas . .	7.599	10.517	23	5.207	3.917	229	331	28F	970	3.436:547\$200
Governo Federal . .	5.801	3.693	3	1.388	1.002	340	340	20	77	1.104:949\$000
Estado do Rio . . .	90F	180	—	52	8	1	1	—	—	12:559\$300
Estado de S. Paulo .	73	113	—	—	—	—	—	—	—	5:746\$700
Estado de Goiás . .	12	4	—	—	—	—	—	—	—	1:105\$000
Construção	50	22	—	19	14	—	—	—	—	38:139\$200
Eletrificação	20	22	—	7	1	—	—	—	—	1:888\$200
Melhoramentos . . .	25	200	—	181	320	—	—	—	—	401:495\$100
C. Bezende & Cia. .	40	60	—	—	13	—	—	—	—	13:169\$100
Dr. Ivan Ferreira .	3	—	—	1	5	—	—	—	2	73:558\$600
Cooperativa:										
Tráfego Próprio . .	1	—	—	—	805	—	—	6	21	21:899\$000
Tráfego Mútuo . . .	—	—	—	—	570	—	—	—	—	21:427\$700
E. F. C. Brasil . . .	—	—	—	—	10	—	—	—	—	39:297\$500
Rodoviário	3	—	—	57	15	—	—	—	—	(+) 3:465\$600

(+) Esta Importância está incluída nas ■ Estado de Minas e Governo Federal

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

QUADRO N.º TR — 10

FUNDO DE MELHORAMENTOS

Adicional de 10 % sobre as tarifas

	1937	1938	1939	1940
Janeiro	347:503\$300	398:744\$600	345:050\$700	403:233\$000
Fevereiro	388:022\$500	380:031\$700	343:013\$300	402:934\$800
Março	492:984\$000	455:865\$800	394:249\$700	419:670\$700
Abril	289:588\$400	292:237\$700	300:697\$400	362:035\$900
Maior	283:559\$000	297:137\$400	288:902\$000	344:291\$400
Junho	299:483\$300	353:045\$000	316:440\$500	326:097\$700
Julho	342:305\$800	403:137\$900	350:814\$400	326:668\$500
Agosto	358:859\$600	425:807\$200	402:040\$100	376:814\$400
Setembro	386:757\$200	465:046\$200	432:127\$800	415:110\$400
Outubro	395:730\$600	401:054\$200	416:725\$100	509:476\$200
Novembro	387:499\$000	405:794\$400	364:341\$600	466:567\$200
Dezembro	365:490\$300	392:036\$200	447:794\$800	494:137\$400
	<u>4.337:783\$000</u>	<u>4.669:938\$300</u>	<u>4.402:197\$400</u>	<u>4.847:037\$600</u>



REDE MINEIRA DE VIAÇÃO
DEPARTAMENTO DO TRAFEGO

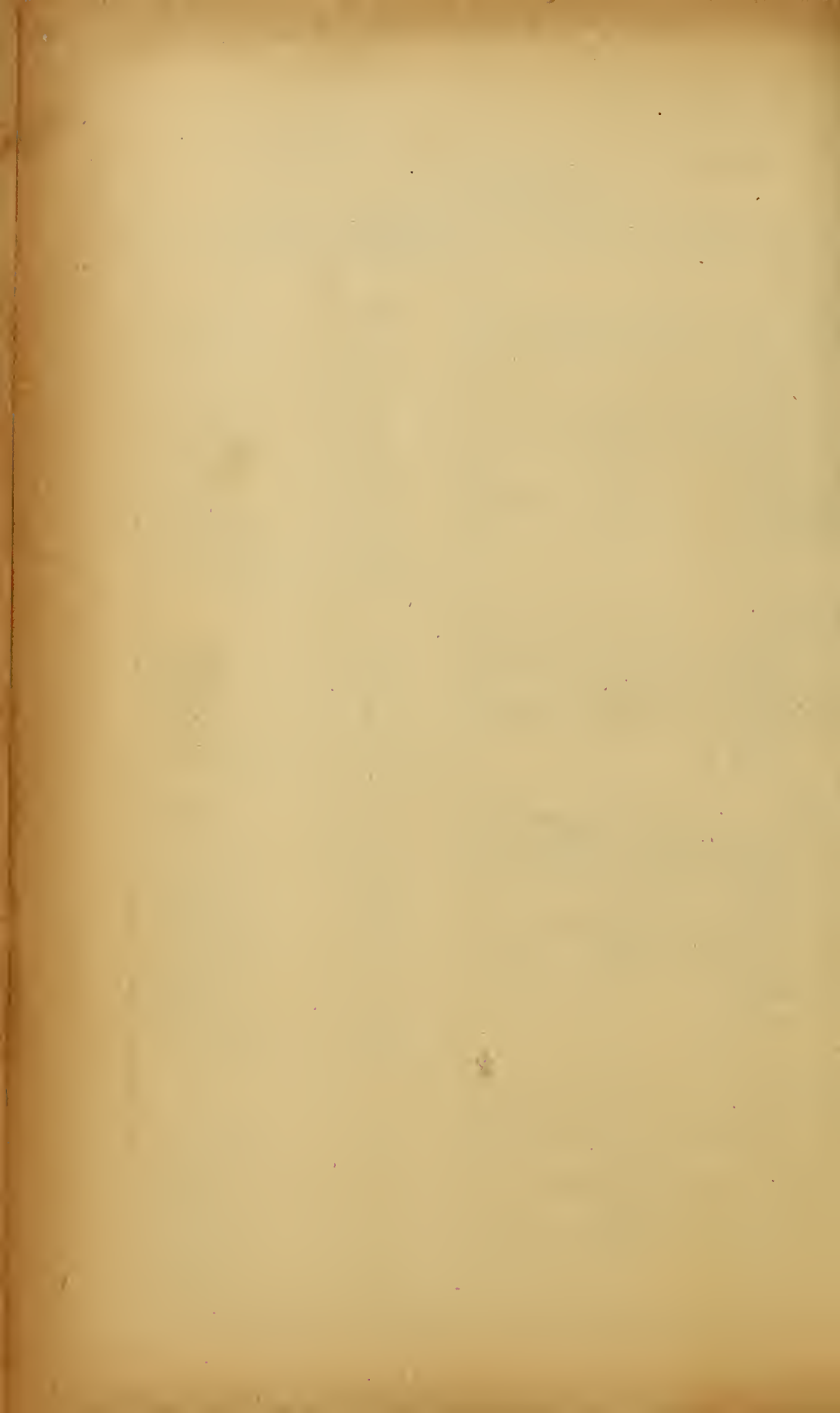
QUADRO N° TR - 10 - A

RENDA TOTAL DO TRAFEGO POR MÊS

	1 9 3 7	1 9 3 8	1 9 3 9	1 9 4 0
Janeiro	4.268:534\$700	4.713:813\$500	4.150:011\$400	4.758:497\$500
Fevereiro	4.925:186\$300	4.505:239\$350	4.124:278\$500	4.768:329\$900
Março	6.148:839\$950	5.385:915\$000	4.709:770\$600	4.939:245\$750
Abril	3.534:906\$900	3.494:271\$200	3.531:389\$400	4.373:829\$200
Maio	3.514:845\$900	3.505:242\$850	3.460:550\$900	4.232:334\$500
Junho	3.660:259\$200	4.225:495\$650	3.796:062\$600	4.069:395\$200
Julho	4.081:396\$850	4.767:312\$300	4.187:033\$400	4.093:303\$800
Agosto	4.254:279\$150	5.131:917\$300	4.856:127\$200	4.447:130\$400
Setembro	4.593:822\$700	5.700:918\$600	5.103:644\$400	4.882:937\$500
Outubro	4.722:351\$100	4.901:571\$000	4.971:882\$700	5.968:328\$400
Novembro	4.620:504\$250	4.979:879\$800	4.433:410\$400	5.492:303\$700
Dezembro	4.313:780\$100	4.648:823\$600	5.283:528\$800	5.856:973\$400
	<u>52.638:757\$100</u>	<u>55.960:400\$150</u>	<u>52.608:090\$300</u>	<u>57.882:609\$250</u>

MOVIMENTO DAS RECLAMAÇÕES APRESENTADAS
 — EM 1940 —

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
XTRAVIOS		
Volumes entregues	60	6:629\$900
Deferidas por conta de empregados	25	1:492\$700
Deferida por conta da Rêde	13	2:316\$900
Deferidas por conta de outras Em- prêsas	11	3:377\$900
Indeferidas pela Rêde	6	4:249\$700
Indeferidas por outras Empresas	8	1:994\$600
Em processo na Rêde	42	10:141\$900
Arquivada	1	40\$000
Em processo em outras Empresas	28	8:137\$500
Desistência	3	194\$600
Dedução	—	1:235\$800
S O M A	197	39:811\$500
VIOLAÇÕES		
Deferidas por conta de outras Em- prêsas	3	152\$900
Deferidas por conta de empregados	4	186\$000
Em processo na Rêde	15	585\$700
Em processo em outras Empresas	4	371\$600
Desistência	1	6\$600
S O M A	27	1:302\$800
AVARIAS		
Deferidas por conta de empregados	5	283\$400
Deferidas por conta da Rêde	59 1/2	19:549\$500
Deferidas por conta de outras Em- prêsas	1 1/2	261\$600
Indeferidas pela Rêde	20	3:050\$500
Indeferidas por outras Empresas	3	320\$700
Em processo na Rêde	22	6:412\$300
Em processo em outras Empresas	6	12:249\$000
Desistência	4	998\$900
Dedução	—	441\$700
S O M A	121	43:567\$600
INCENDIOS		
Deferidas por conta da Cia. "S. In- dustrial"	15	22:672\$500
Deferidas por conta da Cia. "Adria- tica"	78	56:711\$800
Deferidas por conta da Rêde	2	779\$600
Indeferidas pela Rêde	2	735\$000
Em processo na Rêde	10	7:342\$000
Em processo em outras Empresas	4	3:475\$000
Dedução	—	126\$700
S O M A	111	91:842\$600



DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
ACIDENTES		
Deferidas por conta da Rêde	18	32:640\$800
Indeferida pela Rêde	1	126\$200
Em processo na Rêde	5	7:179\$800
S O M A	24	39:946\$800
CAUSAS DIVERSAS		
Deferida por conta de empregado	1	12\$000
Deferidas por conta de outras Em- prêsas	2	39\$600
Indeferidas pela Rêde	28	4:456\$600
Indeferidas por outras Emprêsas	2	351\$200
Em processo na Rêde	16	6:254\$400
Em processo em outras Emprêsas	4	1:355\$000
Dedução	—	31\$000
S O M A	53	12:499\$800

R E S U M O

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Liquidadas	377	165:466\$900
Em processo em outras Emprêsas	46	25:588\$100
Em processo na Rêde	110	37:916\$100
Apresentadas	533	228:971\$100

QUADRO N.º TR — 12

RECLAMAÇÕES APRESENTADAS DE 1930 A 1940

ANOS	EXTRAVIOS		VIOLAÇÕES		INCENDIOS		AVARIAS		ACIDENTES		CAUSAS DIVERSAS	
	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância	Quant	Importância
1930	138	36:524\$700	9	1.285\$046	183	110.274\$111	18	14.030\$896	—	—	—	—
1931	81	18.292\$118	39	5:258\$371	164	107.075\$111	46	26.232\$665	2	2.927\$300	—	—
1932	47	97.075\$400	9	1.665\$104	308	211.434\$711	71	45.450\$579	13	3.845\$240	—	—
1933	79	21.371\$223	5	601\$200	389	229.907\$111	34	37.336\$294	1	367\$800	—	—
1934	42	7.678\$323	8	531\$700	411	228.910\$111	81	40.174\$573	14	4.012\$500	—	—
1935	72	12.754\$543	19	1.178\$618	456	232.249\$111	117	116.413\$842	6	1.612\$500	—	—
1936	78	10.976\$000	11	871\$800	287	160.85\$111	161	69.383\$643	4	1.174\$000	14	764\$300
1937	216	56.732\$100	27	4.105\$500	480	374.941\$111	4	91.718\$100	11	8.690\$500	64	11:798\$800
1938	273	137.015\$300	29	5.732\$600	334	331.5\$111	134	102.806\$300	8	4.736\$500	97	35:410\$900
1939	274	56.138\$000	18	1.059\$900	346	283.32\$111	188	67.802\$400	23	57.170\$300	51	22:615\$600
1940	197	39.811\$500	27	1.302\$800	111	91.842\$111	121	43:567\$600	24	39.946\$500	53	12:499\$800

RELAÇÃO DOS PREJUIZOS PROVENIENTES DE INCENDIOS

ANOS	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
1931	164	107:075\$068
1932	308	211:434\$704
1933	198	232:553\$333
1934	280	213:431\$772
1935	281	228:780\$880
1936	147	130:576\$130
1937	198	448:775\$800
1938	178	209:560\$100
1939	107	235:794\$600
1 9 4 0 :		
Janeiro	3	24\$000
Fevereiro	6	223\$700
Março	7	2:630\$100
Abril	4	73\$700
Maió	6	13:715\$700
Junho	5	17:564\$400
Julho	11	4:179\$800
Agosto	8	7:311\$900
Setembro	11	3:715\$900
Outubro	6	14:096\$100
Novembro	9	705\$800
Dezembro	9	2:404\$600
Soma	85	66:645\$700



QUADRO N.º TR — 14

EXTENSÕES DAS LINHAS DA FERROVIA MINEIRA DE VIAÇÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

LINHAS PRINCIPAIS:	L.M. TRAFEGO		Em construção
	1.01	BIT 0,76	
Angra dos Reis a Monte Carmelo	3,3 7	—	—
Sítio a Barra do Paraopeba	—	601,800	—
Cruzeiro a Tubiti	—,4	—	—
Guarás a Belo Horizonte	7 862	—	—
Solebade a Barra do Piraí	27 264	—	—
Solebade a Sapucaá	88 781	—	—
Azurita a Barra do Funchal	250,608	—	—
Monte Carmelo a Leme	—	—	88,901
R A M A I S :			
Ibiá a Uberaba	73,010	—	—
Fredas a São Gonçalo do Sapucaá	116,910	—	—
Três Corações a Lavras	10 040	—	—
Pirangumbo a Paraisópolis	31,9 38	—	—
Gaspar Lopes a Machado	47 340	—	—
Aureliano Mourão a Alvaro Batelho	—	43,440	—
Barra do Piraí a Passo Três	40 275	—	—
Hajubá a Delfim Moreira	37 700	—	—
Gonçalves Ferreira a Haprocética	—	35,421	—
Gonçalves Ferreira a Claudio	—	26,131	—
Espera a Três Pontas	20 000	—	—
Arantes a Bom Jardim	12 338	—	—
Chagas Dória a Aguias Santas	—	11,807	—
Campolide a Barbacena	—	10,500	—
Bernardo Monteiro a Contagem	11 101	—	—
Velho da Tailpa a Pitangui	6,008	—	—
SOMA	1.022,110	729,109	88,901
Quilometragem total em trafego			3 891,210

OS

	1938	1939	1940
000	13.472:992\$600	13.477:553\$200	13.792:856\$300
000	3.160:598\$700	3.040:054\$900	3.156:967\$300
000	2.079:301\$200	1.914:756\$000	2.234:767\$600
000	31.759:025\$500	29.237:800\$200	33.224:593\$000
000	159:517\$500	156:139\$100	165:514\$950
000	111:614\$200	121:673\$800	122:329\$500
000	234:927\$200	270:856\$800	293:071\$700
000	50.977:976\$900	48.218:834\$000	52.990:100\$350
94	871:561\$790	6.312:772\$050	6.666:166\$007
94	51.849:538\$690	54.531:606\$050	59.656:266\$357
000	4.623:180\$600	4.402:197\$400	4.847:037\$600

RENDA POR VERBA DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO NOS
 ANOS DE 1933 A 1940

VERBAS	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Passagens	6.281.837.000	6.781.881.400	7.519.277.900	10.748.299.000	11.965.452.200	13.472.092.600	13.477.553.200	13.732.856.300
Bag. e encomenda	2.853.339.660	3.091.598.200	3.283.302.450	3.175.308.900	3.342.271.800	3.160.596.700	3.040.054.000	3.111.057.300
Animais	2.186.820.700	2.128.431.000	2.250.514.000	2.185.635.200	2.214.924.500	2.079.301.200	1.914.756.000	2.234.767.000
Mercadorias	21.701.398.650	22.172.542.500	23.352.017.500	27.610.351.700	29.821.259.500	31.759.023.500	29.237.800.200	33.221.543.000
Telegramas	127.163.075	134.831.000	145.688.200	159.294.350	152.881.200	159.517.500	156.139.100	165.514.500
Armazenagens	73.374.100	79.501.500	78.777.100	121.042.000	109.606.500	111.614.200	121.673.800	122.321.500
Receitas diversas	290.818.753	113.419.677	112.023.700	176.542.600	157.440.600	234.927.200	270.850.800	293.071.700
Receita do Tráfego								
Totais	33.514.792.528	34.567.254.629	36.818.594.200	44.177.087.350	47.753.483.900	50.977.976.900	48.218.834.000	52.990.160.350
Receitas eventuais e ac- cessórias	2.191.906.149	3.208.221.000	511.602.704	381.520.918	580.847.891	871.561.790	6.312.772.050	6.606.166.007
Receitas totais	35.670.788.677	37.715.175.432	37.309.228.904	44.558.608.268	48.334.331.791	51.849.538.690	54.531.606.050	59.596.326.357
Adicional 10%	3.055.527.450	3.124.111.000	3.348.500.000	3.785.907.100	4.292.227.500	4.623.180.000	4.402.127.100	4.847.037.600

1938	1939	1940
2.634.312 186.058.614 13.439:090\$900 5\$101 \$072 70	2.563.023 204.546.516 13.477:460\$400 5\$258 \$065 79	2.160.949 157.196.482 13.792:856\$300 5\$282 \$087 60
62.110 8.130.220 3.154:966\$100 50\$796 \$388 130	52.487 6.004.875 3.040:054\$900 57\$920 \$506 114	61.791 9.007.961 3.156:967\$300 51\$091 \$350 145
178.616 50.865.075 2.075:594\$900 11\$620 \$040 248	157.210 44.432.679 1.914:756\$000 12\$179 \$043 282	158.734 49.922.081 2.177:931\$600 13\$720 \$043 314
694.566 205.613.857 31.608:166\$800 45\$507 \$153 296	687.241 175.352.191 29.237:800\$200 42\$543 \$166 255	702.294 160.971.258 33.224:593\$000 47\$308 \$206 229

DISCRIMINAÇÃO	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
PASSAGENS:								
Quantidade	1 317 050	1 424 17	1 810,230	2 074 024	2 380 330	2 684 312	2 563 100	2 100 000
Passageiros-km.	75.333.027	85 861 212	101 306 360	121 312 974	173 478 975	186.058.611	204.200.510	177.000.000
Renda	0.281.837.000	0.787.850.000	7.519.277.000	10.718.200.000	11.955.152.000	13.130.000.000	13.477.460.000	11.700.000.000
P. passageiro	48663	60000	10153	50182	50021	50101	50208	50000
P. passageiro-km.	0083	0074	0074	0080	0088	0072	0080	0080
Percurso médio	55	60	55	60	72	70	70	60
BAG. E ENCOMENDAS								
Toneladas	43 579	49 700	51 842	57 842	60.395	62 110	52 187	61 700
Toneladas-km.	5 241 149	5 777 000	6 291 118	6 060 150	6.809.556	8.130.220	6 004 875	6 000 000
Renda	2 853.330.000	3 001.500.000	3 281 302.000	3 175 316.000	3.312 200.000	3 154 900.000	3 000 000.000	3 150 000.000
Por tonelada	65.475	60.000	59.868	54.806	55.8157	50.879	52.000	51.000
Por tonelada-km.	8514	8000	8521	8523	8180	8300	8500	8000
Percurso médio	120	118	111	104	110	130	114	110
ANIMAIS:								
Cabeças	197 043	202 122	247 677	233 810	205 000	178 610	157 210	158 000
Cabeças-km.	54 733 532	56 468 100	62.797 103	56.136 040	50 015 704	50 865 075	44 132 670	40 000 000
Renda	2 186 820.000	2.128 130.000	2 250 514.000	2 185 035.000	2 211 500.000	2 075 000.000	1 914 700.000	2 177 000.000
Por cabeça	11.098	10.000	9.086	9.340	10.000	11.620	12.170	13.000
Por cabeça-km.	0.039	0.037	0.035	0.034	0.031	0.040	0.033	0.034
Percurso médio	277	270	253	241	213	218	252	240
MERCADORIAS:								
Toneladas	480 452	461 000	531 117	678 320	600 000	604 000	687 211	502 000
Toneladas-km.	115 314 643	128 801 400	142 154 480	159 400 880	129 000 700	205 613 000	175 352 100	180 900 000
Renda	21.701.328.000	22 172 000.000	23 394 000.000	27 610.350.000	21 021 000.000	31 008.000.000	29 200 000.000	23 220 000.000
Por tonelada	45.168	48.112	44.056	40.504	35.000	51.337	42.500	46.000
Por tonelada-km.	0.388	0.370	0.310	0.273	0.280	0.253	0.240	0.230
Percurso médio	240	270	267	245	200	295	250	240

DEPARTAMENTO DA LINHA

SNR. DIRETOR.

Tenho a honra de submeter à vossa apreciação o relatório dos trabalhos dêste Departamento, realizados no transcurso do ano de 1940.

EXTENSÃO DAS LINHAS

Não houve alteração na extensão das linhas em tráfego, que continuou a ser:

Bitola de 1, ^m 00 - - - - -	3.143, ^{Kms} 342
Bitola mixta (de 1, ^m 00 e 0, ^m 76)	18, ^{Kms} 767
Bitola de 0, ^m 76 - - - - -	729, ^{Kms} 109
	<hr/>
Extensão total - - - -	3.891, ^{Kms} 218

A extensão das linhas distribuidas pelos Estados é a seguinte:

Estado de S. Paulo - - - - -	24, ^{Kms} 200
Estado do Rio de Janeiro - - -	276, ^{Kms} 215
Estado de Minas Gerais - - - -	3.590, ^{Kms} 803
	<hr/>
Total - - - - -	3.891, ^{Kms} 218

AJUDANCIA TÉCNICA

Os trabalhos da Ajudância Técnica estiveram a cargo do Eng.º Tasso Benjamin da Motta. A relação das estruturas calculadas e tipos organizados na Ajudância Técnica é a seguinte:

- 1 — Cálculo e projeto de muro de arrimo no Km. 22+380 do Ramal de Delfim Moreira.
- 2 — Cálculo de vigas metálicas para caixa d'água de 50.000 litros.
- 3 — Cálculos e detalhes de tesoura de madeira para 10 metros de vão com lanternim.
- 4 — Tipo de boeiro capeado de 0,50×0,50, para bôca de corte — capeamento de concreto armado.
- 5 — Tipo de boeiro capeado de 0,70×0,70, para bôca de corte — capeamento de concreto armado.
- 6 — Boeiros tipos com capeamento de concreto armado, para vãos de:

0,70 × 1,00

1,00 × 1,00

1,20 × 1,20

1,40 × 1,40

1,60 × 1,60

1,80 × 1,80

2,00 × 2,00

2,20 × 2,20

- 7 — Embarcadouro de gado — Tipo.
- 8 — Viga de concreto armado de 15,0 de vão — para a ponte do Km. 99+794 da Linha de Soledade a Barra do Piraf.
- 9 — Cálculo da estrutura de concreto armado para a

marquise, lage de piso e colunas para o Armazem de Tráfego Próprio, em Barra Mansa.

Os boeiros para os aterros foram calculados para diferentes alturas de aterro sôbre o capeamento; esses boeiros foram orçados por metro linear, facilitando isso o orçamento para novas obras.

Todas essas obras foram calculadas pelo Engenheiro Ajudante Técnico, uma vez que essa Ajudância não dispõe de engenheiro calculista. Essa falta de um engenheiro calculista traz grande dificuldade ao serviço de uma Ajudância Técnica que atende a obras para uma linha de quase quatro mil quilômetros de extensão. Peço, pois, permissão para ainda uma vez solicitar vossas providências no sentido do preenchimento dêsse lugar, atendidas as disposições do Regulamento da Estrada.

Durante o ano foram encaminhados à aprovação da Inspetoria Federal das Estradas 98 projetos, com os respectivos orçamentos. A despesa com o pessoal da Ajudância Técnica elevou-se a 214:696\$200; dessa importância, porém, deve ser deduzida a de 16:060\$000, relativa a funcionários dêste Departamento que estiveram à disposição de outras repartições. O movimento do expediente da Ajudância Técnica foi o seguinte:

Processos entrados - - - - -	774
Processos despachados - - - - -	796
Processos enviados à I. F. E. - - - - -	98
Quadros com dados técnicos, para o	
Estado Maior do Exército - - - - -	5
Cópias em papel ozalid - - - - -	3.126
Desenhos fichados - - - - -	137
Obras aprovadas e registradas - - - - -	92
Escrituras registradas - - - - -	20
Cartas expedidas - - - - -	614

Foram feitos 22 projetos de edifícios e dependências, 49 obras darte, 20 desvios, 140 projetos que não se incluem nas especificações acima e 70 levantamentos, conforme o quadro n. LE-1.

AJUDANCIA ADMINISTRATIVA

Até 22-11-1940 o Eng.º Leopoldo Jordão Amorim do Valle exerceu o cargo de Engenheiro Ajudante Administrativo dêste Departamento, tendo sido substituído pelo Engenheiro Carlos José Mendes. Pelos relevantes serviços que prestou à administração dêste Departamento, deixo aqui consignados meus agradecimentos àquele ilustre engenheiro, que foi, na mencionada data, transferido para o Departamento de Transportes.

ESCRITÓRIO CENTRAL DO DEPARTAMENTO

Na Chefia do Escritório Central do Departamento esteve o sr. Diógenes Melo até 31 de Janeiro, data em que se aposentou. Substituiu-o daí por diante, até o fim do ano, o sr. Clemente Spagno.

Foi o seguinte o movimento do Escritório:

Ofícios expedidos: 3.084, sendo:

Ofícios remetidos ao Sr. Diretor - - - - -	478
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento de Transportes - - - - -	68
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento da Locomoção - - - - -	95
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Departamento Financeiro - - - - -	119
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 1.ª Residência - - - - -	165

Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 2. ^a	
Residência - - - - -	46
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 3. ^a	
Residência - - - - -	51
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 4. ^a	
Residência - - - - -	81
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 5. ^a	
Residência - - - - -	12
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 6. ^a	
Residência - - - - -	115
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 7. ^a	
Residência - - - - -	93
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 8. ^a	
Residência - - - - -	52
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 9. ^a	
Residência - - - - -	137
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 10. ^a	
Residência - - - - -	149
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 11. ^a	
Residência - - - - -	28
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 12. ^a	
Residência - - - - -	62
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 13. ^a	
Residência - - - - -	45
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 14. ^a	
Residência - - - - -	125
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 15. ^a	
Residência - - - - -	30
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro da 16. ^a	
Residência - - - - -	57
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe da Construção	66
Ofícios remetidos ao Sr. Ajudante da Ele-	
trificação - - - - -	52
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe dos Serviços	

do Pessoal - - - - -	24
Ofícios remetidos ao Sr. Secretário - - - - -	61
Ofícios remetidos ao Sr. Almojarife - - - - -	104
Ofícios remetidos ao Sr. Chefe do Serviço Sa- nitário, e da "Caixa" - - - - -	307
Ofícios remetidos a diversos - - - - -	402
Ofícios remetidos ao Sr. Comissário Militar da Rede Mineira de Viação - - - - -	26
Ofícios remetidos ao Sr. Engenheiro Ajudante Administrativo - - - - -	34
Circulares expedidas - - - - -	55
Cartas circulares - - - - -	3
Processos protocolados - - - - -	5.646
AG-29 (Pedidos extraídos) - - - - -	448

I — OBRAS E MELHORAMENTOS

A) — CONSTRUÇÃO DE POSTOS TELEGRAFICOS, CASAS DE TURMA, ESTAÇÕES, ARMAZENS E OUTROS EDIFÍCIOS.

1 — *Posto Telegráfico do Km. 11+868 da Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo.*

A construção desse Posto Telegráfico foi aprovada pelo Decreto 4.259 de 19 de Junho de 1939.

Em Outubro ficaram concluídos o edifício do Posto e a casa para o guarda-chaves.

As despesas realizadas em 1940 foram:

pessoal - - - - -	6.814:800
material - - - - -	7:496\$155

 TOTAL - - - - - 14:310\$955

A despesa acumulada atingiu a 50:202\$375.

2 — *Oficinas de Carpintaria e Ferraria da 1.ª Residência.*

Foram construídas as Oficinas para a 1.ª Residência, pois o antigo galpão dessas Oficinas foi utilizado para a instalação do Almojarifado em Barra Mansa. As despesas realizadas foram as seguintes:

pessoal - - - - -	8:253\$400
material - - - - -	4:326\$379
	<hr/>
TOTAL - - - - -	12:579\$779

A despêsa acumulada atingiu a 14:509\$821.

3 — *Grupo de casas para a 3.ª turma de conserva, no Km. 12+100.*

De acôrdo com o tipo aprovado pela Inspetoria Federal das Estradas, foi iniciada a construção de um grupo de casas de turma, no Km. 12 + 100.

As despesas realizadas foram as seguintes:

pessoal - - - - -	14:724\$200
diversas - - - - -	357\$600
material - - - - -	3:648\$614
	<hr/>
TOTAL - - - - -	18:730\$414

4 — *Muro de vedamento do pátio da 1.ª Residência.*

Para guarda dos materiais depositados no pátio, a 1.ª Residência providenciou a construção de um muro, em

alvenaria de tijolos, tendo sido as despêsas, em 1940, com essa obra:

pessoal - - - - -	3:990\$800
material - - - - -	589\$677
	<hr/>
TOTAL - - - - -	4:580\$477

5 — *Construção da estação de Silviano Brandão, na Linha de Soledade a Barra do Piraí.*

Pela 6.^a Residência foram recebidos alguns materiais para a construção da Estação de Silviano Brandão. Os trabalhos não foram iniciados, pois as turmas de artífices foram aproveitadas na construção de obras darte, de carater mais urgente.

6 — *Casa do Agente da Estação de Caxambú.*

A construção do prédio ficou terminada em Novembro, faltando apenas a construção do muro de vedamento. A casa foi construída segundo o tipo adotado. As despêsas foram:

pessoal - - - - -	17:528\$600
material - - - - -	17:616\$961
	<hr/>
TOTAL - - - - -	35.145\$561

A despêsa acumulada atingiu a 45:976\$328.

7 — *Posto de Desinfecção de Carros, em Cruzeiro.*

A construção dêsse Posto foi aprovada por Decreto Federal, em 18-7-1935, e está sendo realizada conjuntamente com o Ministério da Agricultura e Estrada de Ferro Central do Brasil.

Em 1940 a despêsa atingiu a 17:895\$740 com materiais; a despêsa acumulada atingiu a 64:126\$492. As obras continuam em andamento, tendo ficado concluidos a casa de máquinas e o reservatório de concreto armado, com a capacidade de 50.000 litros.

8 — *Aumento da plataforma e reparos na Estação de S. Lourenço.*

A plataforma foi aumentada, numa extensão de cerca de 20 metros, do lado de Soledade. Despesa:

pessoal - - - - -	2:638\$900
material - - - - -	4:800\$097
	<hr/>
TOTAL - - - - -	7:438\$997

9 — *Construção da Estação de Aureliano Mourão.*

Ficou concluído o edifício da nova Estação de Aureliano Mourão, de acôrdo com o projeto aprovado em 1935. As despêsas, em 1940, importaram em:

pessoal - - - - -	21:173\$600
material - - - - -	25:929\$228
	<hr/>
TOTAL - - - - -	47:102\$828

A despêsa acumulada atingiu a 481:075\$005.

10 — *Depósito de locomotivas em Divinópolis*

Em Julho tiveram início as obras do novo Depósito de locomotivas, em Divinópolis.

O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 6.582, de 9-12-1939. Em 1940 as despêsas foram as seguintes:

pessoal - - - - -	33:080\$932
material - - - - -	13:370\$097
	<hr/>
Total - - - - -	46:451\$029

11 — *Fechamento do pátio do Almojarifado de Divinópolis*

Foi construído em Divinópolis, um muro, em alvenaria de tijolos, para fechamento do pátio do Almojarifado. Essa obra foi aprovada pelo Decreto n. 6.873, tendo ficado concluída em Julho. Despêsas realizadas:

pessoal - - - - -	9.560\$224
material - - - - -	1:203\$412
	<hr/>
TOTAL - - - - -	10.763\$636

12 — *Parada no Km. 1.023+516 da Linha de Azurita a Barra do Funchal*

Ficou concluída a Parada no Km. 1023+516 metros, segundo o tipo adotado. A despêsa não correu por conta do Fundo de Melhoramentos.

13 — *Lage em concreto armado, no Escritório Central em Belo Horizonte.*

Como se encontrasse em mau estado o assoalho em frisos de madeira do "hall" da entrada do Escritório Central em Belo Horizonte, foi o mesmo substituído por uma lage em concreto armado, revestida com ladrilhos hexagonais, em duas côres, da Cerâmica S. Caetano, com

rodapés também de ladrilhos cerâmicos. Esse serviço, realizado em Outubro, importou em cêrca de 8:500\$000.

B) — CONSTRUÇÃO DE DESVIOS

- 1 — No Km. 181 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, bitola de 0,76, foi construído um desvio vivo, particular, para a “Mineração Geral do Brasil Ltda.”. O desvio ficou concluído em Fevereiro, com o comprimento total de 167,00ms. Foram empregados nessa construção os trilhos do desvio do Km. 186,00, que não estava sendo utilizado.
- 2 — Para a exploração da Pedreira do Km 17 do Ramal de Machado, destinada ao serviço do empedramento da Linha de Cruzeiro a Tuiuti, foi construído um desvio morto, com cêrca de 800 metros de extensão, tendo sido aí instalado um Posto Telegrafico.

C) — LASTRAMENTO DAS LINHAS COM PEDRA BRITADA E CASCALHO

As pedreiras de Itumirim (Km. 363), de Industrias (Km. 542), Tigre (Km. 682), Pratinha (Km. 737), da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo; as pedreiras dos Kms. 920, 961 e 1021 da Linha de S. Pedro a Uberaba; a pedreira de Santo Antônio do Monte (Km. 683), da Linha de Garças a Belo Horizonte; a pedreira de Mariândia (Km. 324) da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba; de Soledade (Km. 1) da Linha de Soledade a Sapucaí; a pedreira de Pacau (Km. 170) da Linha de Soledade a Barra do Piraí; e as cascalheiras da Linha de Uberaba e do Ramal de Pitangui, produziram, para o empedramento das linhas, 79.230,900 ms³.

A pedreira do Km. 54 da Linha de Angra dos Reis forneceu 4.491 ms³ de pedra britada para a reforma do lastramento do trecho entre as estações de Alto da Serra e Angra dos Reis.

O custo médio da pedra britada e do cascalho empregados importou em 12\$471.

A despêsa total com o serviço do empedramento novo das linhas, exclusive o transporte da pedra britada e do cascalho, importou, em 1940, em 1.271:933\$166, sendo:

tada e do cascalho) - - - - -	310:290\$630
material (inclusive a despêsa de pessoal com a produção industrial)	899:727\$250
despêsas diversas - - - - -	61:915\$286
	<hr/>
Total - - - - -	1.271:933\$166

Não estão acima computadas as despêsas com a reforma de lastramento.

O custo médio do emprêgo da brita, por metro linear, importou em 3\$817.

A extensão total de linha lastrada com pedra britada e cascalho atingiu a 81.277 metros lineares.

O custo médio do empedramento, por metro linear, ficou em 15\$649, exclusive a despêsa de transportes e outras, tais como a instalação de serviços, transporte de pessoal e ferramentas, etc.

O volume médio empregado, por metro linear, foi 0m3, 887.

E' o seguinte o quadro comparativo do empedramento no último quadriênio:

Anos	Extensão do lastramento	Custo total do lastramento	Custo do m. l.
1937 - - -	84.321 ms. ls.	1.510:525\$957	17\$915
1938 - - -	93.968 ms. ls.	1.498:399\$675	15\$944
1939 - - -	95.627 ms. ls.	1.363:332\$186	14\$256
1940 - - -	81.277 ms. ls.	1.271:933\$166	15\$649

A diminuição do lastramento novo em relação à ex-

tensão registada em 1939 foi motivada pelo aproveitamento do pessoal no serviço de reforma do lastramento da Linha de Angra dos Reis, entre essa estação e a de Alto da Serra, conforme registo feito em outra parte dêste Relatório; e também por ter cessado o lastramento da Linha de Sapucaí.

As turmas que se encontravam na Linha Sapucaí (8.^a Residência) foram transferidas para a 10.^a Residência e empregadas na instalação da Pedreira do Km 17 do Ramal de Machado.

Foi a seguinte, por linhas, a extensão do lastramento com pedra britada e cascalho, em 1940:

Linha de Soledade a Barra do Pirai	21.675 ms. ls.
Linha de A. dos Reis a M. Carmelo	16.695 ms. ls.
Linha de S. Pedro a Uberaba - - - -	11.293 ms. ls.
Ramal de Lavras - - - - -	11.175 ms. ls.
Linha de Sitio a B. do Paraopeba - - -	7.479 ms. ls.
Linha de Garças a Belo Horizonte - -	7.250 ms. ls.
Linha de Cruzeiro a Tuiuti - - - - -	5.710 ms. ls.
<hr/>	
Total - - - - -	81.277 ms. ls.

Dou, a seguir, a relação das Residências em que foram realizados os trabalhos de empedramento das linhas, pela ordem da intensidade dos serviços:

6. ^a Residencia (Linha de Soledade a Barra do Pirai) - - - - -	15,700 Kms.
16. ^a Residência (Linha de S. Pedro a Uberaba - - - - -	11,293 Kms.
9. ^a Residencia (Ramal de Lavras) - -	11,175 Kms.
4. ^a Residência (Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo) - - - - -	9,100 Kms.
3. ^a Residência (Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo) - - - - -	7,595 Kms.

12. ^a Residência (Linha de Sítio a Barra do Paraopeba) - - - - -	7,479 Kms.
14. ^a Residência (Linha de Garças a Belo Horizonte) - - - - -	7,250 Kms.
7. ^a Residência (Linha de Soledade a Barra do Piraí) - - - - -	5,975 Kms.
10. ^a Residência (Linha de Cruzeiro a Tuiuti) - - - - -	5,710 Kms.
	81,277 Kms.

Considerando-se o custo do metro linear de empedramento, as Residências classificam-se:

16. ^a Residência (1) - - - - -	3\$549
12. ^a Residência (2) - - - - -	13\$510
14. ^a Residência - - - - -	14\$452
9. ^a Residência - - - - -	15\$039
7. ^a Residência - - - - -	16\$880
6. ^a Residência - - - - -	17\$381
4. ^a Residência - - - - -	18\$719
10. ^a Residência - - - - -	21\$980
3. ^a Residência - - - - -	24\$800

O fato mais importante a ser registado em 1940, no que concerne ao empedramento das linhas, foi a instalação da pedreira do Km. 17 do Ramal de Machado, que esteve a cargo do Sr. Eng.^o José de Albuquerque Figueiredo; todo o aparelhamento que se encontrava no Km. 71 da Linha de Soledade a Sapucaí foi transferido para a 10.^a Residência, afim de ser feito o lastramento da Linha de Cruzeiro a Tuiuti.

(1) — Preço médio de lastramento com cascalho e pedra britada.

(2) — Bitola de 0,76. Preço médio de lastramento com cascalho e pedra britada.

A pedreira do Km. 17 do Ramal de Machado foi arrendada, mediante contrato, pelo praso de dez anos, que é suficiente para a conclusão dos serviços. A Linha de Cruzeiro a Tuiutí reclamava urgentemente êsse melhoramento, já pelo aumento da sua intensidade de tráfego, já por se tratar de um trecho sujeito a inundações, em alguns pontos, achando-se os trilhos em más condições, entre as estações de Fama e Tuiutí. A instalação ficou concluída em Maio, tendo tido início o lastramento em Junho a partir do Km. 311, em direção a Tuiutí.

O quadro n.º LE-2 contém todos os detalhes relativos ao serviço de empedramento das linhas, inclusive a indicação das posições quilométricas exatas, por linhas e Residências, dos trechos lastrados.

D) — FECHAMENTO DAS LINHAS POR MEIO DE CERCAS.

1 — *Construção de cercas novas.*

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo - -	15.950
Linha de Sítio a Barra do Paraopeba - - - - -	7.800
Ramal de Uberaba - - - - -	5.700
Ramal de Paraisópolis - - - - -	1.300
	<hr/>
TOTAL - - - - -	30.750

Posição das cercas construídas

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo:

10.710 ms. nos Kms. 40 a 45 — 97 e 98;

5.040 ms. nos Kms. 130 — 165 — 166 — 182 e 202;

200 ms. no Km. 660.

Linha de Sítio a Barra do Paraopeba:

7.800 ms. ns Kms. 410 — 411 — 412 — 413 —
414 — 439.

Ramal de Uberaba:

5.700 ms. ns Kms. 861 — 862 — 863 e 864.

Ramal de Paraisópolis:

1.300 ms. nos Kms. 24 e 25.

2 — *Reconstrução de cercas.*

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo -	30.790
Linha de Cruzeiro a Tuiuti - - - - -	21.580
Linha de Sítio a Barra do Paraopeba - - - - -	20.860
Ramal de Barra do Piraí - - - - -	15.480
Ramal de Paracatú - - - - -	100
Ramal de Uberaba - - - - -	280
Ramal de Sapucaí - - - - -	4.920
Ramal de Paraisópolis - - - - -	500
Ramal de Delfim Moreira - - - - -	520
Ramal de Belo Horizonte - - - - -	3.520
	<hr/>
TOTAL - - - - -	98.550

Posição das cercas reconstruídas.

Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo:

2.750 ms. ns. Kms. 58 — 59 — 60 e 61;
1.900 ms. nos Kms. 67 — 68 e 69;
3.800 ms. ns. Kms. 82 — 83 — 84 e 85;
930 ms. nos Kms. 109 e 110;
200 ms. no Km. 112;
680 ms. ns. Kms. 121 e 122;
200 ms. no pátio de Jussaral;

- 1.600 ms. nos Kms. 130 e 131;
 130 ms. no Km. 132;
 620 ms. no Depósito de Barra Mansa;
 900 ms. no Km. 137;
 340 ms. no Km. 181;
 200 ms. no Km. 185;
 600 ms. no Km. 203;
 400 ms. no Km. 214;
- 2.900 ms. nos Kms. 230 — 231 e 232;
 500 ms. no Km. 276;
 900 ms. no Km. 278;
 500 ms. no Km. 402;
 600 ms. no Km. 421;
 900 ms. nos Kms. 424 e 425;
 400 ms. no Km. 463;
 250 ms. no Km. 250;
- 1.200 ms. nos Kms. 478 e 479;
 450 ms. nos Kms. 503 e 504;
- 1.380 ms. nos Kms. 508 — 509 e 510;
 480 ms. no Km. 517;
 500 ms. no Km. 522;
 590 ms. nos Kms. 525 e 526;
 340 ms. no Km. 527;
 150 ms. no Km. 541;
 100 ms. no Km. 545;
- 3.400 ms. nos Kms. 566 — 567 e 568.

Linha de Cruzeiro a Tuiutí:

- 6.030 ms. nos Kms. 6 — 10 — 19 — 30 — 62 —
 63 — 64 — 65 — 79 — 87;
- 8.300 ms. nos Kms. 120 — 140 — 141 — 146 —
 149 — 153 — 161 — 176;
- 7.250 ms. nos Kms. 206 — 229 — 230 — 241 — 247
 — 249 — 251 — 252 e 253.

Linha de Sítio a Barra do Paraopeba:

14.000 ms. nos Kms. 6 — 17 — 23 — 42 — 48 —
53 — 58 — 59 — 62 — 80 — 93 — 94 — 95 — 96 —
97 — 99 — 101 — 113 — 121 — 219;

1.600 ms. nos Kms. 240 e 298;

5.260 ms. nos Kms. 410 — 411 — 412 — 413 —
414 — 439 e 442.

Ramal de Barra Pirai:

7.570 ms. nos Kms. 14 — 16 — 23 — 37 — 39 —
65 — 67 — 68 — 69 e 70;

7.910 ms. nos Kms. 109 — 110 — 121 — 122 —
123 — 126 — 142 — 143 — 146 — 154 e 175.

Ramal de Paracatu:

100 ms. no Km. 850.

Ramal de Uberaba:

280 ms. no Km. 856.

Ramal de Sapucaí:

2.960 ms. nos Kms. 3 — 5 — 9 e 54;

1.960 ms. nos Kms. 83 — 87 — 132 e 237.

Ramal de Paraisópolis:

500 ms nos Kms. 6 e 9.

Ramal de Delfim Moreira:

520 ms. no Km. 13.

Ramal de Belo Horizonte:

3.520 ms. nos Kms. 762 — 766 — 777 — 806 —
807 — 850 — 851 e 871.

E) — CONSTRUÇÃO DE OBRAS DARTE — BOEIROS, PONTILHÕES, PON-
TES, MUROS DE ARRIMO, REFORÇO DE PONTES, ETC.

I — *Construção de boeiros.*

As principais obras desse tipo foram construídas na
4.ª Residência, para proteção do trecho da Linha de
Angra dos Reis a Monte Carmelo, na Serra do Urubú; e
foram as seguintes:

- 1 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0 e de uma vaila-
ta em alvenaria de pedra, no Km. 700+262 (Linha
Angra — M. Carmelo).

Essa obra foi construída segundo o projeto
aprovado, e importou em 20:788\$110; foi iniciada
em Março, tendo ficado concluída em Julho.

Despesas: pessoal - - - - -	12:108\$000
material- - - - -	8:680\$110
	<hr/>
TOTAL - - - - -	20:788\$110

- 2 — Boeiro simples capeado, de 1,0×1,0, e valeta em al-
venaria de pedra, no Km. 699+330 (Linha de
Angra dos Reis — M. Carmelo).

Essa obra foi aprovada pelo Aviso 2.900, de
24-9-940; foi iniciada em Julho e ficou concluída
em Setembro:

Despesas: pessoal - - - - -	4:500\$800
material - - - - -	5:330\$200
	<hr/>
TOTAL - - - - -	9:831\$000

- 3 — Boeiro simples capeado, de 1,0x1,0, e valeta em alvenaria de pedra, no Km. 698+752 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Pelo Decreto n. 6.325, de 23-9-940 foi aprovada a construção dêsse boeiro; os serviços tiveram início em Agôsto e ficaram concluídos em Outubro.

Despesas: pessoal - - - - -	9:318\$400
material - - - - -	4:886\$190
TOTAL - - - - -	<u>14:204\$590</u>

- 4 — Boeiro simples capeado, de 1,0x1,0, e valeta em alvenaria de pedra, no Km. 700+387 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Aprovada a construção pelo Aviso n. 3.371, de 12-11-940; foi iniciada em Outubro e concluída em Novembro.

Despesas: pessoal - - - - -	7:864\$800
material - - - - -	6:053\$630
TOTAL - - - - -	<u>13:918\$430</u>

- 5 — Boeiro simples capeado, de 1,20+1,20 e muro de ar-rímo, no Km. 739+794 (Linha de Angra dos Reis — M. Carmelo).

Essa obra foi construída segundo o projeto aprovado; foi iniciada em 1939, porém, ficou concluída em Janeiro de 1940. As despesas realizadas em 1940 foram:

pessoal - - - - -	5:124\$800
material - - - - -	5:325\$000
TOTAL - - - - -	<u>10:449\$800</u>

A despesa total (inclusive a realizada em 1939) elevou-se a 12:425\$600.

Todas as obras acima mencionadas, constuidas na Serra do Urubú, foram projetadas pela Ajudância Técnica e a execução esteve a cargo do Sr. Eng.º Pio Porto de Menezes, da 4.ª Residência, que as realizou com toda a regularidade, segundo o programa de obras para 1940, previamente estabelecido.

Além dessas obras, foram construídas mais as seguintes:

- 6 — Conclusão da construção do boeiro do Km. 272+997 da Linha de Soledade a Barra do Piraí, que importou em 4:224\$400.
- 7 — Boeiro em alvenaria de pedra, no pátio da Estação de Caxambú.
- 8 — Construção de um boeiro aberto, no Km. 13+098 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí; despesa realizada 537\$225.
- 9 — Tiveram prosseguimento as obras do boeiro em degraus, no Km. 13+200, da Linha de Cruzeiro a Tuiutí.
- 10 — Em Janeiro foram realizados os trabalhos de acabamento da construção do boeiro capeado, do Km. 320+380 da Linha de Cruzeiro a Tuiutí: essa obra importou em 10:439\$350.
- 11 — Em Abril ficaram concluídos os serviços, iniciados em 1939, da valeta, em alvenaria de pedra, do Km. 676+018 da Linha de Garças a Belo Horizonte.

As erosões existentes nas proximidades de Santo Antônio do Monte ameaçavam a segurança das linhas; foi, então, iniciada, em Julho de 1939, a construção dessa obra. O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 4.875, de 11-11-1939, com o orçamento de 43:009\$00.

Trata-se de uma valeta, em alvenaria de pe-

dra, tendo a extremidade em degraus e com a extensão total de 123ms.,60 e com secções de 1,0x1,0 e de 1,20x1,20 e destinada a conduzir até o leito do córrego as águas das enxurradas procedentes da parte a montante das linhas, e que ocasionavam as erosões.

Em 1940 as despesas foram as seguintes:

peçoal - - - - -	14:877\$128
material - - - - -	5:820\$998
	<hr/>
TOTAL - - - - -	20:698\$126

A despesa acumulada elevou-se a 48:735\$178.

Construção de boeiros de manilhas de 0,30:

Em 1940 foram construídos, na Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, boeiros de manilhas de 0,30, para defesa da linha, segundo o tipo aprovado pelo Aviso n. 3.588, de Dezembro de 1940.

Boeiros de manilhas de 0,30 — Linha de Angra dos Reis
— M. Carmelo:

	D E S P E S A S		
Posição Quilométrica	Pessoal	Material	TOTAL
Km. 11+168 (simples) - -	145\$600	100\$800	246\$400
Km. 126+092 (duplo) - - -	145\$600	151\$640	297\$240
Km. 126+680 (duplo) - - -	134\$400	139\$440	273\$840
Km. 467+720 (simples) - -	190\$800	91\$752	282\$552
Km. 467+860 (simples) - -	203\$200	91\$752	294\$952
Km. 477+106 (simples) - -	169\$800	90\$380	260\$180
Km. 477+430 (simples) - -	169\$800	90\$297	260\$097
Km. 488+802 (simples) - -	190\$800	89\$618	280\$418
Km. 519+750 (simples) - -	168\$600	90\$103	258\$703
Km. 523+375 (simples) - -	190\$800	103\$920	294\$720

II — CONSTRUÇÃO DE MUROS DE ARRIMO

- 1 — De acôrdo com o projeto aprovado pela Inspetoria Federal das Estradas, foi construido um muro de arrimo no Km. 34+378 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo. Os serviços da construção dêsse muro estiveram a cargo do Sr. Eng.º Rainulfo Schetino, da 1.ª Residência, e tendo sido iniciados em Junho, ficaram inteiramente concluidos em Agôsto. As despesas importaram em 20:184\$173, sendo 15:882\$800 em pessoal e 4:301\$373 em material. A construção dêsse muro eliminou um ponto fraco dêsse trecho de nossas linhas, e onde se verificaram anteriormente, diversas interrupções, na ocasião das chuvas.
- 2 — No Km. 739+794 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, além de um boeiro, conforme acima já foi registado, foi construido um muro de arrimo, segundo o projeto aprovado.
- 3 — No Km. 702+260 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, na 4.ª Residência, foram realizados serviços, em Dezembro, que importaram em 1:964\$800, com a construção de um muro de arrimo.
- 4 — No Km. 703+870 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, na 4.ª Residência, foi construido em Dezembro, um muro de arrimo, que importou em . . . 1:592\$200.
- 5 — No Km. 23 do Ramal de Delfim Moreira foram iniciadas, em Junho, as obras da construção de um muro de arrimo. Em 1940, as despesas com êsse muro importaram em 4:427\$855, sendo 2:805\$600 com pessoal e 1:622\$255 com materiais.
- 6 — No Km. 267 da Linha Sapucaí foi construido um

muro de arrimo, na bôca de jusante do boeiro aí existente e que importou em 497\$981.

III — PONTES

- 1 — Alargamento da ponte e elevação do contraventamento superior da Ponte do Km. 52 (Ponte Francisco Sá) da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo.

Os serviços de alargamento e de elevação do contraventamento foram realizados sem interrupção da circulação dos trens. As obras estiveram a cargo da Turma de Pontes, sob a fiscalização da Ajuda Administrativa e da 1.^a Residência. A ponte foi alargada de 1 (um) metro e a elevação do contraventamento teve lugar para permitir a instalação da linha de contacto, para a eletrificação do trecho de Angra dos Reis a Barra Mansa.

Os serviços foram realizados em Maio e importaram em 16:729\$673, sendo que em 1940 foram as despesas de:

peçoal - - - - -	8:058\$800
material - - - - -	2:860\$135

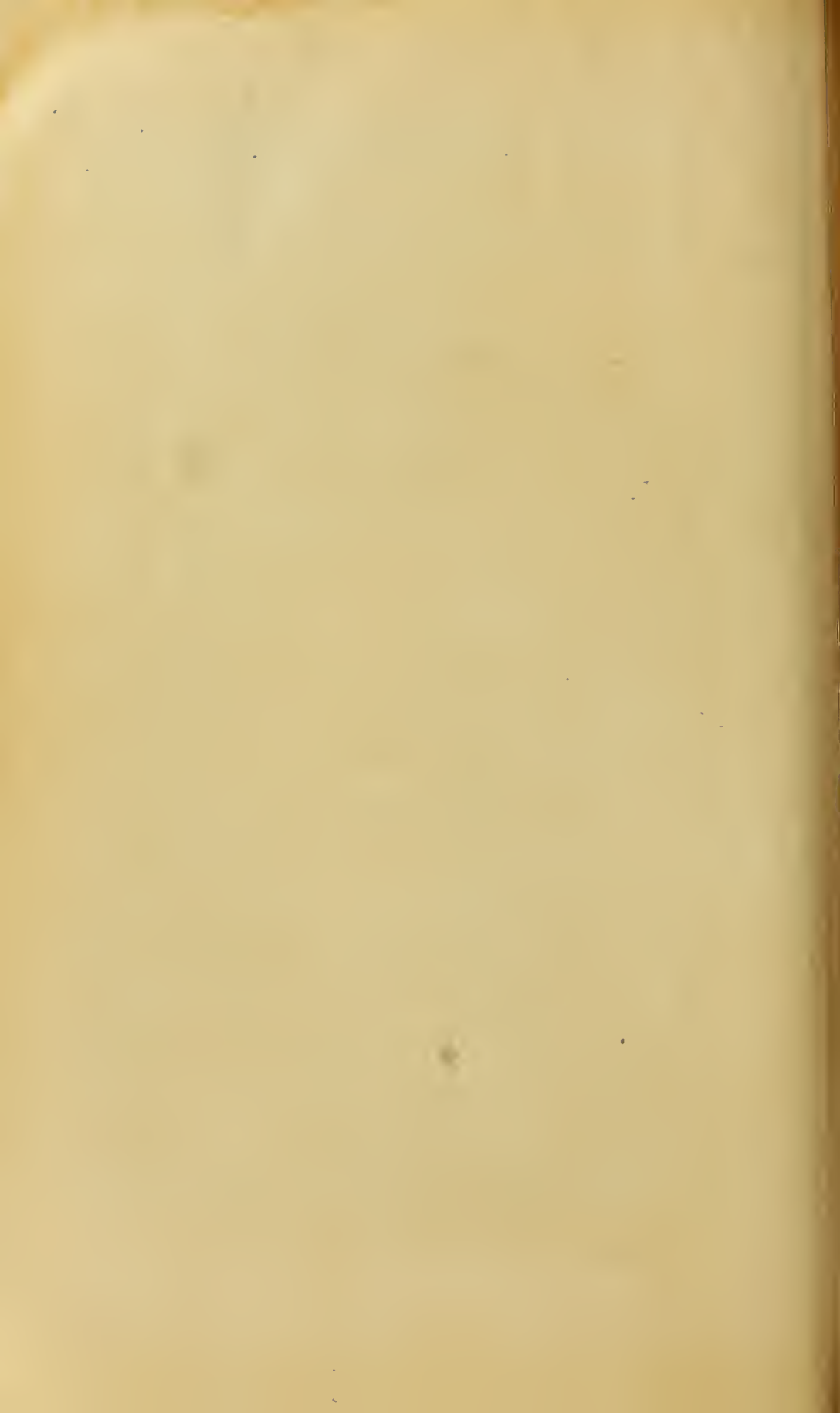
O restante refere-se ao preparo de algumas peças, feito em 1938.

- 2 — Elevação do contraventamento superior da Ponte do Km. 59 (Ponte Nilo Peçanha), da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo.

Esses serviços foram realizados em Junho, também sem interrupção de tráfego, e para permitir a instalação da linha de contacto, na eletrificação do trecho de Angra dos Reis a Barra Mansa.



Ponte metálica sobre o rio Pirai, na cidade de Barra do Pirai, cuja reconstrução foi feita pela Réde



A despesa total atingiu a 11:764\$045, tendo sido, em 1940, de:

pessoal - - - - -	4:738\$800
material - - - - -	1:055\$090

A despesa restante refere-se ao preparo de algumas peças, feito em 1938.

3 — Construção da ponte do Km. 244+235 da Linha de Barra do Piraí.

Essa obra foi projetada em substituição à provisória feita quando a antiga ponte foi carregada pelas enchentes no princípio do ano de 1939. A nova ponte construída é de concreto ciclópico, nos encontros, sendo as vigas de concreto armado, com o vão de cerca de 10 (dez) metros. O projeto foi aprovado pelo Decreto n. 6.183 de 28-8-940.

Até 31 de Dezembro os serviços estavam quase concluídos, dependendo a ultimação dos mesmos da instalação das vigas de concreto armado, e importaram até aquela data em 47:391\$580.

IV — PONTILHÕES

1 — No Km. 113+886 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo foi construído um pontilhão, de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto 6.583, de 9-12-40. Iniciadas as obras em 9 de Setembro, ficaram concluídas em Novembro, e importaram em 23:664\$827, sendo:

pessoal - - - - -	16:997\$400
material- - - - -	6:667\$427

Esse pontilhão foi construído em substituição à obra provisória feita em 1938, quando ficou des-

moronado, devido às grandes chuvas, o antigo pontilhão.

- 2 — No Km. 114+091 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo foi construído um pontilhão, de acordo com o projeto aprovado. As obras iniciadas em 10-1-1940, ficaram concluídas em Novembro e importaram em 34:569\$820, sendo:

pessoal - - - - -	23:778\$000
material - - - - -	10:791\$820

O orçamento aprovado para este pontilhão e para o pontilhão do Km. 113+886 importou em 65:794\$700 e as despesas atingiram a 58:234\$647.

- 3 — Em Junho foi registada a despesa de 1:759\$888, em serviços de acabamento do pontilhão do Km. 734+802 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo; essa importância, adicionada à anterior, perfaz o total de 39:832\$684 para o custo da obra.
- 4 — Foi iniciada a construção de um pontilhão no Km. 263+952 da Linha de Soledade a Sapucaí, com cerca de 8 metros de vão. A construção desse pontilhão teve lugar conforme o projeto aprovado pelo Decreto n. 6.546, de 23-11-1940, com o orçamento de . . . 28:428\$900. Em 1940 ficaram concluídos os encontros e as despesas registadas atingiram a . . . 6:393\$000, sendo 6:194\$600 com pessoal. As obras estão tendo prosseguimento.

F) — SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS.

Em 1939 a Estrada de Ferro Central do Brasil providenciou a restituição à R. M. V. de 50 (cincoenta) quilômetros de trilhos novos do tipo 32,240 p. m. c.; e, tendo sido reiniciada a substituição em Glicério, isto é, no Km. 121+322, a 31-12-1939 a ponta dos trilhos novos,

do tipo 32Kgs.,240, encontrava-se no Km. 126+609 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo, tendo sido a substituição anterior (feita em 1934) iniciada em Barra Mansa.

Em 8-7-1940 ficou concluída a troca dos trilhos de 30Kgs.,833 por trilhos novos, do tipo 32,240 p. m. c.; foram colocados 2.621 trilhos novos, ou sejam 33.303 metros lineares, entre o Km. 126+609 metros e o Km. 143+260 metros.

Conforme o programa estabelecido, os trilhos antigos do tipo 30Kgs.,833 que sobraram dessa substituição foram remetidos para a Construção de Patrocínio a Ouvidor. Ainda em 1940 teve início o emprêgo dos trilhos antigos do tipo 30Kgs.833 que se encontravam em melhor estado (retirados do trecho entre o Km. 121+322 e Km. 143+260) e foram, em 1940, empregados no trecho entre o Km. 146+000 e o Km. 153+000, 881 trilhos em bom estado, ou sejam 8.700 metros lineares.

As despesas realizadas com a substituição de trilhos na 1.^a Residência, e que deverão ser levadas à Conta do Fundo de Melhoramentos, são as seguintes:

a) com o emprêgo de trilhos novos, do tipo
32Kgs.,240:

M Ê S	D E S P E S A S		
	<i>Pessoal</i>	<i>Material</i>	TOTAL
Janeiro - - - - -	5:344\$400	692\$544	6:036\$944
Fevereiro - - -	4:900\$000	1:207\$194	6:107\$194
Março - - - - -	4:368\$000	49\$960	4:417\$960
Abril - - - - -	2:711\$600	—	2:711\$600
Maiο - - - - -	2:716\$000	44\$940	2:760\$940
A transportar -	20:040\$000	1:994\$638	22:034\$638

Transporte - -	20:040\$000	1:994\$638	22:034\$638
Junho - - - - -	2:600\$000	10\$400	2:610\$400
Julho - - - - -	579\$200	1\$030	580\$230
TOTAL (1) -	23:219\$200	2:006\$068	25:225\$268

A substituição dos trilhos novos importou, pois, em \$757 por metro linear.

Quanto às despesas com a substituição dos trilhos de 30,833 por outros do mesmo tipo, porém em melhor estado, foram:

M Ê S	D E S P E S A S		
	<i>Pessoal</i>	<i>Material</i>	TOTAL
Agosto - - - - -	1:947\$200	—	1:947\$200
Setembro - - - - -	2:076\$000	14\$617	2:090\$617
Outubro - - - - -	2:174\$400	74\$424	2:248\$824
Novembro - - - - -	1:869\$600	42\$840	1:912\$440
Dezembro - - - - -	2:176\$400	—	2:176\$400
TOTAL (2) -	10:243\$600	131\$881	10:375\$481

O custo dessa substituição importou em 1\$179 por metro linear.

Na 12.^a Residência, além da substituição de trilhos do tipo 17,500 p. m. c. por outros do mesmo tipo, retirados da linha telegráfica e em melhor estado, foram feitas mais as seguintes substituições, resultantes da retirada de trilhos do tipo 25,000 Kgs. p. m. c. do Ramal

(1) — *Não estão incluídos os preços dos trilhos e acessórios que foram pagos por conta de Capital).*

(2) — *Não estão incluídos os preços dos trilhos e acessórios.*

de Cláudio, para emprêgo na Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, de maior intensidade de tráfego:

em Julho:

No Km. 288 da Linha de Sítio a B. do Paraopeba foram empregados 17 trilhos do tipo 25 Kgs. por m. c. e retirados 18 trilhos do tipo 17,500 p. m. c. para emprêgo no Ramal de Cláudio; a substituição foi em cêrca de 170 metros lineares;

em Setembro:

No Km. 300 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram empregados 6 trilhos do tipo 22,000 p. m. c. e retirados 7 trilhos do tipo 17Kgs.,500 p. m. c. Substituição em cêrca de 60 metros lineares;

em Outubro:

No Km. 287 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 9 trilhos, do tipo 25 Kgs. p. m. c., tambem retirados do Ramal de Cláudio.

No Km. 289 foram colocados 6 trilhos, do tipo 25 Kgs. p. m. c., da mesma procedência; extensão da substituição: 150 metros lineares;

em Novembro:

No Km. 239 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 28 trilhos do tipo 25 Kgs. p. m. c. trocados no Ramal de Cláudio; extensão: 280 metros lineares;

em Dezembro:

No Km. 341 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba foram colocados 50 trilhos do tipo 25 Kgs. p. m. c., retirados do Ramal de Cláudio, onde foram substituidos por trilhos de 17,500 Kgs.; extensão da substituição — 500 metros lineares.

Em resumo:

Na Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, que apresenta maior intensidade de tráfego, foram substituidos

os trilhos do tipo 17,500 Kgs. p. m. c. por trilhos de 25 Kgs. p. m. c., numa extensão de 1.160 metros lineares.

Como é do conhecimento dessa Diretoria, a substituição de trilhos em diversos trechos das linhas da Rêde Mineira de Viação continua constituindo um dos maiores senão o maior dos serviços de aparelhamento reclamados pela Estrada, para que possa a mesma cumprir suas finalidades e atender ao constante aumento da intensidade de seu tráfego. Êste Departamento já teve oportunidade de organizar um programa para êsse aparelhamento.

G) — SERVIÇOS DIVERSOS, A' CONTA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS.

1 --- *Reforma do empedramento entre as estações de Alto da Serra e Angra dos Reis, e trabalhos completos de revisão da linha.*

Tiveram prosseguimento os iniciados em 1938, da revisão da linha entre Alto da Serra e Angra dos Reis.

Todo o antigo lastro tem sido extraído, e tem sido feita a colocação de novo lastro de pedra britada, com as dimensões usuais, ao mesmo tempo que se procede à revisão da pregação, aproximação dos dormentes para o emprêgo de 1.860 dormentes por quilômetro, construção de banquetas, etc. A revisão foi iniciada em 1938 na estação de Alto da Serra e em 1939 teve lugar numa extensão de 5.500 metros lineares, nos Kms. 37, 36, 35, 28, 27 e 26.

Em Novembro de 1940 foi iniciada a instalação de um britador, na Pedreira do Km. 55, para ser intensificado êsse serviço, tendo sido efetuada a despesa de 3:420\$000 com o pessoal empregado na instalação dêsse britador.

A revisão da linha foi realizada nos seguintes trechos:

Do Km. 0+740 ao Km. 1+130	—	390 metros
Do Km. 2+850 ao Km. 2+910	—	60 metros
Do Km. 3+000 ao Km. 3+150	—	150 metros
Do Km. 3+740 ao Km. 4+150	—	410 metros
Do Km. 5+800 ao Km. 5+900	—	100 metros
Do Km. 6+000 ao Km. 6+050	—	50 metros
Do Km. 7+880 ao Km. 8+100	—	220 metros
Do Km. 9+325 ao Km. 9+650	—	325 metros
Do Km. 9+995 ao Km. 10+000	—	5 metros
Do Km. 10+000 ao Km. 10+750	—	750 metros
Do Km. 10+750 ao Km. 10+800	—	50 metros
Do Km. 10+800 ao Km. 10+870	—	70 metros
Do Km. 10+900 ao Km. 11+000	—	100 metros
Do Km. 11+100 ao Km. 11+200	—	100 metros
Do Km. 11+200 ao Km. 11+330	—	130 metros
Do Km. 11+350 ao Km. 11+550	—	200 metros
Do Km. 11+600 ao Km. 11+800	—	200 metros
Do Km. 12+000 ao Km. 13+660	—	1.660 metros
Do Km. 17+350 ao Km. 17+400	—	50 metros
Do Km. 19+600 ao Km. 20+130	—	530 metros
Do Km. 20+650 ao Km. 20+800	—	150 metros
Do Km. 21+550 ao Km. 21+600	—	50 metros
Do Km. 22+150 ao Km. 22+180	—	30 metros
Do Km. 23+310 ao Km. 23+700	—	390 metros
Do Km. 23+750 ao Km. 24+150	—	400 metros
Do Km. 24+150 ao Km. 24+250	—	100 metros
Do Km. 24+250 ao Km. 24+350	—	100 metros
Do Km. 24+350 ao Km. 24+560	—	210 metros
Do Km. 24+560 ao Km. 24+900	—	340 metros
Do Km. 24+950 ao Km. 26+000	—	1.050 metros
Do Km. 26+000 ao Km. 26+080	—	80 metros

Do Km. 26+080 ao Km. 26+170 —	90 metros
Do Km. 26+170 ao Km. 26+400 —	230 metros
Do Km. 26+400 ao Km. 26+420 —	20 metros
Do Km. 26+620 ao Km. 26+730 —	110 metros
Do Km. 26+800 ao Km. 26+900 —	100 metros
Do Km. 27+350 ao Km. 37+260 —	9.910 metros

A revisão da linha foi, portanto, realizada numa extensão de 18.370 metros lineares. Até 31 de Dezembro de 1940 a revisão da linha entre Alto da Serra e Angra dos Reis tinha sido feita na seguinte extensão:

1938 - - - - -	1.407 metros lineares
1939 - - - - -	5.500 metros lineares
1940 - - - - -	18.370 metros lineares

TOTAL - - - - 25.277

Está, pois, faltando a reforma numa extensão de 11.983 metros para a conclusão dêsse serviço no trecho mencionado. E' interessante registrar aqui as despesas realizadas com essa reforma de empedramento, e que foram as seguintes:

Pessoal - - - - -	75:917\$200
Material - - - - -	84:822\$818
TOTAL - - - - -	160:740\$018

. Não estão incluídas nas importâncias acima indicadas as que são relativas ao transporte da pedra britada, instalações de serviços, etc.

Exclusive as despesas de transporte, a reforma em aprêço custou cêrca de 8\$750 por metro linear de serviço concluído, com um emprêgo de 0m3.,245 de pedra britada por metro linear de revisão. Na linha de Angra dos

Reis a Monte Carmelo houve ainda reforma do lastramento, numa extensão de 1.350 metros lineares e com o emprêgo de um volume de 1.250 m³., nos Kms. 717 — 700 e 699.

2 — *Reforma de empedramento, em outras linhas e ramais.*

Na Linha de Cruzeiro a Tuiuti o lastramento feito há mais de dez anos foi reformado nos seguintes trechos:

	<i>Metros lineares</i>
Do Km. 107,500 ao Km. 107,590 - - -	90
Do Km. 107,590 ao Km. 107,860 - - -	270
Do Km. 107,860 ao Km. 107,920 - - -	60
Do Km. 107,920 ao Km. 108,000 - - -	80
Do Km. 108,470 ao Km. 108,560 - -	90
Do Km. 108,560 ao Km. 108,710 - - -	150
Do Km. 109,000 ao Km. 109,110 - - -	110
Do Km. 109,110 ao Km. 109,170 - - -	60
Do Km. 109,170 ao Km. 109,250 - - -	80
Do Km. 109,745 ao Km. 109,825 - - -	80
Do Km. 109,825 ao Km. 109,860 - - -	35
No Km. 151 - - - - -	220
No Km. 153 - - - - -	75
No Km. 156 - - - - -	170
No Km. 157 - - - - -	60
	<hr/>
TOTAL - - - - -	1.630

No Ramal de Campanha, a reforma teve lugar nos Kms. 1 — 3 — 4 — 14 — 16 — 18 — 22 — 30 — 42 — 61 — 67 — 85, numa extensão de cerca de 700

metros; no Ramal de Lavras, nos Kms. 53 — 70 — 71 — 72, em extensão de cêrca de 250 metros.

Foi empregado o volume de 1.416m³. de pedra britada nessa reforma de empedramento na 9.^a Residência.

Na Linha de Cruzeiro a Tuiutí houve tambem reforma de lastramento, numa extensão de 1.808 metros lineares, e com o emprêgo de 312 metros cúbicos de pedra britada, nos Kms. 12 — 13 — 33 — 50 — 52 — 64 — 65 — 80.

Na Linha de Soledade a Barra do Piraí houve reforma numa extensão de 820 metros lineares nos Kms. 5 — 19 — 26 — 54 — 68 e na Linha Sapucaí, numa extensão de 250 metros, no Km. 48, com o emprêgo, ao todo, de 545 metros cúbicos de pedra britada.

No Ramal de Uberaba houve reforma do lastramento numa extensão de 4.280 metros lineares, nos Kms. 788 — 789 — 791 — 792 — 828 — 829 — 836 — 837 — 849 — 850 — 851 — 871 — 881 — 888 — 907 — 908 — 909 — 913 — 914 — 918 — 1.002 — 1.004 — 1.009 — 1.013 — 1.018 — 1.019 e 1.022.

3 — *Construção das linhas do novo pátêo de Caxambú.*

Foram lançadas, tendo sido lastradas com pedra britada, as novas linhas do pátêo da Estação de Caxambú, segundo o projeto da Ajudância Técnica.

4 — Ficou instalada em Janeiro a linha de adução da caixa metálica, com a capacidade para 30.000 litros, que havia sido colocada em 1939 no pátêo da Estação de Azurita. A despesa registada em 1940 attingiu a 18:581\$175, sendo:

18:161\$399 — material

419\$776 — pessoal

18:581\$175

18:581\$175

5 — De acôrdo com o tipo adotado, foi construido, em Dôres do Indaiá, um embarcadouro para suínos.

6 — *Instalação de uma caixa d'água, metálica, no pátio do Escritório da 1.^a Residência, em Barra Mansa.*

O abastecimento é feito por elevação mecânica, tendo sido instalada uma bomba elétrica.

7 — Ficou concluida a variante do Km. 172 da Linha de Sítio a Barra do Paraopeba, com a terminação do aterro, instalação e lastramento da via permanente.

8 — A balança para pesar carros, no pátio de Campolide, cuja instalação havia sido iniciada em 1939, ficou terminada.

II — SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA E AUXÍLIOS A OUTROS DEPARTAMENTOS

A) — *Conservação extraordinária de edifícios, pátios de estações, etc.*

Os principais serviços realizados foram os seguintes, sendo alguns em auxílio ao Departamento de Transportes:

1 — Reparação da Estação de Getulândia.

2 — Limpeza geral do Escritório da 1.^a Residência.

3 — Reparação da Estação de Jussaral.

4 — Reparação da Estação de Rio Claro.

5 — Reparação da Estação de Capivarí.

- 6 — Reparação de valas das Oficinas de Locomotivas Elétricas, em Barra Mansa.
- 7 — Construção de uma base, em alvenaria, para instalação de uma balança no Armazem Regional de Barra Mansa.
- 8 — Transferência dos ranchos da Turma do Km. 734 para o Km. 689.
- 9 — Reparação da Estação de Santa Izabel.
- 10 — Reparação da Estação de Pacáu.
- 11 — A Estação de S. Lourenço foi inteiramente reparada.
- 12 — Reparação das casas da 202.^a Turma (Ramal de Paraisópolis).
- 13 — Auxílio ao Departamento de Transportes na adaptação do edifício das Oficinas de Bom Despacho, para o 4.^o Destacamento.
- 14 — Reparos e limpeza na Estação de Santo Antônio do Monte, inclusive na casa do Agente.
- 15 — Levantamento da plataforma, reparações e limpeza da Estação de Carlos Prates.
- 16 — Serviços de conservação dos edifícios dos Escritórios em Belo Horizonte.

B) — *Auxílios a outros Departamentos*

Entre os principais serviços de auxílio ao Departamento de Transportes, poderão ser anotados os seguintes:

- 1 — Trabalhos de reparação de ferramentas, confecção de novas ferramentas, etc., nas Oficinas de Ferraria das Residências: 1.^a, 3.^a, 6.^a, 8.^a, 11.^a, 14.^a, 15.^a e 16.^a.
- 2 — Trabalhos de carpintaria, em confecção de mesas e caixões de trolies, cabos de ferramentas, reparações de trolies, reparação e confecção de esquadrias

de portas e janelas, etc., nas Oficinas de Carpintaria das Residências 1.^a, 2.^a, 3.^a, 6.^a, 8.^a, 11.^a.

- 3 — Empregados do Departamento da Linha em substituição a empregados do Departamento de Transportes, em serviços de Conservação Ordinária das linhas, em todas as Residências.
- 4 — Vigilância das casas da Estrada, no Mórro dos Ingêses, em Cruzeiro.
- 5 — Auxílio ao Departamento de Transportes em serviços de Conservação ordinária das linhas na 16.^a, 15.^a, 14.^a, 13.^a, 12.^a, 11.^a, 10.^a, 9.^a, 8.^a, 7.^a, 4.^a, 3.^a, 2.^a e 1.^a Residências.
- 6 — Ronda à provisória do Km. 895 da Linha de Uberaba.
- 7 — Limpeza dos grupos de casas da 431.^a Turma e 433.^a Turma da Linha Azurita-Barra do Funchal.
- 8 — Reparações e limpeza da casa do Mestre de Linha da 46.^a Secção.
- 9 — Ronda ao pátio e oficinas da 15.^a Residência.
- 10 — Limpeza da casa do guarda-chaves de Dôres do Indaiá.
- 11 — Conservação de caixas d'água na 15.^a Residência.
- 12 — Reparação da casa de telegrafista, em Divinópolis, e Agente de Cardosos.
- 13 — Reparação de casas das 214.^a, 341.^a, 347.^a, 348.^a, 350.^a, 356.^a Turmas.
- 14 — Auxílio ao Departamento de Transportes na reconstrução de linhas telegráficas, na 13.^a Residência.
- 15 — Auxílio ao Departamento da Locomoção, na montagem de batelões em Barra do Paraopeba e de

peçoal na construção do novo galpão das Oficinas de Lavras.

- 16 — Pintura da ponte sôbre os Rios Piraí e Paraíba, na 6.^a Residência.
- 17 — Limpeza nas casas das Turmas 5.^a, 6.^a e 7.^a.
- 18 — Reparações de valas do 1.^o Depósito.
- 19 — Carga e descarga de carvão, na Estação de Angra dos Reis.

C) — *Conservação extraordinária das linhas e de obras darte — Serviços diversos.*

- 1 — Devido às copiosas chuvas do fim de 1939, o aterro do Km. 232 da Linha de Soledade a Sapucaí, no dia 29 de Dezembro, rodou em grande extensão. Em janeiro de 1940 foram iniciados e concluídos pela 8.^a Residência, com turmas dêste Departamento, os trabalhos da construção de uma variante, para permitir o restabelecimento do tráfego nesse trecho. A variante ficou com a extensão de cêrca de 300 metros. As despêsas importaram em 31:278\$806.
- 2 — Em fins de Dezembro de 1940, ruiu o pontilhão do Km. 424 da Linha de Angra dos Reis a M. Carmelo. Foi providenciada a construção de uma obra provisória, em madeira, que ficou concluída no dia 3 de Janeiro de 1941.
- 3 — A Linha de Sítio a Barra do Paraopeba sofreu os efeitos de inundações verificadas em Dezembro, nos Kms. 41, 48, 49, 50, 51, 53, 58, 61, 64, 77, 78, 80, 83, 84, 87.
- 4 — Em Janeiro de 1940 correram os aterros dos Kms. 699, 700 e 701, entre Tigre e Uruburetama; pelas turmas dos Departamentos da Linha e de Trans-

portes foi providenciado o imediato restabelecimento da linha, tendo sido, durante o ano, construídas as obras necessárias para a proteção da linha nesses pontos.

- 5 — Entre os Kms. 249 e 268 da Linha de Soledade a Sapucaí, em Fevereiro, houve interrupção da linha, entre os dias 9 e 14 de Fevereiro, devido fortíssimas chuvas que produziram queda de barreiras e inundação no Km. 267; o boeiro aberto do Km. 267, que ficou danificado, foi reparado durante o ano de 1940, tendo sido levantado o muro de arri-mo da bôca de jusante dêsse boeiro. Na Linha de Soledade a Sapucaí caíram barreiras também nos Kms. 67, 64, 94, 90 e 206 e no Ramal de Delfim Moreira, nos Kms. 19, 21, 22 e 25.
- 6 — As turmas do Departamento da Linha providenciaram a remoção de barreiras que caíram no Km. 472 e em outros pontos da Serra de Candeias, em Dezembro, na Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo.
- 7 — Devido às grandes chuvas do princípio do ano, o pontilhão do Km. 730, próximo às chaves da estação de Itamaratí, no dia 24 de Janeiro, ficou com o encontro do lado de Pratinha inteiramente suspenso, tendo sido carregada pelas águas a sua fundação. Pelas turmas do Departamento da Linha foi providenciada a reparação urgente, para o restabelecimento da linha. Foi reconstruída a fundação, tendo sido feito um enrocamento de pedras arrumadas, para proteção dessa obra.
- 8 — Foram reparados e capeados com dormentes metálicos velhos os boeiros abertos dos quilômetros 125+050; 125+150; 125+210 — na Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo, na 1.^a Residência.

- 9 — Reconstrução do boeiro do Km. 8+900, na 1.^a Residência, do Km. 489+050 (3.^a Residência) na Linha de Angra dos Reis-Monte Carmelo.
- 10 — Instalação de protetores de agulhas, nas chaves de Falcão.
- 11 — Enrocamento para proteção dos encontros do pontilhão do Km. 317+270 (2.^a Residência); da ponte sobre o Rio Jacaré (3.^a Residência), no Km. 442+850; do aterro do Km. 747+000; do pontilhão do Km. 701+000 da Linha de Angra dos Reis a Monte Carmelo; bem como outros para proteção do aterro dos Kms. 59, 62 e 82 da Linha Cruzeiro-Tuiutí.
- 12 — Calçamento, em alvenaria de pedra sêca, a montante e a jusante do boeiro do Km. 734 (4.^a Residência).
- 13 — Reparação do boeiro dos Kms. 197+130; 203+940; 206+940, da Linha de Soledade a Barra do Pirai.
- 14 — Reconstrução dos boeiros simples capeados dos Kms. 21+900 e 20+100 da Linha de Barra do Pirai.
- 15 — Reparação dos boeiros dos Kms. 82+340, da Linha Sapucaí e 24+800 e 16 do Ramal de Delfim Moreira.
- 16 — Reparação do mata-burro do Km. 83+800 da Linha Sapucaí.
- 17 — Alargamento e rampamento de cortes em trechos da Linha de Cruzeiro a Tuiutí, na 9.^a Residência.
- 18 — Para saneamento das imediações da Estação de Barra do Paraopeba, foram realizados, por uma Turma Extraordinária dêste Departamento, diversos serviços, tais como roçada de uma grande área, entre os Kms. 595 e 602, abertura de esgotos, etc.
- 19 — Foi inteiramente reconstruída a valeta em alvenaria de pedra, ao longo das linhas no Km. 898,

entre as estações de Carlos Prates e Belo Horizonte, tendo sido feita com êsse serviço a despesa de 6:079\$074.

- 20 — Entre as estações de Melo Viana e Barra do Funchal foram executados serviços de rampamento dos cortes e abertura de valêtas.
- 21 — O antigo prédio que servia de moradia do Eng.^o da 1.^a Residência e Agente de Barra Mansa foi demolido, em Agosto, pois ameaçava ruir; os serviços de demolição importaram em 4:088\$027.
- 22 — Foram realizadas reparações na obra provisória do Km. 212+744 da Linha de Barra do Pirai.
- 23 — Em Março ficou concluída a reparação iniciada em Fevereiro pela Turma de Pontes, da Ponte metálica do Km. 47 da Linha de Cruzeiro a Tuiuti; essa reparação importou no total de 12:824\$674.
- 24 — Pela Turma de Pontes foram desmontados galpões de 60,0 x 10,0, para aproveitamento dos materiais na construção do novo Depósito de Divinópolis.
- 25 — A ponte do Km. 625 da Linha de Garças a Belo Horizonte foi aumentada, na parte do apoio que anteriormente se verificava apenas na extensão de 0,20.
- 26 — O girador de Itaúna foi reparado pela Turma de Pontes.
- 27 — A Turma de Pontes prestou auxílio ao Departamento da Locomoção, na reparação, em Ribeirão Vermelho, dos batelões da Navegação do Rio Grande.

III — SERVIÇOS A' CONTA DE CAPITAL

A) — CONSTRUÇÃO DE PATROCÍNIO A OUIDOR.

1 — *Administração*

Os serviços estiveram a cargo do Eng.^o Misael Bueno

da Fonseca que, desde 1938, se encontra na Chefia dessa Construção.

A administração geral manteve os trabalhos em ordem, desdobrados em fiscalização, orientação técnica, escrituração, projetos e orçamentos, e demais serviços de escritório.

A despêsa com a administração expressa-se pela importância de 120:202\$778, exclusive a despêsa relativa ao pessoal da Chefia do Departamento e Ajudância Técnica.

No Escritório de Monte Carmelo foram organizados 60 projetos e orçamentos, no valôr de 756:449\$100, e feitos, entre outros, os seguintes serviços de expediente:

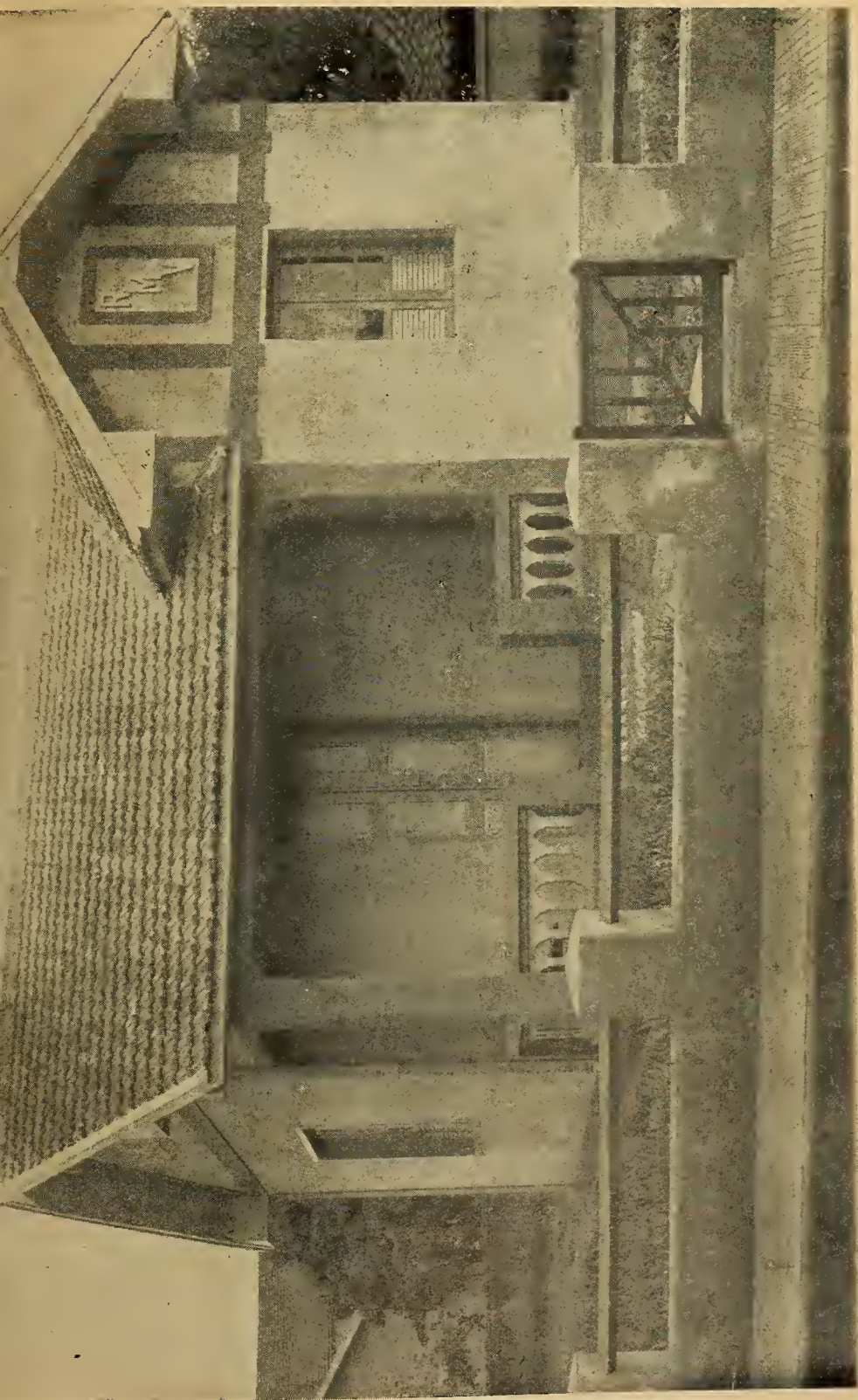
Processos entrados e informados - - - - -	114
Ofícios expedidos - - - - -	354
Telegramas expedidos - - - - -	160
Balancetes organizados - - - - -	4
Faturas de materiais processadas - - - - -	75
Faturas de materiais empregados extraídas - - -	95

2 — *Pessoal*

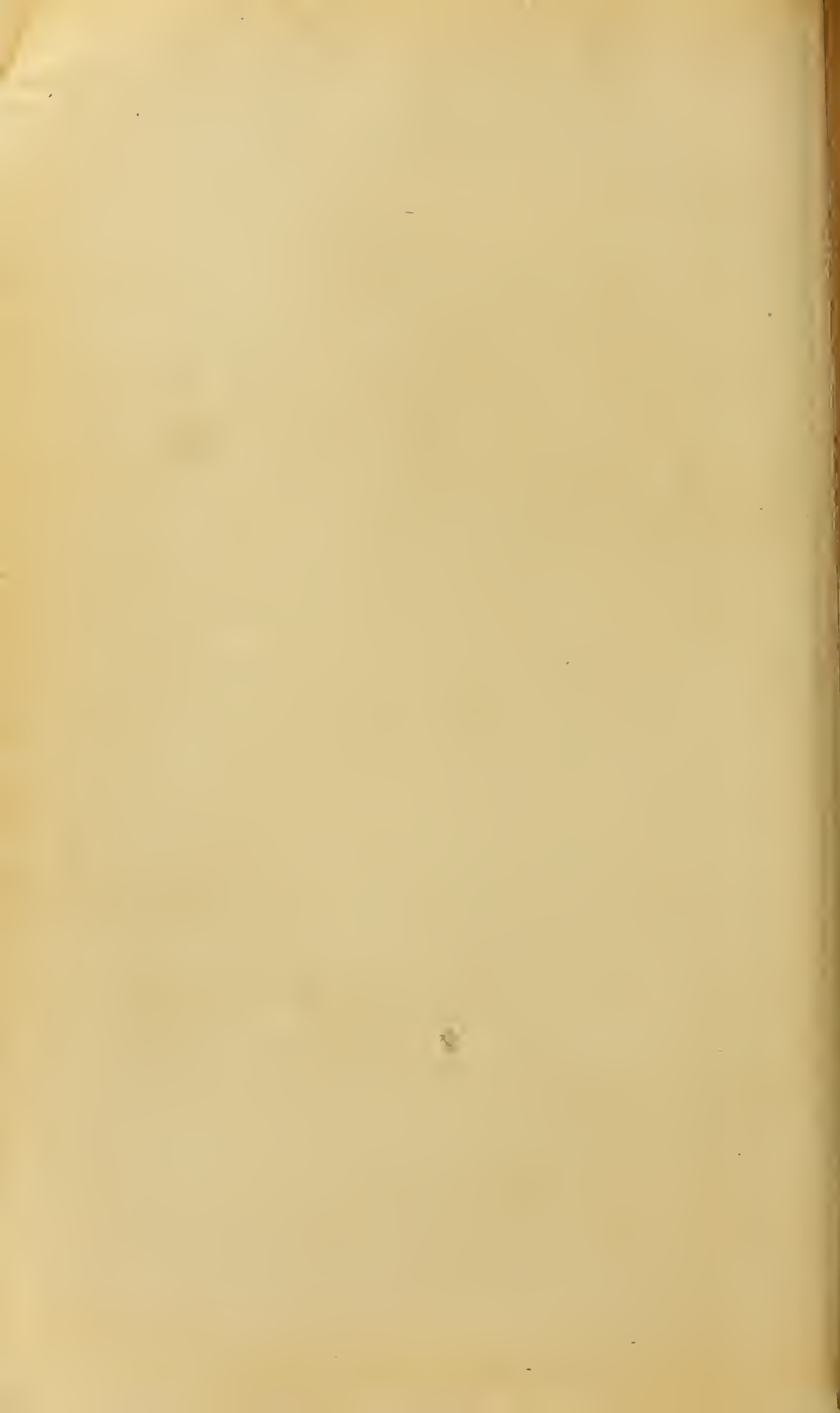
Em Janeiro de 1940 o número de serventuários da Construção era de 207, passando a 197 no fim do ano, com a seguinte distribuição:

Escritório em Monte Carmelo, inclusive Chefia e um contínuo - - - - -	5
Ponte sôbre o Rio Paranaíba (fiscalização) - - - -	3
Escritório do Departamento da Linha, em Belo Horizonte - - - - -	5
Diversos serviços da Construção - - - - -	184
	<hr/>
	197

De acôrdo com as leis em vigôr, todos os empregados da Construção gozaram as férias relativas ao ano de 1939,



Escritório da 5.^a Residência, em Monte Carmelo



segundo a escala organizada; a despêsa total com a concessão de férias elevou-se a 19:201\$400, com um total de 2.255 dias; a despêsa com a concessão de folgas atingiu a 90:185\$700; com a concessão de licenças remuneradas dispendeu-se a importância de 3:277\$800.

3 — *Materiais*

O *stock* de materiais em 31-12-1940 era representado pela importância de 341:280\$957, conforme se verifica do anexo ao balancête de Dezembro, remetido à Contabilidade.

4 — *Estudos e locação*

Foi feita a locação, com nivelamento e secções transversais, da estaca 8.380 à 9.120, numa extensão de 14.800 metros. A despêsa apurada elevou-se a 2:485\$000.

5 — *Instalação de acampamentos*

A despêsa total, referente ao exercício de 1940, elevou-se a 7:661\$696, com os serviços de instalação de acampamentos, realizados no trecho do Estado de Goiás.

6 — *Terraplenagem*

Os serviços de terraplenagem são representados pelas excavações de cortes, no trecho construído pela antiga Cia. E. F. Goiás, entre as estacas 8.195+10 a 8.640 e de 8.806+14 a 9.115, e no trecho entre as estacas 8.640 a 8.806+14, sendo êste último trecho correspondente à "Variante do Km. 1.074". Foi logo reconhecida a superioridade do traçado dessa variante, entre as estacas 8.640 e 8.806+14 — 8.933+4,60, sôbre o defeituoso traçado da antiga Cia. Estrada de Ferro Goiás.

A linha estudada pela Goiás, a partir da estaca 8.640 desenvolve-se pelo lado direito do espigão, em curvas sucessivas e pesadas rampas, até a estaca 8.830, atingindo

a cota 802,712. A variante, lançada pelo lado esquerdo do espigão, atravessou o seu ponto alto na estaca 8.725, na cota 777,100. O encurtamento de 2.530,60 não foi o ponto único da preferência da variante; militaram a favor dessa linha as demais condições técnicas favoráveis.

A construção dessa variante foi aprovada pelo Decreto n. 6.913, de 1.º de Março de 1941, e os principais serviços realizados foram:

— Variante entre as estacas 8640 e 8806+14.

Trabalhos preparatórios:

Roçado em capoeira, metro quadrado - - - -	8.600,00
Roçado em capoeirão, metro quadrado - - -	19.900,00
Destocamento, metro quadrado - - - - -	800,00

Terraplenagem:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	5.397,532
Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	5.978,710
Excavação em pedra solta, metro cúbico - -	1.723,218
Excavação em rocha branda, metro cúbico	340,000
Transporte médio a 118 metros, metro cúbico - - - - -	12.036,160
Valêtas (excavação em terra, m. linear) -	1.993,000
Trecho entre 8.195+10 a 8.640 e de 8.806+14 a 9.115:	

Trabalhos preparatórios:

Roçado em capoeira, metro quadrado - - -	83.840,00
Roçado em capoeirão, metro quadrado - -	23.960,00
Destocamento, metro quadrado - - - - -	4.708,00

Terraplenagem:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	6.876,142
Excavação em moledo, metro cúbico - - -	7.218,376
Excavação em pedra solta, metro cúbico	2.892,182
Excavação em rocha branda, metro cúbico	415,222
Transporte médio a 155 metros, metro cúbico - - - - -	6.113,392

Valêtas:

Excavação em terra, metro linear - - - -	9.462,000
Excavação em moledo, metro linear - - -	1.569,000
Excavação em pedra solta, metro linear -	175,000

A despêsa com os trabalhos de terraplenagem acima descritos elevou-se a 135:456\$430, sendo que as dotações de orçamento, para os referidos trabalhos, são de 135:599\$400.

Os trabalhos da variante (terraplenagem) ficaram quase concluídos em 1940.

Os resultados obtidos com as despêsas feitas com êsse serviço foram satisfatórios, não só pelo fato de ter sido o orçamento da Variante organizado com a Tabela de Preços, que não atende atualmente aos preços dos materiais e aos da mão de obra, como também por terem sido os trabalhos de terraplenagem realizados em perfil de reduzido volume, para uma extensão relativamente grande, obrigando, assim, a um contínuo deslocamento de turmas.

7 — *Conservação ordinária da via permanente*

Retardado o prosseguimento do assentamento de trilhos, além da ponte sôbre o Rio Paranaíba, forçoso se tornou o serviço de conservação ordinária da via permanente, no trecho de Monte Carmelo até a ponte citada.

A quéda de barreiras e o arreamento de barreiras, no periodo das chuvas, obrigaram o deslocamento das turmas do trabalho de conserva propriamente dita para o de desobstrução do leito.

Foram substituídos 6.827 dormentes no trecho entre os Kms. 995 e 1035.

A despêsa com a conservação ordinária da via permanente elevou-se a 109:506\$411, sendo de 1:766\$232 a média do quilômetro conservado.

8 — *Assentamento da via permanente*

A ponta dos trilhos continúa estacionada no quilômetro 1055+900, na ponte sôbre o Rio Paranaíba, aguardando o avançamento a conclusão da construção dessa obra.

Foi registada a despêsa de 5:156\$764, relativa a 9 aparelhos de mudança de via, que foram instalados nos exercícios anteriores, sendo 2 em S. Felix, 3 no triângulo do Km. 1034, 2 em Grupiára e 2 em Douradoquára.

9 — *Obras d'arte*

a) — Boeiros abertos

1 — Ficou concluído um boeiro aberto, no Km. 1052+071, tendo sido registada uma despêsa de 1.176\$180 contra o orçamento de 1:261\$500

Trabalhos realizados:

Alvenaria 3 b. de lajões, com arg. n. 6, metro cúbico - - - - -	4,124
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. quad.	12,14

2 — No Km. 1054+069 foi iniciado e ficou concluído um boeiro aberto, com a despêsa de 746\$420 para o orçamento de 907\$900.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	10,647
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	4,914
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	2,916
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,89

3 — No Km. 1054+673, foi construído um boeiro aberto, com a despêsa de 720\$400, para o orçamento de 907\$900, tendo sido feitos os seguintes serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	10,647
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	4,914
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	2,916
Reiuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,89

4 — No Km. 1055+206, ficou concluído um boeiro aberto. Despesa 1:125\$410, para o orçamento de
1:223\$200. Trabalhos executados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	15,005
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	3,866
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	10,74

5 — Boeiro aberto, no Km. 1055+106. Despesa:
683\$400; orçamento, 1:252\$600. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	15,005
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,164
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	11,30

6 — Boeiro aberto no Km. 1045+261. Despesa:
776\$420; orçamento: 1:238\$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - -	6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,318
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,158
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	10,36

7 — Boeiro aberto no Km. 1044+996. Despesa
893\$910; orçamento, 1:236\$100. Serviços realizados:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	14,450
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,669
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	4,204
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	12,56

8 — Boeiro aberto, no Km. 1046+037,5. Despesa —
691\$410; orçamento — 1:238\$500. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	6,318
Excavação em pedra solta, metro cúbico - - -	6,318
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	6,318

Alvenaria 3b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,158
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,36

9 — Boeiro aberto, no Km. 1048+103. Despêsa —
 700\$900; orçamento — 1:136\$200. Foram realiza-
 dos os seguintes trabalhos:

Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - - 12,636
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 3,161
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 9,04

10 — Boeiro aberto no Km. 1045+753. Despêsa —
 508\$720; orçamento — 640\$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 7,290
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 4,050
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 1,664
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 4,16

11 — Boeiro aberto no Km. 1047+4,10. Despêsa —
 510\$920; orçamento — 1:207\$700. Foram realiza-
 dos os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 12,636
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,068
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,86

12 — Boeiro aberto no Km. 1044+629. Despêsa —
 621\$320; orçamento — 1:238\$500. Serviços:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 6,318
 Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - 6,318
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,152
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - - 10,36

13 — Boeiro aberto, Km. 993+335. Despêsa, 484\$375;
 orçamento 685\$600. Foram realizados os seguin-
 tes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - 8,910

Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 5,198
 Concreto n. 4 (1 x 3 x 5) metro cúbico - - - 1,554
 14 — Boeiro aberto, Km. 1045+058. Despêsa, 999\$000:
 orçamento 1:238\$500. Foram realizados os se-
 guintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - - 6,318
 Excavação em pedra solta, metro cúbico - - - 6,318
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 6,318
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 4,152
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,36

b) — Boeiros simples capeados

1 — B.S.C. de 0,60 x 0,90 na estaca 8709. A despêsa
 apurada elevou-se a 1:825\$360, sendo o orçamen-
 to de 2:407\$400. Nessa obra, que está situada na
 Variante do Km. 1074, foram realizados os seguin-
 tes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - 16,615
 Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c. 19,344
 Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. 11.016
 Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg. m. c. - - - 2,880
 Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 0,324
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - 10,06

2 — B.S.C. de 0,50 x 0,70 na estaca 8728. O orçamen-
 to aprovado é de 1:300\$700, tendo a despêsa se ele-
 vado a 1:307\$350. Nessa obra que está situada no
 trecho da Variante, foram realizados os seguintes
 trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - - 9,592
 Alvenaria 4 b, ordinária, sem arg., m. c. - - 10,325
 Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. 4,970
 Alvenaria 3 g, de lajões, com arg. n. 6, m. c. 0,270
 Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - - 7,44

3 — B.S.C. de 0,50 x 0,70. Estaca 8659. Despêsa —
 1:518\$910; orçamento — 1:200\$500. Nessa obra,

que está situada no trecho da Variante, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	8,814
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	9,602
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - -	4,375
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg., m. c. - -	1,525
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	0,270
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	7,44

4 — B.S.C. de 0,60 x 0,90, na estaca 8687. Despêsa 2:872\$460. Orçamento, 1:995\$700. Nessa obra, que está situada no trecho da Variante, foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	13,200
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	15,504
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c.	9,936
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg., m. c. - -	2,580
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg., m. c. - -	0,270
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - - -	10,06

5 — B. S. C. de 0,80 x 1,20, na estaca 8765+10. A despêsa apurada elevou-se a 5:834\$370, sendo que o orçamento é de 4:847\$700. A má natureza do terreno obrigou o escoramento da fundação, sendo necessario o emprêgo de bomba para o esgotamento. Trabalhos realizados:

Excavação em terra, metro cúbico - - - - -	89,910
Esgotamento 1m,10 abaixo do nível d'água, metro cúbico - - - - -	53,328
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - -	49,944
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg., m. c. - -	33,138
Alvenaria 3 g, de lajões, sem arg. m. c. - -	5,292
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	0,396
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	14,49
Escoramento de madeira roliça e pranchões, metro quadrado - - - - -	60,60

c) — Reparações de boeiros construídos pela antiga Cia. E. F. Goiás

Foram reparados os boeiros situados nas estacas 9054+ 14 — 8990 — 8964+3,50 — 8917 e 8913+19, construídos pela antiga Cia. E. F. Goiás, durante a construção. A despesa elevou-se a 615\$300, para um orçamento de 1:320\$100.

d) Pontilhão sobre o Córrego da Lagôa

O pontilhão sobre o Córrego da Lagôa fica situado no Km. 1076; é uma obra com 7,00 de vão livre e com 8,30 de altura, entre o “grade” e o nível d’água. Em Dezembro a obra em apreço já estava em fase de acabamento. O 1.º encontro ficou respaldado na cota 729,000 (“grade”) ficando sua conclusão dependendo do coroamento. O 2.º encontro atingiu a cota 728,050, faltando 0,95 para o respaldo no “grade”. Os muros de arrimo, nos dois encontros, ficaram concluídos.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Pontilhão:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - -	130,204
Excavação em pedra solta, metro cúbico - -	129,389
Esgotamento 2,00 abaixo do nível d’água, metro cúbico - - - - - - - - - - - - - -	152,730
Levantamento vertical além de 1m,5 dos ma- teriais excavados, metro cúbico - - - -	116,280
Concreto n. 4 (1 x 3 x 5), sapata, m. c. - -	22,815
Alvenaria 4 b, ordinária, com arg. n. 6, m. c.	267,688
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	266,263
Enchimento de vãos com pedra miúda n. 1 metro cúbico - - - - - - - - - - - - - -	91,087
Concreto n. 3 (1x2x4), soleiras, m. c. - - -	2,077
Muros de arrimo:	
Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	111,440

Esgotamento 0,80 abaixo do nível d'água, metro cúbico - - - - -	52,080
Alvenaria n. 5, ordinária, sem arg., m. c. - -	267,534

A despêsa apurada elevou-se a 125:771\$698, sendo o orçamento aprovado de 110:291\$400. A necessidade de se dar maior profundidade à fundação prevista trouxe um regular acréscimo nos trabalhos de alvenaria.

e) — Passagens de nível em estradas públicas e para comunicação livre entre pastagens

Foram construídas as seguintes passagens de nível:

1 — No Km. 1049+219.

Despêsa 2:644\$890. Orçamento 2:297\$000.

2 — No Km. 1050+332.

Despêsa 1:834\$830. Orçamento 2:011\$100.

Trabalhos realizados:

Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	7,428
Concreto n. 4 (1x3x5), m. c. - - - - -	0,108
Rejuntamento n. 2 com arg. n. 4, m. q.	20,40
Trilho usado, tipo 22,340, para vigas, quilo	536,180
3 — No Km. 1018+600.	

Despêsa — 1:417\$275. Orçamento — 1:537\$100.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	60,500
Alvenaria ordinária, com arg. n. 7, m. c. - -	6,300
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	7,213
Concreto n.º 4 (1x3x5) m. c. - - - - -	0,108
Rejuntamento n. 2 com arg. n. 4, m. q. - -	17,71
Trilho tipo 22,340 para vigas, quilo - - - - -	536,160
4 — No Km. 996+950.	

Iniciada em Dezembro, não ficou concluída essa passagem de nível.

Despêsa apurada 924\$923. Trabalhos realizados:

Excavação em moledo, metro cúbico - - - - -	30,576
---	--------

Alvenaria ordinária, com arg. n.º 7, m. c. - -	6,300
Alvenaria 3 b, de lajões, com arg. n. 6, m. c.	3,607

f) — Ponte sôbre o Rio Paranaíba

Os principais serviços executados na construção da Ponte sôbre o Rio Paranaíba, durante o ano de 1940, foram os que abaixo passamos a descrever; êsses trabalhos estiveram sob a eficiente fiscalização do Eng.º Francisco Sanches.

Encontro de Minas — Ficou concluída a concretagem da estrutura da parte vasada, a qual será envolvida pelo aterro de acesso à ponte.

Pilar de Minas — Êste pilar teve, no princípio do exercício de 1940, sua concretagem interrompida na cota 559ms., 860, por diversos motivos; reiniciados e intensificados os serviços da construção dêsse pilar a partir de fins de Outubro, ficou concluída no dia 4 de Novembro.

Pilar central — Somente depois da baixa do rio, o que se verificou em Junho, puderam ser reiniciados os trabalhos dêste pilar. Providenciado o alargamento da fundação e cravados trinta e dois ferros de ancoragem de diâmetro de 5/8", a concretagem do pilar foi concluída.

Encontro de Goiás — Com exceção do massiço do corte, que teve preparadas as cavas para fundação, êste encontro teve sua concretagem terminada. O serviço foi executado de acôrdo com a modificação introduzida no projeto pelo próprio autor, em virtude de ter sido verificado, posteriormente à organização do projeto, que o sentido da rocha da fundação é descendente.

Provisória de Minas — Foram iniciados os serviços da treliça em "cantilever", com a montagem das fôrmas, colocação das ferragens e concretagem de todas as peças dos seis primeiros lances, respectivamente, dos lados dos pilares de Minas e central.

Provisória de Goiás — Com a conclusão do pilar central, pode também ser concluída a concretagem dessa provisória, serviço êste que esteve paralizado durante alguns meses.

Montantes — Foram preparadas e colocadas as fôrmas dos montantes M 25 a M 29 sôbre o encontro de Goiás e as dos montantes M 19 a M 21 sôbre o arco de Goiás.

Arco de Goiás — Teve concluídas as respectivas fôrmas.

Estrado — No lado de Minas, sôbre a parte vasada do encontro, foram preparadas as fôrmas das longarinas, transversinas e lages do estrado no trecho compreendido entre os montantes M 1 e M 2.

Ocorrência — O volume d'água do rio, já bastante aumentado com a cheia verificada no dia 21 de Dezembro de 1939, continuou crescendo, desde o mês de Janeiro, em virtude das contínuas e pesadas chuvas; no dia 15 de Março o nível das águas atingiu o máximo na cota 560 ms.,250, isto é, 0m,15 apenas abaixo da cheia máxima prevista no projeto e que está indicada na cota 560ms.,400. A cheia atingiu uma altura de 0m,85 acima da face inferior da primeira viga da provisória de Goiás, e como tivesse carregado grande quantidade de coivaras, delas fazendo parte enormes troncos de árvores (foi observado o arrastamento de uma tora com 16 ms,90 de comprimento e diâmetro de 0m,51), a provisória de Goiás sofreu violentos choques, deles resultando um desvio dos tubulões T-5 e T-6 e das vigas correspondentes V-1 *a* e *b*. No mês de Julho, foram os tubulões e a parte da provisória desviada repostos nas suas posições e reconstruídas aquelas vigas. Como a enchente tivesse levado o caminho de serviço construído do lado de Goiás e utilizado por meio de uma

ponte pensil, foi instalado nas margens do rio um cabo aéreo para a passagem de material e de pessoal.

10 — Edifícios

a) — Estação de Grupiára

Ficou concluída a construção da Estação de Grupiára. A despêsa apurada em 1940 atingiu a 10:160\$865, elevando-se a despêsa total a 56:249\$762, sendo o orçamento de 54:942\$800.

Foram realizados os seguintes trabalhos:

Alvenaria 7 c., de tijolo comum, com arg. n.	
12, metro cúbico - - - - -	4,880
Embôço com arg. n. 12 e rebôco com arg. n.	
9, metro quadrado - - - - -	49,80
Concreto n. 5, com 0,12 de espessura, revesti-	
do com chapa de arg. n. 4, m. q. - - - -	187,00
Rejuntamento n. 2, com arg. n. 4, m. q. - -	100,03
Tubo de ferro galv. de 1 1/2", para caixa de	
descarga, quilo - - - - -	1,70
Chuveiro de cobre assente - - - - -	1
Caixa de descarga assente - - - - -	1
Tubo de ferro galv. de 1", quilo - - - - -	108

b) — Casa de Mestre de Linha em Grupiára

A despêsa em 1940 elevou-se a 4:693\$010, importando em 41:333\$306 a despêsa total apurada. O orçamento inicialmente era de 41:154\$100, tendo sido posteriormente apresentado um orçamento suplementar de 3:342\$000, em vista da natureza do terreno ter obrigado um grande aumento nas fundações.

Foram realizados os trabalhos de instalações de água e sanitária.

c) — Casa de guarda-chaves em Grupiára.

Em 1940 foi registada a despêsa de 3:732\$042, sendo de 18:618\$003 a despesa total.

Ficaram concluídos os serviços de instalações d'água e sanitária.

- d) — Grupos de casas de turma nos quilômetros 1036, 1048 e 1054.

Ficaram concluídos.

No grupo de casas do Km. 1048 foi apurada, em 1940, a despêsa de 18:904\$646 de materiais empregados durante o exercício anterior; a despêsa total elevou-se a 40:904\$240 para o orçamento de 50:644\$500.

No grupo de casas do Km. 1054 foi apurada, em 1940, a despêsa de 23:146\$402, sendo de 41:818\$992 a despêsa total, para um orçamento de 50:644\$500. A despêsa de 23:146\$402 é, principalmente, de materiais empregados no exercício anterior.

Em 1940 foi realizado o seguinte trabalho:

Chapa n.º 4 de arg. n. 4, metro quadrado - - - 45,94

A despêsa total do grupo de casas do Km. 1036 atingiu a 36:861\$836.

- e) — Oficinas para ferraria e carpintaria da 5.ª Residência (Monte Carmelo).

Foi iniciado e concluído em 1940 o edifício, em Monte Carmelo, para oficinas da 5.ª Residência.

A despêsa apurada elevou-se a 15:881\$806, para um orçamento de 16:709\$100.

- f) — Escritório da 5.ª Residência, em Monte Carmelo.

Foi iniciado e concluído, no exercício de 1940, o edifício destinado ao Escritório da 5.ª Residência, em Monte Carmelo. A despêsa apurada com a construção desse edifício elevou-se a 18:929\$695, tendo sido de 19:035\$900 o orçamento.

- g) — Grupo de casas de turma no Km. 1076.

O acabamento definitivo do grupo em apreço ficou

dependendo apenas de pintura, caiação e assentamento de vidros, tendo sido feitos todos os demais trabalhos.

A despêsa apurada elevou-se a 25:856\$096, sendo o orçamento de 50:644\$500; a Construção tem ainda a es- criturar cêrca de 12:000\$000 de materiais empregados.

h) — Grupo de casas de turma do Km. 1070.

Em 31-12-1940 os edifícios do grupo do Km. 1070 estavam com as paredes respaldadas, achando-se pronto o engradamento de madeira para ser iniciada a cobertura.

A despêsa apurada elevou-se a 16:302\$468, sendo o orçamento de 50:644\$500.

i) — Grupo de casas de turma do Km. 1063.

O grupo do Km. 1063 foi apenas iniciado, em 1940, tendo sido feita a despêsa de 3:628\$071. O orçamento eleva-se a 50:644\$500.

j) — Serviços diversos em edifícios já concluidos.

Foram realizados trabalhos de instalação d'água no edifício da Estação de S. Felix; para a conclusão falta apenas a instalação de uma bomba para captação da água da cisterna existente.

Foi registada a despêsa de 525\$455 com materiais e nos trabalhos citados.

Com a construção da casa do Mestre de Linha de Monte Carmelo foi registada mais a despesa de 871\$406 com materiais empregados em exercício anterior; a despêsa elevou-se a 38:893\$832 para o orçamento de 45:375\$000.

Na casa do guarda-chaves, em S. Felix, foram realizados trabalhos de instalação de cisterna que importaram em 996\$822, incluídas despêsas de materiais empregados em exercícios anteriores; a despêsa elevou-se a 8:673\$360 para o orçamento de 9:945\$000.

Na Estação de Douradoquára foram realizados ser-

viços de instalação d'água, que importaram em 845\$300, ficando a despêsa total elevada para 54:942\$800, sendo o orçamento de 50:644\$500.

1) — Construção da Parada da "Chapada".

A Parada da "Chapada" destina-se a servir o povoado do mesmo nome, de onde dista cêrca de quatro quilômetros, estando situada em zona agrícola.

Fica situada entre as estações de S. Felix e Douradoquára, no Km. 1018+466.

A despêsa apurada ficou em 1:115\$688 para um orçamento de 1:606\$300, sendo a Parada constituída de uma pequena plataforma com uma coberta tendo 34 metros quadrados.

11 — *Caixas d'água*

a) — No exercício de 1940 foi concluída a instalação da caixa d'água do Km. 1029, tendo sido realizados os seguintes trabalhos:

Canalização de manilhas de barro com 0,07 de diâmetro interno, metro linear - - - - -	240,00
Canalização com tubo de f. g. de 2", m. l. - - -	4,00

A despesa total atingiu a 6:614\$351, sendo o orçamento de 7:113\$500.

b) — Ficou concluída a instalação da caixa do quilômetro 1049+192.

Foram realizados trabalhos de canalização com tubos de f. g. de 2", numa extensão de 240,00. A despêsa elevou-se a 14:172\$293, sendo o orçamento de 12:639\$800. O excesso sôbre o orçamento é justificado pela insuficiência da dotação orçamentária, motivada pelos preços da Tabela, que não correspondem aos preços atuais dos materiais de canalização e outros.

12 — *Linha telegráfica*

Em 1940 foi apurada a despêsa de 8.121\$650 na construção de linhas telegráficas, elevando-se, assim, o total para 141:791\$418.

Do Km. 1055+900, onde se achava em 1939, a linha telegráfica foi estendida até o Km. 1073+200, com o emprêgo, porém, de postes provisórios. Para ser tornado definitivo o trabalho realizado vão ser instalados postes de madeira com dimensões apropriadas. O serviço foi realizado provisoriamente, afim de possibilitar o assentamento de telefone no acampamento do Km. 1073, para facilidade das comunicações.

A distância para atingir Ouvidor e estabelecer a ligação de fios é de 7.500 metros; já está contratado o fornecimento dos postes para o estabelecimento dessa ligação.

13 — *Cercamento das linhas*

Foram construídas, durante o ano de 1940, 8.381 metros lineares de cêrca de arame farpado, para o fechamento das linhas, registando-se a despêsa de 15:391\$015.

14 — *Auxílio ao Departamento de Transportes*

Materiais fornecidos à 5. ^a Residência - - - -	412\$020
Pessoal (marcação e carregamento de dormentes) - - - - -	8:064\$900
Total - - - - -	8:476\$920

15 — *Automoveis da Construção*

Com a manutenção desse serviço foram dispendidas as importâncias de 25:290\$720 para os automoveis, e de 36:688\$175 para os caminhões.

16 — *Trens de serviço*

Trem de lastro da Construção — A manutenção com êsse trem de lastro importou em 27:198\$960.

Transportes efetuados pela R.M.V. — De transportes atendidos pela R.M.V. apurou-se a despêsa de 39:002\$000.

17 — *Despêsas não Especificadas*

a) — *Abastecimento da caixa do Km. 997*

Durante o exercício de 1940, a despêsa apurada, para assegurar o abastecimento dessa caixa provisória, atingiu a 5:884\$790.

b) — *Balsa do Rio Paranaíba*

A despêsa com a manutenção da balsa que assegura o movimento entre os trechos Minas-Goiás foi de 2:558\$950, tendo a mesma funcionado normalmente.

c) — *Placas quilométricas*

Com o corte de trilhos e confecção de furos e colocação de 74 placas quilométricas, entre os Kms. 921 e 994, do tipo adotado pela R.M.V., foi dispendida a importância de 468\$000. Posteriormente, serão indicadas as despêsas completas.

18 — *Despêsas com a Construção em 1940*

As despêsas com a Construção, em 1940, foram as seguintes:

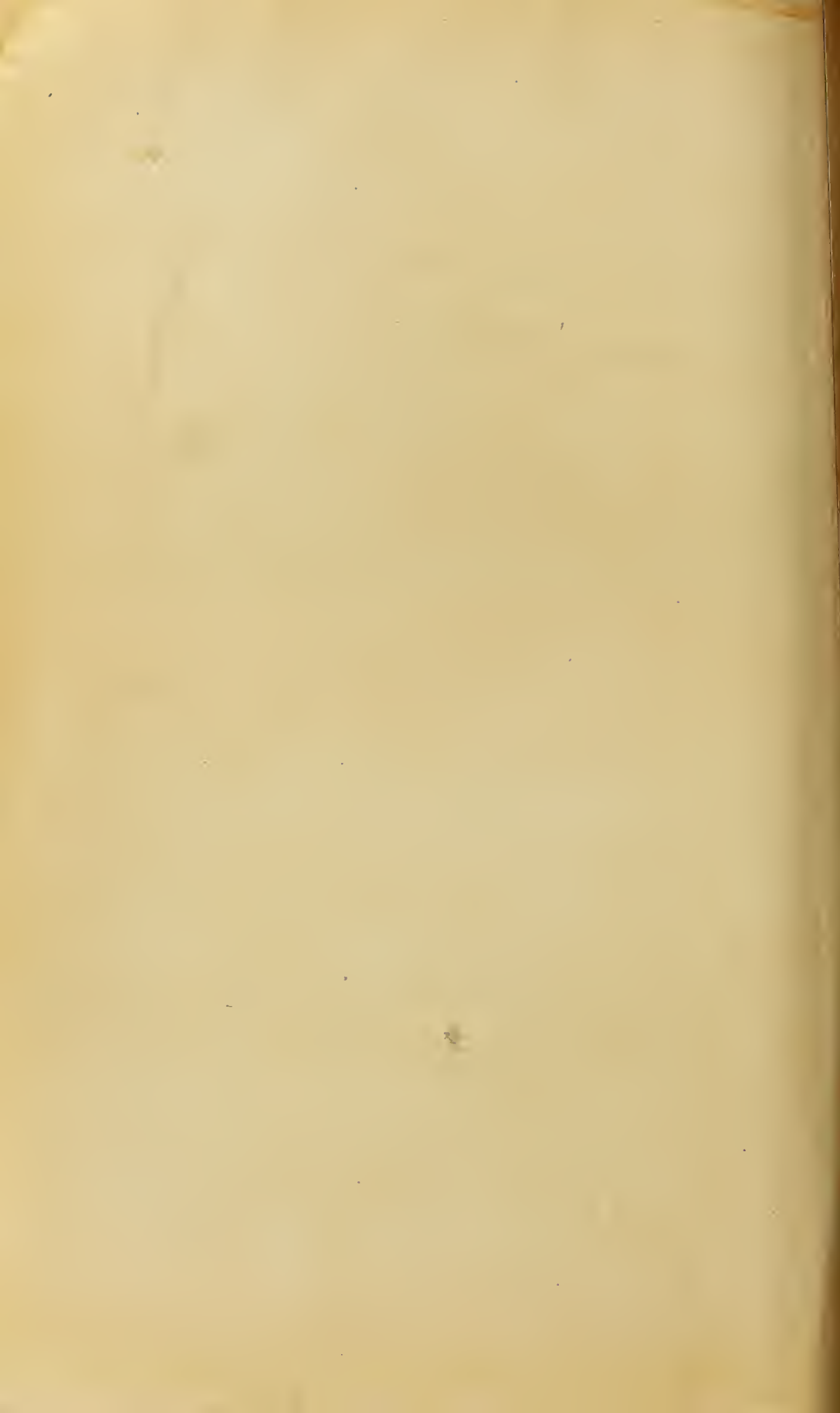
Estudos - - - - -	2:485\$000
Administração - - - - -	120:202\$778
Preparo do leito - - - - -	252:628\$002
Viadutos, Pontes, Pontilhões, Boeiros	295:863\$705
Dormentes - - - - -	35:151\$000
Aparelhos de mudança de via - - - - -	5:164\$764
Assentamento de dormentes, trilhos e accessórios - - - - -	365\$617
Cêrcas e muros provisórios - - - - -	15:391\$015
Passagens e acessórios - - - - -	4:416\$418
A transportar - - - - -	731:668\$299



A Estação de Antonio Rocha, do trecho da Eletriificação ora em construção entre Barra Mansa e Angra dos Reis



Grupo de casas de turina — Km. 1.054 da linha de Angra a Monte Carmelo



Transporte - - - - -	731:668\$299
Edifícios e dependências - - - - -	145:594\$512
Caixas d'água - - - - -	7:956\$868
Linhas telegráficas e telefônicas - - -	8:121\$650
Material auxiliar do Tráfego - - - - -	61:978\$895
Trens de serviço - - - - -	66:200\$960
Despêsas não especificadas - - - - -	8:435\$740
Auxílios entre Repartições - - - - -	8:944\$920
Total - - - - -	1.038:901\$844

Separadamente por Pessoal, Material e Despêsas Diversas, a despesa foi a seguinte:

Pessoal - - - - -	627:954\$900
Material - - - - -	235:441\$431
Despêsas Diversas - - - - -	175:505\$513
Total - - - - -	1.038:901\$844

A comparação das despêsas com a Construção no último triênio é a seguinte:

	<i>Pessoal</i>	<i>Material</i>	<i>Diversas</i>	<i>Total</i>
1938 - - - - -	681:270\$000	485:932\$737	145:982\$228	1.313:184\$965
1939 - - - - -	616:972\$800	592:786\$225	54:471\$410	1.264:230\$435
1940 - - - - -	627:954\$900	235:441\$431	175:505\$513	1.038:901\$844

B) — ELETRIFICAÇÃO

Durante o ano de 1940 os serviços de Eletrificação tiveram pequena atividade. Em consequência de dificuldades diversas, não tendo sido ainda solucionado o problema de suprimento de energia ao trecho de Barra Mansa a Angra dos Reis, não houve necessidade de serem ativados os trabalhos de montagem de linhas de contato e de transmissão.

Administração

A Ajudância da Eletrificação esteve a cargo do Eng.º Antonio de Melo Silva, auxiliado pelo Eng.º Francisco Martins Maldonado.

Resumo dos principais trabalhos realizados

I — Usina de Euler

1) — Construção do segundo canal.

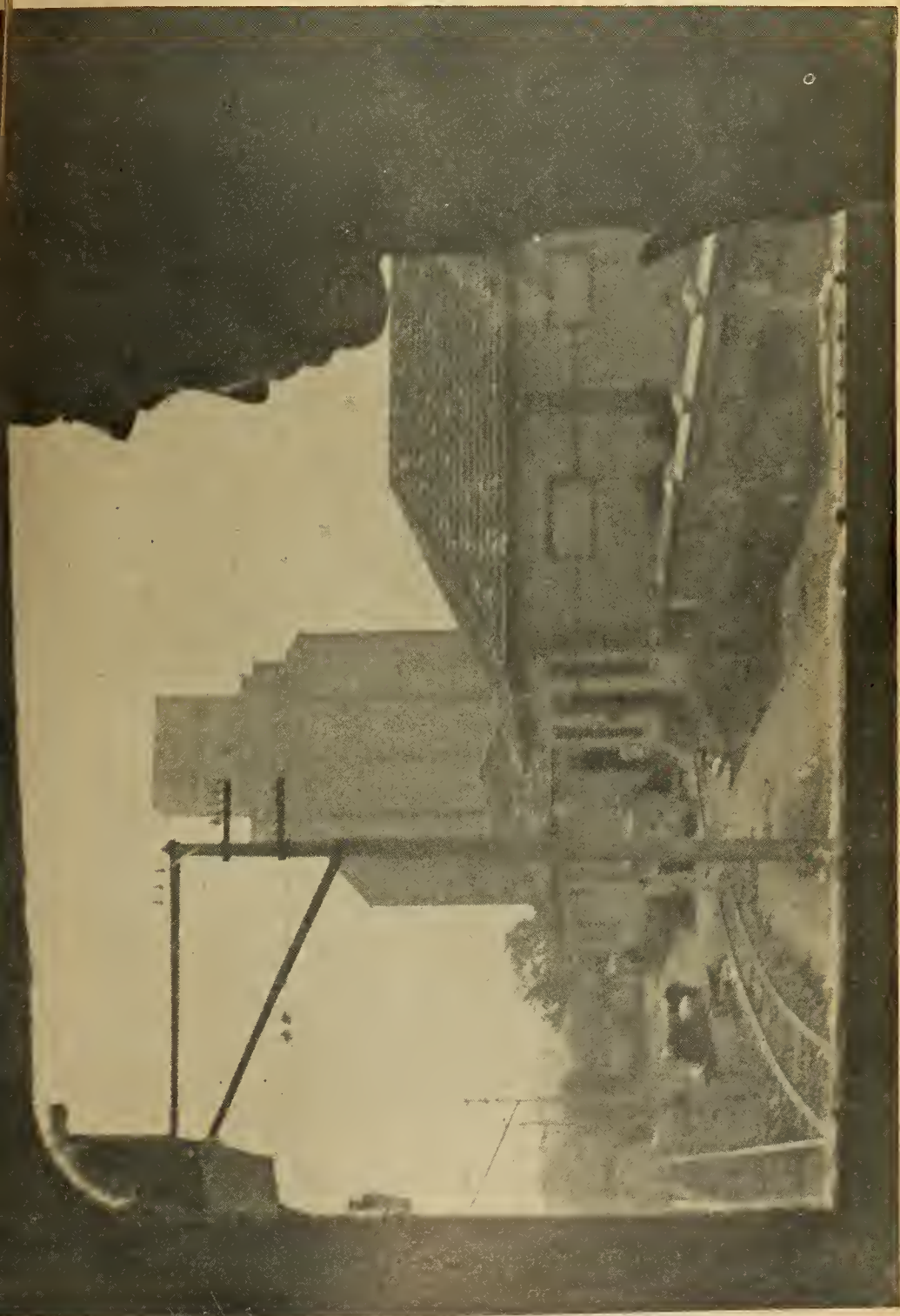
Os trabalhos da construção do segundo canal em Carlos Euler apresentaram a produção de 47 metros de canal em concreto armado, 32 metros de canal em tunel e excavação de 1506 metros cúbicos de terra, com 40 a 80% de pedras soltas, para a extensão do canal, que será apenas revestido, situado entre o tunel e a barragem. A parte em concreto armado, compreendida entre o tunel e a caixa de pressão, ficou terminada em Julho, tendo sido usada desde essa data como complemento da caixa de compensação. A parte em tunel apresentou muito pequena produção, em consequência do grão de dureza da rocha e secção reduzida da excavação, que não permite o trabalho simultâneo sinão de dois cavouqueiros.

2) — Casa para residência do guarda-civil.

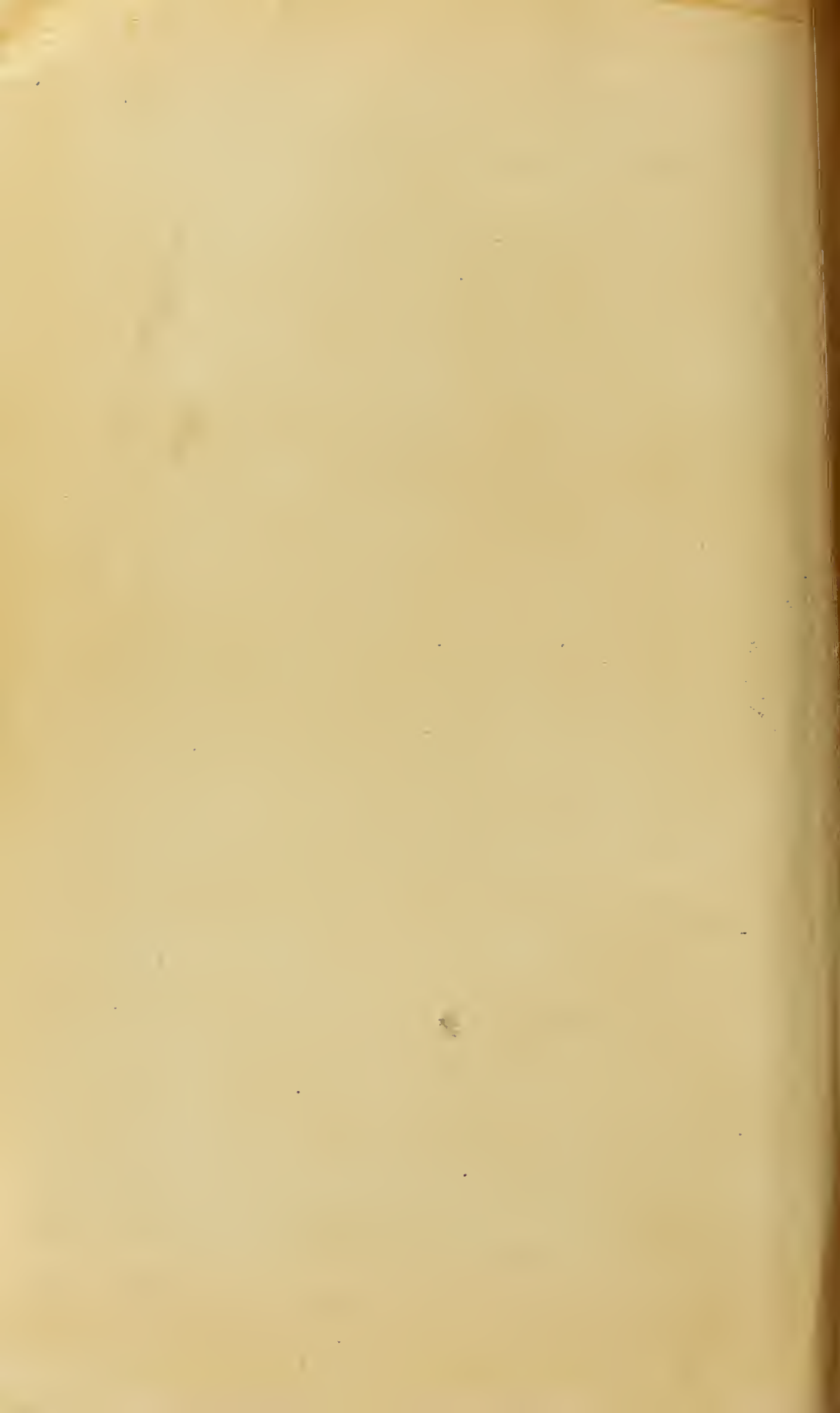
Ficou concluída.

II — Sub-estação de Getulândia.

A sub-estação de Getulândia ficou praticamente concluída; não foi ultimada a montagem do seu aparelhamento por terem sido emprestados ao Departamento de Transportes diversos materiais, para atender a faltas das sub-estações em serviço. Esse trabalho póde, entretanto, ser realizado rapidamente, podendo aquela sub-estação ser posta em funcionamento.



Fotografia tirada em Barra Mansa, da "cabine" de uma locomotiva elétrica, vendo-se uma parte da linha eletrificada e ainda o Almoarifado, o escritório da Residência e o edifício do Moimbo Santista



III — *Linha de contáto*

Os trabalhos da linha de contáto, em 1940, são representados pela plantação de 486 postes e instalação das respectivas ferragens, cravação de 534 estacas e 392 espias, e pela distensão e nivelamento de 60 bobinas de cabo, com a colocação de 3.166 suspensórios e outros serviços complementares.

Foi realizada uma revisão completa no páteo de Barra Mansa, sendo equipados os desvios de modo a permitir que as manobras passem a ser feitas com locomotivas elétricas.

IV — *Linha de transmissão.*

Em Fevereiro foi iniciada a linha de transmissão de Barra Mansa a Getulândia, que ficou completa até esse ponto em Julho. Nesse serviço foram plantados 263 postes de trilhos com as respectivas ferragens e isoladores, desenroladas e niveladas 71 bobinas de cabo. O prosseguimento dêsse trabalho além de Getulândia não foi realizado em virtude de falta de trilhos para postes.

V — *Despêsas*

As despêsas com a Eletrificação, em 1940, foram apenas de 465:113\$044, sendo que a despêsa de pessoal importou em 192:821\$400 e a despêsa total de materiais em 272:291\$644. Grande parte dessa importância, correspondente aos materiais para sub-estações e linhas, já foi incluída na tomada de contas realizada pela antiga Inspeção Federal das Estradas e figurou no balanço então aprovado como materiais em *stock*. Esse *stock* de materiais, em 31 de Dezembro de 1940, era de 848:616\$400, representado na quase totalidade por fio e cabo de cobre, isoladores, ferragens e miudezas, para a construção de linhas de transmissão e contáto.

As despêsas de eletrificação no último triênio, foram:

	<i>Pessoal</i>	<i>Material</i>	<i>Diversas</i>	<i>Total</i>
1938 - - -	267:650\$000	275:442\$669	9:882\$628	552:975\$297
1939 - - -	192:818\$300	195:551\$319	9:078\$500	397:448\$119
1940 - - -	179:459\$800	272:293\$644	9:312\$400	461:065\$844

VI — Anexo.

Encontra-se anexo um estudo do Sr. Ajudante da Eletrificação, sôbre os resultados que a Rêde vem obtendo pelo fato de possuir usina própria. Tratando-se de assunto de interesse geral, pareceu-me conveniente anexar êsse estudo ao Relatório dêste Departamento.

Ao concluir êste Relatório, cumpro, com satisfação, o dever de deixar aquí consignados agradecimentos a todos os auxiliares dêste Departamento, pela eficiente colaboração que me prestaram.

Belo Horizonte, 27 de Outubro de 1941.

Saudações.

DILERMANDO DO COUTO E SILVA
Chefe do Departamento da Linha

QUADRO N.º LE — 1

NO

TR

OPERAÇÕES

8

1

2

1

—

—

—

—

—

—

—

—

1

—

1

—

—

—

1

—

—

—

—

—

15

—

e 1

—

da

RESUMO DOS TRABALHOS EXECUTADOS NA ATRIBUIÇÃO TÉCNICA DURANTE O ANO DE 1940

LOCAL	ESTUDIOS E DEPENDENCIAS		OBRAS DE ARTE			LINHAS E SERVIÇOS			DIVERSOS			TOTALS			
	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos		Importâncias	Trabalhos	Importâncias	Trabalhos		Importâncias	Trabalhos	Trabalhos		Importâncias	
			Carregos	N.º de Projetos				Carregos	N.º de Projetos			Carregos	N.º de Projetos		
Angra dos Reis a Monte Carmelo	4	145.491.000	11	4	12.720.000	8	1	67.408.400	11	2	107.108.000	1	4	14	1.225.000
Silho a Barra do Paraopeba	—	338.120.500	2	2	9.400.000	1	—	12.210.000	1	7	22.000.000	15	1	7	1.225.000
Coaracás a Belo Horizonte	2	29.070.870	2	—	21.140.000	2	1	6.100.000	3	—	83.447.000	4	2	10	100.100.000
Azulila a Foz de Iguazu	—	—	—	—	—	—	—	7.000.000	—	—	—	1	—	—	—
Ramal de N. Pedro a Uberlândia	—	—	1	—	11.500.000	1	1	38.200.000	—	—	—	—	—	3	7.000.000
Ramal de Arantes a Boa Jardim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de A. Botelho - A. Moura	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Campolide a Barbacena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Uruçuca Dória a Angra dos Reis	—	—	1	—	2.100.000	—	—	—	—	—	—	1	—	2	20.000.000
Ramal de Gonçalves Ferreira - Cláudio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Ramal de Jo. Ferreira - Itaperiça	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Martinho Campos - Pitingui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Bernardo Monteiro - Contagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Ramal de Penedo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linha de Proença a Tuatí	—	68.840.000	2	—	20.570.000	1	—	20.800.000	—	4	207.000.000	4	1	9	273.130.000
Linha de Soledade a Sapucaí	—	—	5	—	64.050.000	—	—	—	1	4	1.000.000	4	1	4	1.000.000
Linha de Soledade a Barra do Pirai	—	91.381.000	10	—	121.500.000	1	—	508.041.000	2	4	16.100.000	1	—	10	167.100.000
Ramal de Campanha	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	—	5	—
Ramal de Lavras	—	—	1	—	2.270.000	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2.270.000
Ramal de Três Pontas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Machado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
Ramal de Delfim Moreira	—	—	1	—	10.230.000	1	—	11.884.000	—	2	—	2	1	2	11.100.000
Ramal de Brasópolis	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Ramal de Passa Três	—	—	1	—	20.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	4	200.000.000
Diversos	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	10.000.000	—	—	10	10.000.000
TOTALS	8	668.710.000	43	6	462.810.000	13	5	1.429.210.000	21	117	711.000.000	20	10	130	1.440.000.000

Unidade Monetária: 280 Cruzeiros

Tipo: M-10

Impr. A. L. de D. - 4-1-40

PE
1940

QUADRO N.º LE — 2

Residência	Estimativa de Custos (m l.)	Estimativa de Custos (m l.)	Estimativa de Custos (m l.)	LOCAL DO LASTRAMENTO	CUSTO							Valor Total (m l.)		
					Material de 1ª Classe	Material de 2ª Classe	Material de 3ª Classe	Material de 4ª Classe	Material de 5ª Classe	Material de 6ª Classe	Material de 7ª Classe			
3.	P. II.	7.595	8.275	I	Linha I dos Reis — M. Carmelo 517,475, 519,100 — 523,510, 523,800 — 524,000	157,000	158,841,882	427,500	15,720	1,330,000	50,27	1,000,000	24,000	1,000,000
4.	P. II.	9.100	9.566	I.	Linha A. dos Reis — M. Carmelo 633,400, 618,000 — 615,920	110,000	110,000,000	40,000	10,000	17,000	40,000	10,000	18,000	18,000
6.	P. B.	15.700	14.397	L.	Linha de Soledade a Barra 110,800, 117,000 — 128,025, 141,150 — 140,000, das est. de Soledade, 315 ms., S. Brundão, 250 ms., e Uruaçu, 250 ms.	13,000	13,000,000	83,300,000		27,000,000	50,000	120,000	170,000	13,000
7.	P. B.	5.975	10.380	L.	Linha da Barra 85,500 e das suas partes est. Coxambô, 575 ms.	142,000	70,000,000	20,000,000	2,000,000	100,000,000	1,000	1,000	10,000	0,000
9.	P. B.	11.172	12.474	L.	Ramal de Laura n.º 1, 9,000 — 9,720, 32,550 — 50,000, 40,000 — 17,000 09,181, 20,207 — 70,000, 60,000 — 70,000, 70,000 — 70,000, 71,171 — 71,275, 71,200 — 71,100, 71,000 — 70,000	18,000	18,000,000	85,271,870	4,000	105,000,000	30,000	110,000	1,000	0,000
10.	P. B.	5.710	6.165,100	L.	Linha Cruzetiro — Tutull 313,30, 311,000 — 315,180, 317,200 — 31,000, 330,500.	17,000	17,000,000	25,000,000	15,000,000	12,000,000	45,000	170,000	210,000	0,824
12.	P. B.	3.410	3.820	L.	Linha N.º 1 — P. de J. — 20,000, 20,000 — 20,000, 20,000 — 20,000, 20,000 — 20,000	1,000	1,000,000	11,000,000	12,000,000	10,000,000	20,000	10,000	10,000	1,000
12.	P. C.	3.410	3.820	C.	3,000, 3,000 — 3,100, 3,000 — 3,000	1,000	1,000,000	1,000,000	210,000	10,000,000	20,000	8,000	10,000	0,000
14.	P. B.	7.200	6,200,000	I.	Linha Guaxupé — B. Horizonte 110,000, 112,000 — 112,000, 111,000 — 111,000, 117,000 — 117,000, 119,000 — 119,000, 119,000, 119,120 — 119,000, 119,200 — 119,000, 119,000, 119,000 — 119,000, 119,000 — 119,000	81,000	70,000,000	17,000,000	12,000,000	10,000,000	20,000	110,000	140,000	0,000
16.	P. B.	8.000	8,000	I.	Ramal de Uruaçu 80,000, 80,000 — 80,000, 80,000 — 80,000, 80,000, 80,000 — 80,000, 80,000 — 80,000, 80,000, 80,000 — 80,000, 80,000 — 80,000	17,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000	10,000	10,000	0,000

QUADRO N.º LE — 2 (Cont.)

s
o

40

45

94

Res. Jm.rias	Estimado do lastramento (m ²)	Área Britada e encaixado produzidos (m ²)	LOCAL DO LASTRAMENTO	CUSTO													
				De ...	De ...	De ...	De ...	Total	De ...	De ...	De ...	De ...	De ...				
16*	l.c. 2.370	1.689	Ramal de Uberaba (continuação)	1.025,540	1.026,000	1.026,500	1.027,000	1.027,200	3.760,710	3.589,139	3.842,939	10.8770	7.25	19.21	201	381,45	0,701
	P.B. 75.407 l.c. 5.780	pedra 77.541,900 calc. 1.689	L. 67 1,7 c. 4						1.192.152.945	899.727.250	310.290.30	61.415,28	1.271				
TOTAL	81.277	79.230,900	72 11											3,91	1.2471	1,2701	0,8

CONVENÇÕES

- l.c. - lastramento com cascalho,
- L. - pedra empregada no lastramento;
- c. - pedra empregada no encaixamento.

X - NOTA: O custo "Diverso" compreende: material de ferramentas, graxa, pneus, etc., refração de ... das ... de alojamento para as ... e ... de ... de britador, etc.

Rio Horizonte, 23 de Agosto de 1911

Organizado por
Nilo Cajubi Fulgencio
Praticante de Escritorio

"Visto"
Chefe do ...
Chefe do ...

"Visto"
Carlos Mendes
Chefe do ...

"Visto"
Chefe do ...



CUSTO DA ENERGIA PARA A TRACÇÃO ELÉTRICA DA R. M. V.

Em fins do ano de 1940, a tração elétrica da Rêde Mineira de Viação completou doze anos de tráfego.

E' bastante conhecido que a eletrificação do trecho de Barra Mansa a Augusto Pestana, com 73 Km., da antiga E. F. Oeste de Minas, iniciou no nosso país aquele grande melhoramento em linhas de bitola de um metro e de tráfego relativamente pequeno. Outro fato tambem bastante divulgado, é que a Rêde, por enquanto, é a unica estrada eletrificada do país, que possui usina hidro-elétrica.

Ainda não foram ultimadas as discussões sôbre as vantagens econômicas da eletrificação de linhas ferroviarias, incluindo sistemas proprios de suprimento de energia, sendo, por isso, oportuno um exame dos resultados obtidos nos doze anos decorridos.

Atualmente está em tráfego o trecho de Barra Mansa a Andradina, com a extensão de 181,330 Kms., alimentado por seis sub-estações transformadoras, situadas nas estações de Glicério, Afra, Carlos Euler, Rutilo, Andre-lândia e Andradina. As duas primeiras são de comutadoras, de 500 kw de potência em regime continuado; a

terceira, também de comutadoras, de 1.000 kw, e as demais de retificadores de 750 kw, no mesmo regime. A particularidade destas últimas é que são de retificadores de mercúrio em bulbos de vidro e os primeiros de potência relativamente elevada instalados na América do Sul. O funcionamento deles tem correspondido plenamente à expectativa, apesar de alguns acidentes, naturais em experiências desse gênero. Trata-se de um tipo de material de custo extraordinariamente baixo que se recomenda para a eletrificação de linhas secundárias, em que a diminuição de despesas deva ser a primordial preocupação.

Todas as sub-estações são alimentadas pela usina hidro-elétrica de Carlos Euler, construída para suprir o primeiro trecho, mas que tem bastado para atender a toda a extensão em tráfego, apenas com algumas dificuldades em curtos períodos de estiagem excepcional. A cachoeira aproveitada fica situada no Ribeirão Bananal, afluente do Rio Preto e tem 213 m. de altura útil. A usina possui atualmente, três grupos geradores, cada um de 800 kVA de capacidade. A transmissão é feita a 33.000 V, estando as linhas em serviço com a extensão de 123,689 Kms.

Na alta tensão das sub-estações, a usina suporta a demanda de 1.800 kW, com duração igual ou inferior a dez minutos; a soma das pontas registradas nas sub-estações é da ordem de 5.500 kW, sendo, assim, de 3,06 o fator de diversidade. A energia é medida com precisão na alta tensão das sub-estações (33.000 V), como, aliás, se verifica na grande maioria das estradas eletrificadas. Durante os doze anos decorridos a energia fornecida aos trens, os totais transformados pelas sub-estações, inclusive energia para iluminação de dependências, e os res-

pectivos fatores de carga em relação à ponta de 1.800 kW, foram os seguintes:

Ano	Fornecidos aos trens kwh	Totais transformados kwh	Fator anual de carga %
1929 - - - - -	1.429.985	1.577.530	10,1
1930 - - - - -	1.878.963	2.036.353	12,9
1931 - - - - -	2.044.223	2.217.684	14,1
1932 - - - - -	2.621.436	2.813.100	17,8
1933 - - - - -	2.782.801	2.994.074	19,0
1934 - - - - -	2.458.218	2.644.544	16,8
1935 - - - - -	3.513.710	3.765.444	23,9
1936 - - - - -	4.809.520	5.216.009	33,0
1937 - - - - -	6.362.367	6.784.466	43,0
1938 - - - - -	6.711.678	6.954.777	44,0
1939 - - - - -	6.831.744	7.014.617	44,9
1940 - - - - -	5.985.136	6.160.061	39,0
<hr/>			
Totais - - -	47.429.781	50.178.659	

Essa energia foi distribuída às sub-estações nas seguintes quantidades:

Sub-estações	Total de energia transformada kwh	Proporções
Glicério - - - - -	8.576.390	17,1 %
Afra - - - - -	10.388.830	20,7 %
C. Euler - - - - -	15.790.040	31,4 %
Carvão e Rutilo - - - -	6.808.251	13,6 %
Andrelândia - - - - -	5.193.099	10,3 %
Andradina - - - - -	3.422.049	6,9 %
<hr/>		
TOTAL - - - - -	50.178.659	100,0 %

Segundo as aplicações:	Energia em kWh	Proporções
Trens ímpares (importação) - -	30.717.088	61,2 %
Trens pares (exportação) - - -	16.712.693	33,3 %
Manobras - - - - -	1.087.586	2,2 %
Prontidão - - - - -	1.223.830	2,4 %
Iluminação - - - - -	437.462	0,9 %
TOTAL - - - - -	50.178.659	100,0 %

Convém assinalar que nesse total não está incluída a energia utilizada em iluminação da usina e prédios circunvizinhos, nem a do posto transformador de Barra Mansa, que supre as oficinas, estação e outras dependências da estrada naquela cidade e cuja economia importa em mais de 15:000\$000 por ano.

O custo da usina, inclusive indenizações de terrenos e da cachoeira, foi de 1.496:748\$568; e o das linhas de transmissão de 882:381\$433. Assim, o capital empatado nas instalações para produção e transmissão de energia até as sub-estações foi de 2.379:130\$000. Praticamente, essas despêsas podem ser distribuídas, cronologicamente, do seguinte modo:

Ano	Em trafego em 31 Dez.	Extensões	Despêsas em 31 Dez.
1928	B. Mansa a Pestana	73 km	1.858:486\$000
1934	B. Mansa a Rutilo	94 km	146:292\$000
1935	B. Mansa a S. Vicente	155 km	174:846\$000
1936	B. Mansa a Andradina	181 km	199:506\$000
TOTAL - - - - -			2.379:130\$000

Durante os doze anos em causa, as despêsas de custeio da usina e das linhas de transmissão foram as seguintes: "

DESPÊSAS DE CUSTEIO DA USINA DE EULER

Ano	Pessoal	Administração	Materiais	Totais
1929	26:368\$375	2:636\$837	2:117\$511	31:122\$723
1930	27:662\$700	2:766\$270	4:647\$676	35:076\$646
1931	27:614\$825	2:761\$482	6:127\$067	36:503\$374
1932	24:486\$550	2:448\$655	3:931\$684	30:866\$889
1933	29:271\$267	2:927\$127	2:799\$566	34:997\$960
1934	39:221\$212	3:922\$121	3:722\$614	46:865\$947
1935	34:049\$466	3:404\$947	15:123\$681	52:578\$094
1936	36:112\$893	3:611\$289	2:598\$704	42:322\$886
1937	35:500\$560	3:550\$056	7:711\$258	46:761\$874
1938	36:153\$200	3:615\$320	5:446\$947	45:215\$467
1939	35:326\$000	3:532\$600	7:572\$942	46:431\$542
1940	41:719\$559	4:171\$956	11:637\$502	57:529\$017
Totais:	393:486\$607	39:348\$660	73:437\$152	506:272\$419

DESPÊSAS DE CUSTEIO DAS LINHAS
TRANSMISSÃO

Ano	Pessoal	Administração	Materiais	Totais
1929	4:000\$000	400\$000	\$	4:400\$000
1930	8:761\$000	876\$100	\$	9:637\$100
1931	9:672\$000	967\$200	\$	10:639\$200
1932	8:675\$950	867\$595	18\$109	9:561\$654
1933	6:018\$150	601\$815	\$	6:619\$965
1934	12:753\$909	1:275\$391	50\$358	14:079\$658
1935	11:644\$462	1:164\$446	585\$588	13:394\$496
1936	8:177\$664	817\$766	2:078\$070	11:073\$500
1937	8:157\$893	815\$789	5:009\$153	13:982\$835
1938	10:246\$933	1:024\$693	7:643\$233	18:914\$859
1939	16:654\$266	1:665\$427	2:284\$602	20:604\$295
1940	13:334\$365	1:333\$437	8:740\$387	23:408\$189
Totais:	118:096\$592	11:809\$659	26:409\$500	156:315\$751

Nota: As despesas de administração e fiscalização são menores de 10%, valor tomado para os quadros supra.

Conhecidos esses elementos — energia suprida, capital empatado e despêsas de custeio — podemos verificar qual foi o custo médio da energia e quais as vantagens que a Estrada auferiu pelo fato de possuir sua própria fonte geradora.

Sabe-se que a energia que a Central consome é paga na alta tensão do posto medidor, ao preço de \$021 por kwh e mais a taxa mensal de 18\$000 por kw de potência máxima tomada em dez minutos ou mais. Se aplicarmos essas taxas ao consumo verificado e à ponta máxima de 1.800 kW, limite forçado da *Usina atual*, as despêsas que a Rêde teria de fazer e respectivos preços médios, seriam as seguintes:

Ano	Despesa	Custo médio do kWh ATSE
1929	421:928\$130	\$268
1930	431:563\$413	\$212
1931	435:371\$364	\$197
1932	447:875\$100	\$160
1933	451:675\$554	\$151
1934	444:335\$424	\$168
1935	467:874\$324	\$125
1936	498:336\$189	\$096
1937	531:273\$786	\$079
1938	534:850\$317	\$077
1939	536:106\$957	\$076
1940	518:161\$281	\$084
<hr/>		<hr/>
TOTAL:	5.719:351\$839	\$114

Essa despêsa seria realizada na hipótese mais favorável de ser toda a energia medida em um único posto, não sendo ultrapassada a potência limite atual da usina. Isto, entretanto, teria sido impossível, se a estrada esti-

vesse abastecida por um sistema dispondo de grande folga de potência instalada. A facilidade na movimentação dos trens sem restrições penosas, produziria pontas muito mais elevadas do que aquela, fazendo tender o fator de diversidade para um. Admitindo-se que fosse conseguido o fator bastante razoavel de 1,5, as pontas a considerar teriam variado com a extensão em tráfego e as despesas passariam a ser as seguintes:

Ano	Ponta em kW no Posto Medidor	Despesas	Custo médio do kWh ATSE
1929	1 870	437:048\$130	\$278
1930	1 870	446:683\$413	\$220
1931	1 870	450:491\$364	\$204
1932	1 870	462:995\$100	\$165
1933	1 870	466:795\$400	\$156
1934	1 870	459:455\$424	\$174
1935	2 470	612:594\$324	\$163
1936	3 070	772:656\$189	\$148
1937	3 670	935:193\$786	\$138
1938	3 670	938:770\$317	\$135
1939	3 670	940:026\$957	\$134
1940	3 670	922:081\$281	\$150
TOTAL:		7.844:791\$685	\$157

Verifica-se, assim, que a Rêde teria despendido 5.719:351\$839 durante o período considerado, se, em vez de preparar o seu próprio sistema gerador, estivesse comprando a energia de que necessita uma empresa especializada particular, nas mesmas bases da Central do Brasil, isto é, pagando 18\$000 por mês por kW de ponta e mais \$021 por kWh, registrados na alta tensão das subestações. Aquela despesa seria a mínima, calculada na hipótese mais favoravel possível, de ficarem as deman-

das máximas limitadas à potência de 1.800 kW, e admitindo sem discussão que a Rêde tivesse encontrado empresa que acedesse em assinar contrato para suprimento de energia pelas mesmas tarifas da Central para um consumo muitíssimo menor. No caso de abastecimento por um sistema distribuidor com grandes folgas, a tendência seria o aumento das pontas e conseqüente diminuição do fator de diversidade; na hipótese de um fator de 1,5, o desembolso da Rêde teria sido de 7.844:791\$685, ou mais 2.125:439\$846.

Para determinação do custo da energia obtida e demonstração das vantagens auferidas, é necessário admitir-se uma primeira hipótese de que não se devam considerar juros e amortização do capital empatado nas obras, visto que as despesas foram realizadas sem operação de crédito especial e sim por verbas orçamentárias. Esse é o critério geralmente seguido em todas as obras públicas e industriais, tanto da União, como dos Estados e Municípios. Ninguém computa os juros dos capitais empatados nas estradas de ferro, portos, imprensa, correios, etc. nos "deficits" anuais produzidos por essas repartições; nunca se verificam em memoriais justificativos de construção de rodovias, de pontes, arsenais, etc., referências aos encargos financeiros correspondentes aos dispêndios a serem realizados, quando tais obras devam ser custeadas por impostos arrecadados.

Admitida essa hipótese, o custo da energia é o obtido pelas despesas de custeio realmente feitas, não cabendo no caso o arbitramento de verbas para onus que a Estrada nunca teve e não terá. Em conseqüência, os lucros que a Rêde auferiu pelo fato de possuir usina própria, é a diferença entre as importâncias que teria de pagar se comprasse energia e as que realmente dispendeu em custeio

das instalações. O quadro seguinte demonstra as vantagens assim obtidas:

Economias que a R. M. V. realizou por ter usina própria:

Ano	Quantidade de energia em kwh	Valor pelas tarifas da C. B.	Despesa de custeio da usina e linha de transmissão	Economias realizadas	Custo do kwh na AT das Sub.
1929 - -	1.577.530	421:928\$130	35:522\$723	386:405\$407	\$023
1930 - -	2.036.353	431:563\$413	44:713\$746	386:849\$667	\$022
1931 - -	2.217.684	435:371\$364	47:142\$574	388:228\$790	\$021
1932 - -	2.813.100	447:875\$100	40:428\$543	407:446\$557	\$015
1933 - -	2.994.074	451:675\$554	41:617\$925	410:057\$629	\$014
1934 - -	2.644.544	444:335\$424	60:945\$605	383:389\$819	\$023
1935 - -	3.765.444	467:874\$324	65:972\$590	401:901\$734	\$017
1936 - -	5.216.009	498:336\$189	53:396\$386	444:939\$803	\$010,6
1937 - -	6.784.466	531:273\$786	60:744\$709	470:529\$077	\$009,0
1938 - -	6.954.777	534:850\$317	64:130\$326	470:719\$991	\$009,2
1939 - -	7.014.617	536:106\$957	67:035\$837	469:071\$120	\$009,6
1940 - -	6.160.061	518:161\$281	80:937\$206	437:224\$075	\$013,1
Totais -	50.178.659	5.719:351\$839	662:588\$170	5.056:763\$669	\$013,2

Durante o periodo considerado, o custo médio da energia foi, portanto, de \$013 por kWh na alta tensão das sub-estações transformadoras e o lucro total que a Estrada teve, ou melhor, a importância que deixou de despende, pelo fato de possuir usina própria, foi de 5.056:763\$669.

Ainda dentro da hipótese formulada, pôde-se determinar o custo da energia na alta tensão da usina, valôr que interessa conhecer para diversas comparações e estudos. Deve-se, nêsse caso, considerar o rendimento médio de transmissão, de difícil cálculo, por depender de múltiplos elementos variaveis, como a intensidade de corrente, fator de potência, tensão real da usina, etc. Pôde-se, entretanto, adotar, com pequenas probabilidades de êrro, os

seguintes rendimentos encontrados para a carga média: de 1928 a 1934 — 97,5%; em 1935 — 97%; e de 1936 a 1940 — 96%. Devem ser, nêsse caso, consideradas apenas as despêsas de custeio da usina. Os custos resultantes da energia são os seguintes:

Ano	Energia na AT da usina em kWh	Despêsas de custeio da usina	Custo do kWh na usina
1929 - - -	1.618.000	31:122\$723	\$019,3
1930 - - -	2.085.000	35:076\$646	\$016,8
1931 - - -	2.270.000	36:503\$374	\$016,1
1932 - - -	2.880.000	30:866\$889	\$010,7
1933 - - -	3.065.000	34.997\$960	\$011,5
1934 - - -	2.710.000	46:865\$947	\$017,3
1935 - - -	3.880.000	52:578\$094	\$013,5
1936 - - -	5.325.000	42:322\$886	\$007,9
1937 - - -	7.060.000	46:761\$874	\$006,6
1938 - - -	7.250.000	45:215\$467	\$006,2
1939 - - -	7.320.000	46:431\$542	\$006,3
1940 - - -	6.420.000	57:529\$017	\$008,9
Totais - -	51.883.000	506:272\$419	\$009,8

Uma segunda hipótese deve ser admitida, atendendo-se à opinião corrente de que o exame e a comparação das economias só são justas, computando-se juros e amortização do capital empatado. Parece não haver lógica no arbitramento de verbas para obsolência ou renovação do material, pois que se estabelece o pagamento completo das despêsas realizadas.

Para a análise dos resultados, pôde-se admitir que as obras tivessem sido financiadas por um estabelecimento de crédito, em conta corrente aberta para tal fim, na qual a Estrada fosse debitada pelos juros de 8% sôbre o valôr da dívida ativa e fizesse a amortização em anuidades cor-

respondentes às diferenças entre o que teria pago, se comprasse energia no caso mais favorável, e o que realmente despendeu em custeio, acrescido dos juros vencidos.

Ultimada a amortização, duas interpretações são cabíveis na aplicação daquelas diferenças, que continuam, naturalmente, a existir. Uma delas é que tais importâncias podiam continuar sendo depositadas no mesmo estabelecimento de crédito, vencendo juros de 4% ao ano, constituindo um fundo para renovação, ampliação ou novos trabalhos; neste caso, não mais é admissível o cálculo de juros e amortização sobre o custo das obras assim realizadas. O lucro da Estrada, em consequência, é indicado pelo saldo da conta corrente hipotética e o custo de energia continúa sendo o arbitrado, isto é, o que seria obtido no caso de compra. A outra interpretação, é a de que as diferenças se incorporam automaticamente à renda da Estrada, diminuindo o seu deficit ou aumentando o seu saldo; e, nêsse caso, o lucro é a soma das diferenças e o preço da energia é o determinado pelo custeio.

Os quadros seguintes traduzem em algarismos os resultados obtidos.

CUSTO MÉDIO DA ENERGIA, INCLUINDO JUROS E AMORTIZAÇÃO

Ano	Dívida em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	Amortização	Custo do kwh na AT SE
1928 - - -	1.858:486\$000	\$	\$	\$	\$
1929 - - -	1.620:759\$473	386:405\$407	148:678\$880	237:726\$527	\$208
1930 - - -	1.363:570\$564	386:849\$667	129:660\$758	257:188\$909	\$212
1931 - - -	1.084:427\$419	388:228\$790	109:085\$645	279:143\$145	\$197
1932 - - -	763:735\$055	407:446\$557	86:754\$193	320:692\$364	\$160
1933 - - -	414:776\$230	410:057\$629	61:098\$804	348:958\$825	\$151
1934 - - -	64:568\$509	\$	\$	\$	\$
1934 LN -	146:292\$000	383:389\$819	33:182\$098	350:207\$721	\$168
1935 - - -	174:172\$384	\$	\$	\$	\$

Ano	Divida em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	amortização	Custo do kWh na AT SE
1935 LN -	174:846\$000	401:901\$734	16:868\$841	385:032\$893	\$125
1936 - - -	673\$616	\$	\$	\$	\$
1936 LN -	199:506\$000	444:939\$803	53\$889	200:179\$616	\$096
1936 - - -	244:706\$298	\$	\$	\$	\$

LN — Aumento da conta de capital, devido as linhas de transmissão construídas no ano.

Primeiro caso — Formação de fundo especial com as economias:

Ano	Saldo em 31 de Dez.	Economias realizadas	Juros de 4% s/ saldo	Depósito	Custo do kWh na AT SE
1936 - - -	244:706\$298	\$	\$	244:706\$298	\$096
1937 - - -	725:023\$627	470:529\$077	9:788\$252	480:317\$329	\$079
1938 - - -	1.224:744\$563	470:719\$991	29:000\$945	499:720\$936	\$077
1939 - - -	1.742:805\$465	469:071\$120	48:989\$782	518:060\$902	\$076
1940 - - -	2.249:741\$758	437:224\$075	69:712\$218	506:936\$293	\$084

Segundo caso — Incorporação das economias à renda:

Ano	Economias acumuladas	Economias realizadas	Juros de 8% s/ capital	Amortização	Custo do kWh na AT SE
1936 - - -	244:706\$298	444:939\$803	53\$889	200:179\$616	\$037
1937 - - -	715:235\$375	470:529\$077	\$	\$	\$009,0
1938 - - -	1.185:955\$366	470:719\$991	\$	\$	\$009,2
1939 - - -	1.655:026\$486	469:071\$120	\$	\$	\$009,6
1940 - - -	2.092:250\$561	437:224\$075	\$	\$	\$013,2

Na hipótese admitida de serem considerados os juros e amortização do capital empatado, o custo médio da energia, ou mais claramente os 50.178.659 kWh recebidos na alta tensão das sub-estações, teriam custado, nos doze anos considerados, \$072,3, produzindo os seguintes coeficientes de custo por unidade de energia:

Despesas de custeio	Despesa	Réis: kWh na ATSE
da usina - - - - -	506:272\$419	\$010,1
das linhas de transmissão -	156:315\$751	\$003,1
Juros de 8% sobre o capital, durante a amortização - - -	585:383\$108	\$011,7
Amortização realizada com as diferenças - - - - -	2.379:130\$000	\$047,4
TOTAIS - - - - -	3.627:101\$278	\$072,3

Em resumo, as vantagens que a Rêde auferiu pelo fato de possuir usina própria nas hipóteses em estudo, foram as seguintes:

Importância que teria despendido se comprasse energia - - - - -	5.719:351\$839
Importância que teria despendido em juros e amortizações - - - - -	2.964:513\$108
Diferença - - - - -	2.754:838\$731
Importância que realmente despendeu em custeio - - - - -	662:588\$170
Lucro incorporado à renda -	2.092:250\$561

Se os lucros anuais tivessem sido depositados em Banco, vencendo juros de 4%, o fundo assim criado para melhoramentos, renovação ou mesmo novos trabalhos, teria atingido, em 31 de dezembro de 1940, a importância de 2.249:741\$758.

A realidade, entretanto, é que a Estrada deixou de pagar a importância total de 5.056:763\$669, e esse é o seu verdadeiro lucro por não comprar energia.

Parece, assim, bem evidenciado que houve grande vantagem para os cofres da Rêde, no fato de ter sido incluída no plano de eletrificação a construção da usina ge-

radora, qualquer que seja o ponto de vista em que se colocar o observador. Póde, entretanto, aparecer, ainda a objeção, perfeitamente razoavel, de que o suprimento de energia foi sujeito a interrupções, por não possuir a Estrada instalações de reserva e serem simples as suas linhas de transmissão.

Realmente, verificaram-se muitas interrupções provenientes dessas causas, que forçaram a circulação de máquinas a vapor no trecho eletrificado, diminuindo, assim, as vantagens indicadas. Cabe, entretanto, uma pergunta àquela objeção: — se a Rêde estivesse comprando energia, estaria a coberto dessas eventualidades? — Quer nos parecer que não; pelo menos em alguns casos verificados, os motivos de força maior seriam cabíveis e provavelmente não seria sequer indenizado o combustível gasto.

Em regra, os prejuízos decorrentes dessas anomalias são insignificantes. Quando, por exemplo, se verifica uma interrupção na linha de transmissão, saem do circuito apenas as sub-estações que ficam além do ponto acidentado. Como as reparações são sempre relativamente rápidas, atendem-se com máquinas a vapôr somente os trens de passageiros e animais que circulam no momento e apenas quando os mesmos não puderem continuar a viagem com a sub-estação mais próxima que permaneceu ligada. Em grande numero de casos, só circulam trens de carga, que podem aguardar a normalização dos circuitos. O número de acidentes dessa ordem é muito pequeno, em relação à extensão das linhas de transmissão, e, assim, a despêsa que a Rêde é obrigada a fazer, por não possuir instalações de reserva, é muito reduzida, seguramente menor do que a economia que faz só no posto transformador de Barra Mansa, que, como vimos, é de cêrca de - - - - - 15:000\$000 por ano.

Mesmo que essas despêsas, no período em exame, fossem muitíssimo maiores, ainda há a favor da Estrada, para a sua compensação, com grande saldo, a verba de 2.125:439\$846, correspondente á diferença da despêsa que seria feita com fator de diversidade de 1,5 e a obtida com a ponta máxima de 1 800 kW, limite atualmente forçado das instalações.

A conclusão única a que se póde chegar, é que a Rêde teve grande benefício construindo a sua usina geradora própria e que deve prosseguir nesse programa, no caso de eletrificação de novas linhas, a não ser que apareçam empresas que estejam dispostas a suprir a energia necessária por preços e condições que pelo menos se aproximem das vantagens auferidas.

Belo Horizonte, 19 de setembro de 1941.

ANTÔNIO DE MELO SILVA
Ajudante da Eletrificação



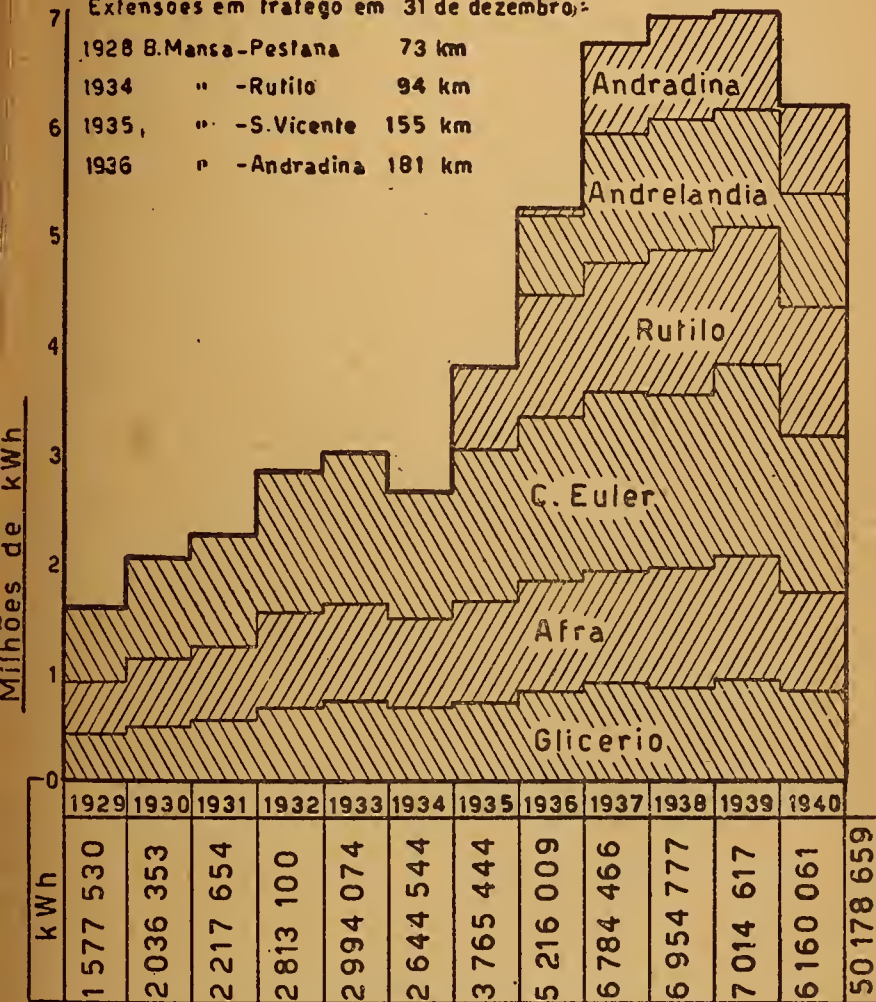
R.M.V.

ENERGIA FORNECIDA PELA USINA DE C. EULER

Departamento
da LINHA
de Racionalização

Extensões em tráfego em 31 de dezembro:-

1928	B. Manca - Pestana	73 km
1934	" - Rutilo	94 km
1935	" - S. Vicente	155 km
1936	" - Andradina	181 km



Equivalente na alta tensão da usina: 51 883 000 kWh

Energia medida na alta tensão das sub-estações

DISTRIBUIÇÃO

Sub-estações de:	kWh	%	Aplicações:	kWh	%
Glicerio	8 576 390	17,1	Trens:		
Afra	10 388 830	20,7	impares	30 717 088	61,2
C. Euler	15 790 040	31,4	pares	16 712 693	33,3
Rutilo	6 808 251	13,6	Manobras	1 087 586	2,2
Andrelandia	5 193 099	10,3	Prontidão	1 223 830	2,4
Andradina	3 422 049	6,9	Iluminação	437 462	0,9
Total	50 178 659	100	Total	50 178 659	100

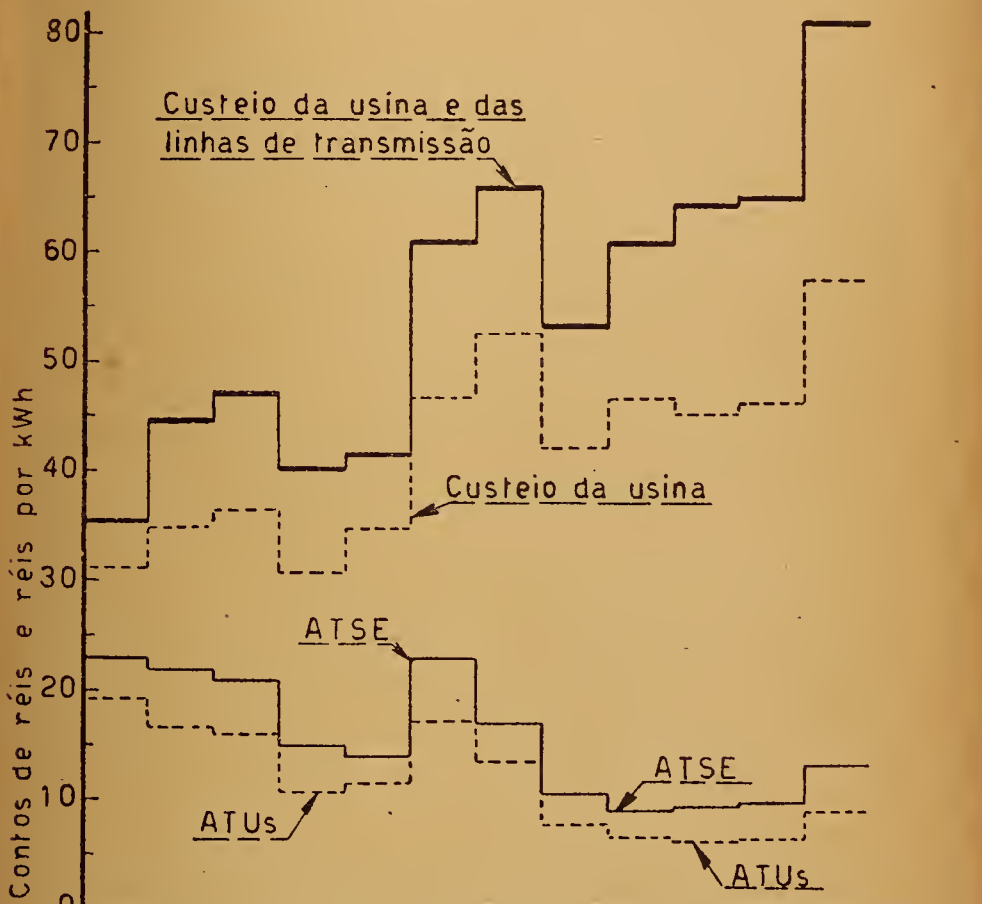
B. Horizonte, 19-junho-1941

A. de Mello Silva



R.M.V.
 Parlamento
 a LINHA
 ETRIFICAÇÃO

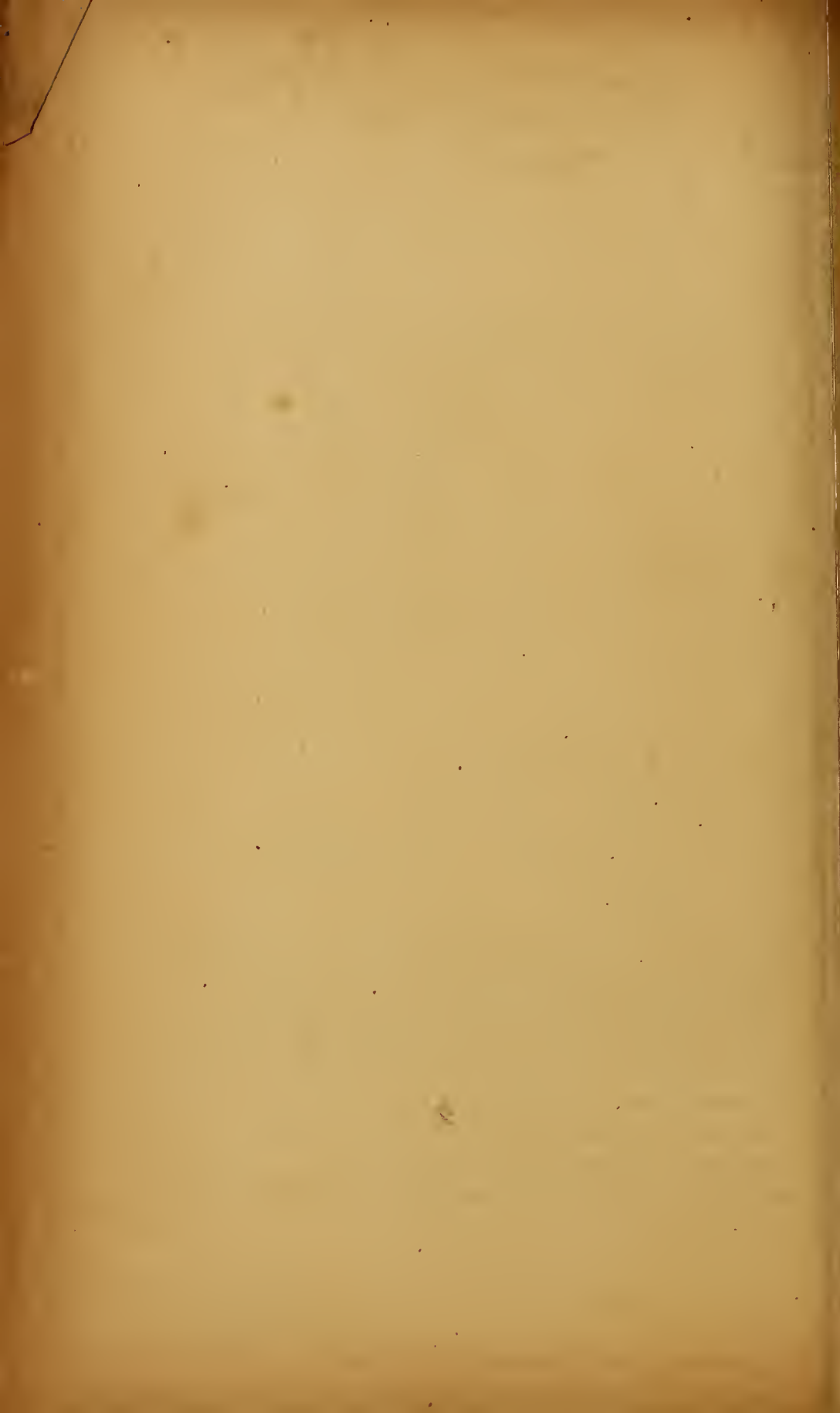
Custo da energia fornecida pela
Usina hidro-elétrica de
C. EULER



	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
ATSE	23	22	21	15	14	23	17	11	9,0	9,2	9,6	13
ATUs	19	17	16	11	12	17	13	7,9	6,6	6,2	6,3	8,9

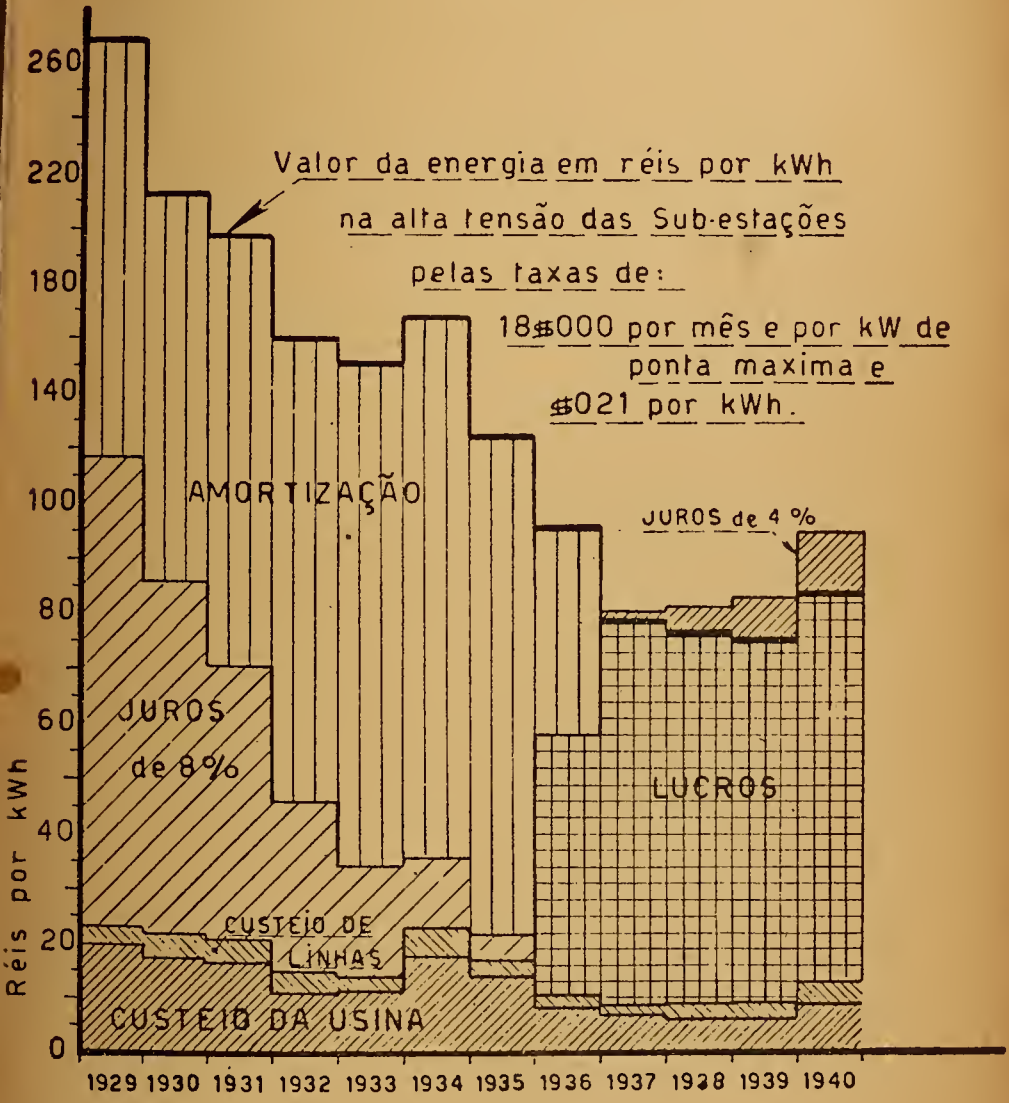
ATSE = Despesas de custeio (pessoal materiais e 10% de administração) por kWh na alta tensão das sub-estações transformadoras, em réis.
 ATUs = idem, na alta tensão da usina geradora, em réis.

B. Horizonte, 9 set. 1941
de Helio Juliao



R.M.V.
 Parlamento
 a LINHA
 ETRIFICAÇÃO

Custo da energia fornecida pela
Usina hidro-elétrica de
C. EULER



Juros de 8% sobre o capital empatado.
 Amortização com as diferenças entre o valor da energia e as despesas de custeio (pessoal, materiais e 10% de administração) da usina e das linhas de transmissão.
 Juros de 4% sobre os lucros depois de ultimada a amortização.

B. Horizonte, 9 set 1941

A. de Mello Silva

ELETRIFICAÇÃO N.º — 1

DESPESAS TOTAIS DE PESSOAL DA ELETRIFICAÇÃO

Referência DPE Ano de 1940

Mês	Escritório de Barra Mansa	Escritório de B. Horizonte	Obra de Carlos Lacer	Serviço de Contabilidade	Carta de Contas de B. Mansa - A. Reis	Ferraria de Andrelandia e Estubandia	Linha Transmissão Barra Mansa Jus-saral	Total
Janeiro . . .	1.858\$000	3.280\$000	3.053\$100	2.000.000	4.320\$100	Andrelandia e Estubandia 1.014\$100		15.553\$100
Fevereiro . .	1.812\$000	3.480\$000	3.810\$000	1.000.000	4.124\$000	1.208\$200	1.912\$800	17.847\$000
Março	1.773\$000	3.150\$000	3.113\$100	1.000.000	3.867\$400	1.180\$100	1.702\$000	16.745\$000
Abril	1.725\$000	3.390\$000	4.207\$100	1.000.000	3.477\$100	1.201\$000	1.911\$800	17.102\$200
Mai	1.883\$000	3.150\$000	4.262\$100	1.000.000	3.228\$200	989\$000	1.908\$800	17.035\$200
Junho	1.485\$000	2.500\$000	3.610\$800	1.000.000	2.997\$400	914\$000	2.107\$800	14.905\$000
Julho	1.515\$400	3.130\$000	3.511\$100	1.000.000	2.794\$100	741\$600	2.123\$400	15.135\$500
Agosto	1.772\$200	2.560\$000	2.727\$000	1.000.000	3.041\$000	1.421\$200	1.804\$800	15.193\$400
Setembro . . .	1.911\$700	6.290\$000	2.143\$000	1.000.000	2.385\$200	1.490\$600	1.404\$200	17.825\$700
Outubro	1.941\$900	3.460\$000	2.674\$000	1.000.000	2.410\$400	1.610\$500	1.607\$400	15.652\$100
Novembro . . .	1.757\$800	3.450\$000	3.007\$300	1.000.000	2.131\$200	1.187\$400	970\$400	14.601\$100
Dezembro . . .	1.705\$000	3.150\$000	2.418\$400	1.000.000	3.664\$100		608\$200	13.935\$600
Ano	21.204\$000	41.200\$000	39.368\$300	10.000.000	38.761\$500	11.301\$000	18.200\$000	192.821\$400

OBSERVAÇÕES: — A despesa do guarda-livros José de Oliveira, empregado da C. E. F., incluída no Escritório de B. Horizonte

"Visto"

D. Couto e Silva

Chefe do Departamento de Linhas

B. Horizonte, 22 de Outubro de 1940

F. de Mello Silva

Superintendente da Eletrificação

ELETRIFICAÇÃO N.º — 2

MESES	Escritório de B. M. e B. Horizonte	Casa A de Carlos Euler	Linha de conexão de B. M. a A. do It.	Linha de conexão de B. M. a Jussara	Linha de conexão de Jussara	Dep. Financel. Anexo de B. M. - a - c/ de em prestação	Canal B de Carlos Euler	Despesas Escrituradas (N)	Saldos Totais
Jan.	BM 388360	178000	23 23827	70000	168000		3 288344	27 480354	27 480354
Fev.			10 135440				78000	10 274800	10 274800
Març.		428500	14 651800				452800	15 578200	15 578200
Abr.			2 252850				636000	2 918500	2 918500
Mai.		298100	5 6928180				4094320	5 6928180	5 6928180
Jun.		2028087	5 9458				288000	7718217	7718217
Jul.		2681700	2 4949345				1 7789020	4 4788155	4 4788155
Ag.		3118800	20 988858				318200	21 328500	21 328500
Set.		4868000	24 6498100			68 8278000		25 188100	9 002800
Out.		478880	22 5118800	72 5188800			3 2818401	98 3748128	98 3748128
Nov.		728000	32 3838800	588000			2838060	32 7384665	32 7384665
Dez.			18 515 390	588000	1 118200		208000	27 7284145	27 7284145
ANO	388360	1 8108857	177 8898200	73 7098800	1 708200	68 8278000	10 288883	272 2038641	341 1218144

"Visto"

B. Horizonte, 10 de Junho de 1941

D. Paulo e Silva
Chefe do Depart. da Linha

A. de Melo Silva
Aj. de Chefe do Dept. de E. M.

ELETRIFICAÇÃO N.º — 3

MESES	Entradas do Almo- arifado	Entradas de Diversos	Saldo Totais	Despesas Diversas	Despesas de Pessoal	Materiais Aplicados	Diversas	Despesas Totais
Saldo em 1.º de Janeiro			27.480.954	68.827.800	14.539.900	27.480.954	75.000	42.094.954
Janeiro	183.160	22.545.000	10.273.449	10.273.449	16.543.200	10.273.400		26.816.600
Fevereiro			15.532.290	15.532.290	15.562.000	15.532.290		31.094.290
Março	7.054.880	3.854.000	2.918.560	2.918.560	16.000.000	2.918.560	343.200	19.562.000
Abril		1.472.200	3.540.800	3.540.800	16.016.200	3.510.800	1.324.800	22.911.800
Maió	39.100	4.704.000	7.712.217	7.712.217	14.051.800	7.712.217	1.018.200	15.840.517
Junho	133.794	2.238.000	4.189.155	4.189.155	14.823.100	4.178.155	4.424.400	23.791.555
Julho	877.600	63.100	21.328.500	21.328.500	14.064.200	21.328.500		35.392.700
Agosto			93.902.600	93.902.600	16.334.700	25.135.100	83.000	41.557.800
Setembro	417.534	2.638.100	98.371.128	98.371.128	14.071.500	98.371.128	1.350.000	113.774.628
Outubro	3.782.011	3.371.325	32.738.665	32.738.665	13.120.700	32.738.665	138.800	45.878.165
Novembro	10.930.860		30.322.145	30.322.145	13.933.600	27.722.145	675.000	42.330.745
Dezembro	163.880							
Saldo em 31 de Dezembro					10.000			
ANO	23.800.690	37.545.795	343.723.114	68.827.800	179.459.85	272.293.614	9.312.400	461.066.944

"Visto"
D. Couto e Silva
Chefe do Depart. de Linhas

Hel. Horrocin
1911

A. de Melo Silva
Ajudante de Electrificacão

SAÇA
DE I

Eletrificação N.º — 4

B O

terais

5

20

3

28

SERVIÇO DE ELETRIFICAÇÃO
PRODUÇÃO DAS TURMAS DE MONTAGEM DE LINHA E CONTACTO

MESES	POSTES			FLURAGENS			ESTACAS			Suspensões	Garras	CABOS			BOBINAS			LANTERNAS		Outros	SEPAR. DIVERSOS
	Madra	Talho	Placas	Suspensas	Insul.	Outros	Concretas	Madra	Transversais			Linhas	Tapas	Alumínio	Madeira	Outros	Linhas	Outros			
Janeiro	131			12	5		4	4		250				2		2	2	119	100	100	Verificação de Contactos
Fevereiro	90			39	19		40	1		20			2					1121	100	100	Verificação de Contactos
Março	87			33	22		114				35			1		2	1	100	100	100	Verificação de Contactos
Abril	57																1	100	100	100	Verificação de Contactos
Mai	3			1	3		1			112							1	100	100	100	Verificação de Contactos
Junho	9		23		14		10	1		180						2	1	100	100	100	Verificação de Contactos
Julho	7	1	5	4	6			3		168				1	1	1		100	100	100	Verificação de Contactos
Agosto	26			30	27		31	30		401		10	5	3	3	2		1071	100	100	Verificação de Contactos
Setembro	30	2	69	14	39		40	64		342		21	20	3	2	3		1280	100	100	Verificação de Contactos
Outubro	5		56	101	48		2	2		402				3		2		1300	100	100	Verificação de Contactos
Novembro	13		98							1174								884	100	100	Verificação de Contactos
Dezembro	28		92						3	15											Verificação de Contactos
ANO	486	3	313	277	183		393	141	3	3160	35	31	25	392	19	20	20	1093	1000	1000	

VISTO
D. Augusto e Silva
Chefe do Departamento da Linha

Bel. Horizonte, 15 de Outubro de 1911
A. de Melo Silva
Chefe do Serviço de Electrificação

Referência PCB Ano de 1940

ANAL	TRABALHOS DIVERSOS
770 — 650 — — 2000 — — — 800 — — — — — — —	<p>Transporte de telhas e extração de 20 m.³ de areia.</p> <p>Trabalhos no predio A.</p> <p>Transporte de madeiras, idem.</p> <p>Engradamento predio A e 60 m.² reboco.</p> <p>40 m.² de assoalho e 40 m.² de forro e cobertura.</p> <p>Engradamento alpendre e 300 m.² caiação.</p> <p>Assentamento e pintura de portas e janelas.</p> <p>Construidos 16 m. muro.</p> <p>Montagem vertedouro para a T.E. e 56 m.² reboco.</p> <p>Caiação muros. Férias pessoal.</p> <p>Acabamentos predio A e férias pessoal.</p> <p>Idem, idem e faltas por molestia.</p>
700	

20 m.

Belo Horizonte 22 de Outubro de 1941.

A. de Mello Silva,

Ajudante da Eletrificação.

SERVIÇO DE ELETRIFICAÇÃO

PREÇO DAS TURMAS DE CONSTRUÇÃO DO CANAL B. DE EULER

Referência LCB Vol. 4

MESES	ESCAVAÇÃO EM TERRA		TUNEL EM ROCHA		ESCAVAÇÃO EM ROCHA		FERRARIA		CONCRETAGEM DO CANAL		MATERIALS DIVERSOS
	m ³	R\$ m ³	m	Diâmetro	m	Tiros	Brechas	R\$ B	m	R\$ m	
Janeiro	261	48073	—	—	—	—	—	—	18	31870	Transporte de folhas e extração de 20 m ³ de areia
Fevereiro	292	48479	3	300	17	160	2100	810	4	3400	Trabalhos no predio A
Março	145	58196	3	470	20	220	3300	8160	—	—	Transporte de madeiras, deca
Abril	168	48940	4	421	26	250	4000	8150	10	32000	Encastamento predio A e 80 m ² de reboco
Mai	168	48940	5	380	29	270	4320	8140	—	—	10 m ² de assoalho e 10 m ² de forro e colinas
Junho	131	18720	4	430	20	210	3510	812	—	—	Encastamento alpendre e 30 m ² de reboco
Julho	173	48360	1	620	—	90	1430	8120	15	48000	Assentamento e pintura de portas e janelas
Agosto	23	48300	3	510	21	200	3130	8140	—	—	Construção de m. muro
Setembro	139	58980	1,5	500	10	180	1360	8170	—	—	Instalação vertedouro para a T. E. e 50 m ² de reboco
Outubro	—	—	2,5	815	16	200	3140	820	—	—	Campo novo - Ferras pessoal
Novembro	—	—	2,5	710	18	150	3570	8160	—	—	Acabamentos predio A e ferras pessoal
Dezembro	—	—	2,5	1140	16	150	3500	8160	—	—	Idem, idem e faltas por material
ANO	1500	—	32	—	208	2000	3400	—	47	—	—
MEDIA	—	48073	—	518100	—	—	—	810	—	115700	—

Observações: Escavação em terra, com 40 a 50% de blocos de pedra e transporte em mula a 120 m

"VISTO"
D. Castelo e Silva
Chefe do Departamento da Indústria

Ed. Honorário 22 de Outubro de 1941
E. de Mello Silva
Adjunto da Eletricidade

ELETRIFICAÇÃO N.º 6

MONTAGEM DA LINHA DE TRANSPORTES DE BOMBAZINHA DE B. MANSÁ A GETULÂNDIA

MESES	Postes de trilhos plantados	Espigas colocadas	Postes e ferragens pintados	Robôs de cimento desmontados	Trilhos de ferro	SERVIÇOS DIVERSOS
Jan.	—	—	—	—	—	
Fev.	55	4	14	—	7	Transportes de trilhos a braço e a tróli
Mar.	17	22	19	1	—	Idem, idem. Abertura de picadas
Abr.	32	10	16	20	47	Idem, idem. Capins em torno dos postes
Maí.	62	11	11	13	24	Abertura de picadas e afinagem de trilhas.
Jun.	84	17	55	21	—	Idem, idem.
Jul.	13	15	40	12	31	Amarração de isoladores e afinagem.
Ago.	—	—	—	—	—	
Set.	—	—	—	—	—	
Out.	—	—	—	—	—	
Nov.	—	—	—	—	—	
Dez.	—	—	—	—	—	
ANO	263	79	263	71	108	

Observação: — Serviços foram paralizados em Getulândia em virtude de falta de trilhos

"Visto"

Belo Horizonte, 24 de Outubro de 1941

D. Couto e Silva
Chefe do Depart. da Linha

A. de Melo Silva
Ajudante de Engenharia

ASSOCIAÇÕES

Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação

Instituto de Auxílios Mutuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oeste de Minas

Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas

Associações

Junto à Rêde, prestando ótimos serviços ao pessoal, funcionam as seguintes associações:

- 1) — Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários da Rêde Mineira de Viação.
- 2) — Instituto de Auxílios Mutuos dos Empregados da Estrada de Ferro Oeste de Minas.
- 3) — Sociedade Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Estrada de Ferro Sul de Minas.

1 — CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

Patrimônio

O patrimônio da Caixa, em 31 de Dezembro de 1940, atingiu a 29.208:077\$004.

Receita e Despesa

Em 1940, a receita foi de 8.921:557\$260, contra 9.414:751\$700, em 1939; e a despesa subiu a 6.321:863\$000, contra 5.228:087\$900, em 1939.

Associados

Em 31 de Dezembro de 1940, estavam registrados na Secretaria da Caixa:

Associados ativos - - - - -	12.943
Associados aposentados - - - - -	1.116
Pensionistas - - - - -	2.539
	<hr/>
Soma - - - - -	16.598

Benefícios regulamentares

Aposentadorias ordinarias - - - - -	40
Aposentadorias por invalidez - - - - -	123
Reversão de pensões - - - - -	6
Funerais custeados pela Caixa - - - - -	26
Adiantamentos a herdeiros de associados falecidos - - - - -	31
Pessôas atendidas pelos médicos, em domicílio	24.777
Pessôas atendidas pelos médicos, nos consultórios - - - - -	39.646
Inspeções para aposentadoria e admissão - - -	1.930
Pequenas e grandes operações - - - - -	697
Curativos - - - - -	13.471
Visitas médicas fóra das sédes das circunscrições - - - - -	2.208
Radiografias custeadas pela Caixa - - - - -	367
Exames de laboratorio - - - - -	474
Serviços de enfermagem creados ao longo da linha - - - - -	4
Associados atendidos pelos enfermeiros - - - -	18.603
Casas construidas para associados - - - - -	30
Aquisições de lotes de terrenos para associados	2

Construções iniciadas em terrenos de associados - - - - -	11
Emprestimos concedidos a longo prazo - - - -	291
Emprestimos rápidos - - - - -	5.683
Cartas de fiança para aluguel de casa - - - -	21

Junta Administrativa da Caixa

Presidente — Dr. Dilermando do Couto e Silva.

Secretario — Dr. João Luís de Carvalho.

Membros — Dr. Antonio Olinto Alves, Dr. Virgilio José Monteiro Bastos, José Pinto da Silva, João Bento Alves Filho e José Lázaro Zeringota.

2 — INSTITUTO DE AUXILIOS MUTUOS

Patrimônio Social

O patrimônio social é constituído dos seguintes títulos:

Carteira de Empréstimos - -	300:000\$000
Apólices federais - - - - -	505:068\$000
Imóveis - - - - -	1.062:084\$000
Móveis e Utensílios - - - - -	95:000\$000
Fundo de Auxílios - - - - -	3.500:000\$000
Total - - - - -	5.462:152\$000

O valor do patrimônio, em 31 de dezembro de 1939, era de 5.087:640\$543. Verifica-se, assim, que houve, em 1940, um aumento aproximado de 375:000\$000.

Carteira de Abastecimento

E' a base das diversas finalidades do Instituto. Foi o seguinte o movimento de mercadorias:

Saldo em 1939 - - - - -		1.276:591\$000
Compras em 1940 - - - -		7.063:604\$590
		<hr/>
Total - - - - -		8.340:195\$590
		<hr/>
Percentagem s/ as vendas		930:175\$987
Fretes e Carretos - - - -	187:938\$350	
Quebras e Avarias - - - -	39:957\$165	227:895\$515
	<hr/>	<hr/>
Líquido - - - - -		702:280\$472

Carteira de Pensões

Despêsa orçada - - - - -	195:000\$000	
Pensões a pagar de 1939 -	33:677\$563	
Pensões processadas em		
1940 - - - - -	178:655\$800	
Pagas em 1940 - - - - -		174:547\$663
A pagar em 31-12-1940 - -		37:785\$700

Carteira de Pecúlios

Saldo a pagar de 1939 -	856:303\$200	
Pecúlios processados em		
1940 - - - - -	485:804\$300	
P/c do Fundo Social - -	152:678\$700	
	<hr/>	
	1.494:786\$200	
Pagos em 1940 - - - - -		813:243\$500
A pagar em 31-12-1940		681:542\$700
		<hr/>
		1.494:786\$200

Carteira de Fianças

Valor nominal das fianças - - - - -	1.168:995\$456
Idem das taxas fixas - - - - -	130:836\$000
Crédito por quotas de integralização - -	444:317\$107
Crédito por taxas fixas - - - - -	86:640\$000

Carteira de Empréstimos

Durante o exercício, não se realizaram empréstimos em dinheiro. Entretanto, por esta Carteira, foram feitas operações de reajustamento de débitos de associados no valor total de rs. 231:915\$966.

Superintendencia

Durante o periodo de janeiro a abril de 1940, exerceu o cargo de Superintendente o sr. Attilio Ziviani. De abril em diante foi nomeado para o mesmo cargo o sr. Custodio Emilio Gonçalves.

NOTA — Os dados acima, que são aproximados, foram fornecidos pela Superintendência do Instituto.

3 — SOCIEDADE COOPERATIVA DE CONSUMO

Movimento Social

Em 31 de Dezembro de 1940, a Sociedade contava com 4.403 socios regularmente inscritos no Livro de Matrícula, de acôrdo com a lei.

Capital

No ultimo dia do ano, a conta "Capital" era de 443:300\$000, correspondente a 4.433 quotas-partes sub-

scritas: 423:742\$500 o capital social já realizado e
19:557\$500 o capital a realizar.

Compras

Compras em 1939 - - - - -	4.235:344\$572
Compras em 1940 - - - - -	3.836:867\$928

Vendas

Vendas em 1939 - - - - -	4.665:837\$860
Vendas em 1940 - - - - -	4.438:744\$540

Lucros

Os lucros brutos, verificados no movimento do ano de 1940, foram de 816:162\$186, contra 859:443\$897 em 1939.

Os lucros líquidos apurados foram de 15:904\$995, em 1940, contra 51:106\$256 em 1939.

Fundo de Reserva

O Fundo de Reserva, que era de 624:101\$654, em 1939, elevou-se a 625:612\$634 em 1940.

Assistencia Social

Da distribuição dos lucros líquidos, coube à conta "Assistencia Social" a parcela de 6:043\$918, que somada ao saldo de 31 de Dezembro de 1940, que era de 125:940\$568, perfaz o total de 131:984\$486.

Assistencia escolar

Durante o ano de 1940, funcionou com regularidade a Escola Noturna de Soledade, sob a direção da profes-

sora D. Olga Vieira da Silva e fiscalizada pelo Govêrno do Estado de Minas.

Assistencia dentaria

Os cinco gabinetes dentarios da Cooperativa, instalados em Cruzeiro, Soledade, Três Corações, Passa Quatro e Belo Horizonte, funcionaram regularmente durante o ano, tendo ficado concluidos serviços no valor de 134:625\$000.

Bonificação sobre as compras

A quantia de 7:554\$897, que coube para a distribuição de lucros liquidos, representa a percentagem de 0,17% sobre o total das compras efetuadas pelos socios, o que equivale a 1\$700 por conto de réis.

Em 1939 coube a essa conta a quantia de 23:547\$178.

Farmácias

As Farmácias da Sociedade, em Cruzeiro, Soledade, Três Corações e Belo Horizonte, realizaram, em 1940, vendas na importancia de 551:375\$071, sendo de 108:112\$045 os lucros brutos respectivos.

Emprestimos para funeral

Durante o ano, a Cooperativa atendeu 306 pedidos de empréstimos para funerais, num total de 48:358\$000, sem juros e pagaveis até em 12 prestações.

Caixa de peculios

Essa Caixa encerrou o ano de 1940 com 3.095, só-

cios inscritos. Foram pagos 48 peculios, no valor total de 218:895\$834, contra 146:262\$950, em 1939.

Tipografia

Como nos anos anteriores, funcionou com toda a regularidade, atendendo à confecção, não só de impressos para uso dos seus diversos Departamentos, como dos relatorios anuais e de trabalhos solicitados pelos socios.

Imoveis

O valor dos imoveis da Sociedade sóbe a 269:406\$320.

Transferencia da Séde

A Cooperativa transferiu, em Abril de 1940, a sua séde social da cidade de Cruzeiro, Estado de São Paulo, para Belo Horizonte.

Administração

No dia 24 de Março de 1940, ainda na cidade de Cruzeiro, foi eleita a nova Diretoria para reger os destinos da Sociedade, no trienio 1940-1943. Essa Diretoria estava encabeçada pelo Sr. Nazareno Vieira da Costa, Presidente.

Entretanto, com a transferencia da séde para Belo Horizonte, a maioria dos membros da Diretoria eleita viu-se na contingencia de renunciar aos seus cargos. Assim, o Conselho Fiscal, usando das atribuições que lhe confere a letra "f" do artigo 45 dos estatutos sociais, nomeou novos socios para as vagas verificadas, recaindo na

pessoa do Sr. José Batista Sampaio o cargo de Presidente.

Direção Comercial

O Departamento Comercial continuou sob a direção dos Srs. Walfrido Werkhaizer e Luis Bittencourt Filho, respectivamente Diretor e Sub-Diretor Comercial.



Biblioteca do Ministério da Fazenda

15404-48

385.098151
R314

Rede Mineira de Viação

AUTOR

Relatorio...1940.

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

15404-48

385.098151

R 314

R M V

